

öffentlich

Bearbeiter: Schütze, Karsten
 Einreicher: Oberbürgermeister
 Beteiligte: Büro des Oberbürgermeisters
 Bereiche:

Datum	Drucksachen Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)
25.10.2018	195/2018

Beratungsfolge	Termin	Beratungsergebnis				
		TOP	Für	Geg	Enth	
Verwaltungs- und Finanzausschuss nicht öffentlich	19.11.2018					
Stadtrat öffentlich	28.11.2018					

Betreff:

Störstellenbeseitigung in der Pleiße / Connewitzer Wehr bis agra-Wehr

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die Bewirtschaftung des Produkt-Sachkontos 55200100.43130900 -Zuweisungen und Zuschüsse für investive Maßnahmen Dritter an Zweckverbände - in Höhe von insgesamt 135.400,00 Euro für das Haushaltsjahr 2018.

Der Beschluss erfolgt auf der gesetzlichen Grundlage von § 28 der Gemeindeordnung für den Freistaat Sachsen (SächsGemO) i. d. F. der Bekanntmachung vom 9. März 2018 i. V. m. § 3 der Hauptsatzung der Großen Kreisstadt Markkleeberg vom 16. Juli 2014, zuletzt geändert am 21. Januar 2015.

Sachdarstellung:

Auf Antrag des Zweckverbandes Kommunales Forum Südraum Leipzig zur „Schiffbarmachung der Pleiße für Mehrpersonenboote und Sportboote“ vom 17.12.2008 erging durch die Landesdirektion Leipzig am 23. Oktober 2009 der Planfeststellungsbeschluss für das Vorhaben „Störstellenbeseitigung in der Pleiße“. Der Zweckverband Kommunales Forum Südraum Leipzig ist somit Vorhabenträger für dieses Vorhaben. Der Vorhabenträger handelt im Auftrag seiner Mitglieder.

Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses ist das Gesamtvorhaben „Störstellenbeseitigung in der Pleiße“ von oberhalb des Connewitzer Wehres bis unterhalb des AGRA-Wehres. Dieser Streckenabschnitt wurde in zwei Bauabschnitte unterteilt.

Die Planfeststellung im nördlichen Bauabschnitt (km 0+000 bis 3+450) umfasst eine punktuelle Ufersicherung durch Weidenfaschinen in einem Bereich von ca. 15 m, Rückschnittmaßnahmen an überhängenden Ästen und Standsicherheitsprüfungen

einzelner Bäume. Bei den im nördlichen Abschnitt definierten Maßnahmen handelt es sich ausschließlich um Unterhaltungsmaßnahmen, die rechtlich gesehen in der Verantwortung des Unterhaltungspflichtigen (LTV) liegen. Aus diesem Grund hat der Vorhabenträger Abstand davon genommen, im nördlichen Bereich Maßnahmen durchzuführen.

Im südlichen Bauabschnitt (km 3+450 bis 5+187) - der nunmehr eigentlichen Störstellenbeseitigung in der Pleiße - umfasst die Planfeststellung hauptsächlich den Rückbau von drei Flachstellen, eine Teilsohlenbefestigung, die Sicherung des Gewässerbettes und die Anpassung der Böschung unterhalb von Brückenbauwerken, die Sohleneuprofilierung und Sohleentiefung auf einem Abschnitt von ca. 250 m, die Anpassung von Niederfahrten, die Abflachung des linken Ufers, den Rückbau einer Sohlschwelle und den Neubau einer Sohlgleite.

Historischer Überblick

Das ursprüngliche Gewässerbett der Pleiße befand sich im westlich gelegenen Auwald. Bereits im 19. Jahrhundert wurde mit Dammbauwerken und Flussbegradigungen in den Verlauf der Pleiße eingegriffen.

Die massivsten Eingriffe erfolgten jedoch in den 1970er Jahren. Durch den fortschreitenden Platzbedarf für den Braunkohletagebau wurde es erforderlich, das Tagebauvorfeld zu räumen. Hierzu wurde die Pleiße auf einer Länge von ca. 35 km teilweise bis zu viermal verlegt. Dies hatte zur Folge, dass die Pleiße begradigt und damit um ca. 10 km verkürzt wurde.

