

B e s c h l u s s v o r l a g e

Vorlagen-Nr.: B 2026/014 freigegeben
--

Amt: 60 Stadtbauamt Verfasser: Herr Gockel / Herr Messerschmidt	Datum: 18.05.2026
--	-------------------

Beratungsfolge	Termin	Behandlung
Technischer und Umweltausschuss	11.06.2026	nicht öffentlich
Finanz- und Verwaltungsausschuss	18.06.2026	nicht öffentlich
Stadtrat	25.06.2026	öffentlich

Betreff:

Beschluss zur Umsetzung und geänderten Finanzierung des Bauvorhabens „BW 16 - Brücke Gutenbergstraße, Teilprojekt Abbruch,, in Freital, Planungsfortführung Teilprojekt Ersatzneubau

Sach- und Rechtslage:

Werdegang/ Problemstellung

Die Stadt Freital ist Baulasträger der Fuß-/Radwegbrücke (BW 16) über die Anlagen der DB AG im Zuge der Gutenbergstraße. Das in den Jahren 1965-1966 als Spannbetonkonstruktion errichtete Bauwerk ist ein Zweigelenkrahmen mit einer Stützweite von 38,70 m.

Bei der turnusmäßigen Bauwerksprüfung im Jahr 2017 wurden verschiedene Schäden festgestellt, welche die Standsicherheit, die Dauerhaftigkeit und die Verkehrssicherheit unmittelbar beeinflussen. In den Jahren 2018 und 2019 erfolgte parallel zu Schadensanalysen und materialtechnischen Untersuchungen die statische Überprüfung des Ankündigungsverhalten des Bauwerks nach der Handlungsanweisung Spannungsrissskorrosion des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS 06/2011), da der eingesetzte Spannstahl als potenziell gefährdet einzustufen war. Ein Ankündigungsverhalten konnte nicht nachgewiesen werden, weshalb eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit dem Bauwerk herbeizuführen war.

Im Jahr 2020 wurde durch die beauftragte Ingenieurgesellschaft Bonk + Herrmann auf Basis der vorliegenden Informationen, sowie weiterer Materialuntersuchungen und der turnusmäßigen Brückenhauptprüfung eine Handlungsempfehlung erstellt. Im Ergebnis wurde entschieden, den Turnus der Brückenhauptprüfungen von 6 auf 3 Jahre zu reduzieren und erste Planungsleistungen durchzuführen, welche zunächst die Varianten ersatzloser Rückbau, Instandsetzung Bestandsbauwerk oder Ersatzneubau vorsahen. Während eine Verkehrsuntersuchung im Jahr 2022 den von der Stadtverwaltung vorgesehenen Erhalt des Verkehrsweges untersetzte, kam eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung 2022/2