Das Planvorhaben betrifft sowohl Flusskilometer mit natürlichem als auch mit künstlichem Gewässerbett. Ab dem km 3+643,7 ändert sich die Charakteristik der Pleiße. Ab der Eisenbahnbrücke verläuft die Pleiße in einem ausgebauten Trapezprofil auf einer begradigten Gewässerachse. Dieser Gewässerabschnitt geht auf die Verlegung der Pleiße zurück.

Nachnutzung der Pleiße

Anfang der 1990er Jahre begann die LMBV als zuständige Projektträgergesellschaft mit der Rekultivierung der bergbaulich beanspruchten Flächen. Mit der Stilllegung der Tagebaue Zwenkau/Cospuden, Espenhain u. a. begannen die Sicherungsarbeiten als Voraussetzung für die Flutung der künftigen Tagebauseen.

Es entstand so nach und nach eine von zahlreichen neuen Seen geprägte, sanierte und neu gestaltete Landschaft – das Leipziger Neuseenland.

Von besonderer Bedeutung ist dabei das entstehende Wasserwegenetz, das die Stadt Leipzig an die umliegenden Gewässer anbinden wird. Damit wird die Stadt Leipzig als alte Wasserstadt ihrer Tradition gerecht, die schon früh von Pleiße, Weißer Elster und Parthe geprägt wurde.

Im Auftrag des Grünen Ringes Leipzig, des Vorhabenträgers und der Stadt Leipzig wurde das „Wassertouristische Nutzungskonzept Region Leipzig (WTNK)“ erarbeitet. Daraus wurde ein Leitplan für den Gewässerverbund Leipzig Neuseenland entwickelt, der durch einzelne Maßnahmen schrittweise umgesetzt werden soll. Aktuell erfolgt eine Fortschreibung des WTNK, bei der für alle bereits geschaffenen

wassertouristische Anlagen sowie geplante/avisierte Maßnahmen in Summation die NATURA2000-Verträglichkeit geprüft wird.

Das hier gegenständliche Planvorhaben ist ein Teilstück der Schlüsselkurse 1, 5 und 6 im gewässertouristischen Gesamtkonzept. Gemäß dem Konzept verlaufen diese Gewässerkurse künftig vom Stadthafen Leipzig – Elstermühlgraben – Elsterflutbett – Pleißeflutbett und Pleiße in den Cospudener und Zwenkauer See (Kurs 1), den Markkleeberger und Störmthaler See (Kurs 5) und den Hainer See (Kurs 6).

Zur Umsetzung der Schlüsselkurse wurden bereits die Schleusen Cospuden und Connewitz sowie die Kanupark-Schleuse errichtet, für die Harth-Schleuse die Bautätigkeit aufgenommen und für den Kurs 5 die bootsdurchgängige Verbindung zwischen der Pleiße und dem Markkleeberger See („Markkleeberger Wasserschlange“) geplant.

Die Umsetzung der Maßnahmen zur Störstellenbeseitigung in der Pleiße, wie im Planfeststellungsbeschluss festgesetzt, konnte erst im Herbst 2014 auf der Grundlage der Finanzierungsmöglichkeiten des neuen Verwaltungsabkommens 2013 begonnen werden, da sich zuvor die Zuordnung von §4-Mitteln aus der Braunkohlensanierung zugunsten anderer Vorhaben verschoben hatte.

Finanzielle Auswirkungen:

Mit dem ab 2013 geltenden Verwaltungsabkommen wurde festgeschrieben, dass eine finanzielle Beteiligung der Antragsteller an den §4-Maßnahmen zu erfolgen hat, die vor Beginn der Maßnahme in einer Finanzierungsvereinbarung zwischen LMBV und Antragsteller verbindlich vereinbart werden muss. Damit wurde deutlich, dass das Kommunale Forum Südraum Leipzig als Vorhabenträger gemeinsam mit den betroffenen Kommunen Leipzig und Markkleeberg für die Realisierung der Maßnahmen zur Schiffbarmachung der Pleiße den Eigenanteil aufbringen muss.

Die erforderliche Finanzierungs- und Übernahmevereinbarung zu diesem Vorhaben, die einen verbindlichen Prozentanteil an den Gesamtkosten regelt, wurde nach intensiver Verhandlung unter rechtsanwaltlicher Begleitung im Oktober 2014 mit dem Vorbehalt der Gremienzustimmung abgeschlossen.

Die Kostenschätzung im Zuge der Genehmigungsplanung aus dem Jahr 2008 sah für die Baumaßnahme Kosten in Höhe von 1.734.941,46 EUR vor. Daraus resultierte zu diesem Zeitpunkt ein Eigenanteil der Stadt Markkleeberg i. H. v. 227.711,07 EUR. Die Bewirtschaftung dieses Eigenanteils für die Jahre 2015, 2016 und 2017 erfolgte durch Beschluss des Stadtrates am 25.11.2015.

Mit der Kostensteigerung aufgrund der Verschiebung des Baubeginns um fünf Jahre, einer zeit- und ressourcenaufwändigen Datenerhebung zur Bewertung artenschutzrechtlicher Belange (Grüne Keiljungfer) und damit verbundener verfahrensrechtlicher Schritte für eine Ausnahmegenehmigung konnte diese Kostenschätzung für die Fortsetzung der Baumaßnahme nicht mehr aufrechterhalten werden.

In einer Beratung am 9. Mai 2016 mit der Geschäftsführerin des Kommunalen Forums Südraum Leipzig, Frau Dr. Raatzsch, Vertretern der LMBV und der Städte Leipzig und Markkleeberg zeigte die LMBV gegenüber den anderen Beteiligten einen erhöhten Finanzierungsbedarf an. Die Baukosten der Gesamtmaßnahme wurden von der LMBV

nunmehr mit 2.708194,55 EUR veranschlagt. Der Anteil der Stadt Markkleeberg beläuft sich nach der vorliegenden Ermittlung auf 335.450,53 EUR. Die Mehrkosten wurden in den Doppelhaushalt 2017/2018 eingestellt.

Über den aktuellen Stand der Maßnahme wurde am 24.08.2017 im Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Wirtschaft informiert.

Durch die Änderung des Erlasses des SMWA zur Finanzierung von § 4-Maßnahmen reduzierte sich der Eigenanteil der Kommunen von 25 Prozent auf 15 Prozent ab dem Jahr 2018. Für die Störstellenbeseitigung wurde diese Neuregelung bereits für das Jahr 2017 angewandt.

Im Ergebnis einer europaweiten Ausschreibung im Jahr 2017 durch den Projektträger LMBV steigerten sich die Gesamtkosten auf 3.574.300 EUR.

Dem geplanten Baubeginn im August 2017 ging eine Sondierung zur Gefahrenvorsorge und Gefährdungsbeurteilung hinsichtlich des Antreffens von Kampfmitteln für die Achse der einzubringenden Spundwand voran. In deren Ergebnis mussten die Sondierungsarbeiten massiv erweitert und intensiviert werden, die Bautechnologie musste geändert und die zum Einsatz kommende Technik mit speziellen Schutzvorrichtungen ausgestattet werden. Dies alles wirkte sich zeitverzögernd und kostensteigernd aus.

Weitere Erschwernisse im Zuge des Baufortschritts bestehen in der Flachgründung der agra-Brücke, die eine spezielle Sicherung erforderte, und die fehlende Standsicherheit der Uferböschungen über den gesamten Bauabschnitt.

Im Frühjahr 2018 zeigte die LMBV erneut eine Kostenerhöhung an. Diese wurde zum Anlass genommen, das weitere Verfahren einer ausführlichen Prüfung zu unterziehen.

Der Vorhabenträger und die LMBV verständigten sich unter den neuen Randbedingungen auf notwendige Anpassungs- und Umplanungen. Dabei sollen u. a. folgende Grundsätze gelten:

- Möglichst geringe Eingriffe in die Böschungen und
- Insgesamt eine eingriffsminimierende Technologie.

Aufgrund der Standsicherheitsprobleme muss die ursprünglich gewählte Bautechnologie verändert werden. Dies erfordert eine veränderte Ausführungsplanung, die wiederum auszuschreiben und auf deren Basis auch die eigentliche Bauleistung neu zu vergeben ist. Damit wird voraussichtlich eine zeitliche Verzögerung bis ins Jahr 2021 verbunden sein. Mit der geplanten Technologieänderung soll die Kostensteigerung eingedämmt werden.

Konkrete Kosten für die weitere Realisierung können erst nach Vorlage der neuen Ausführungsplanung benannt werden.

Karsten Schütze
Oberbürgermeister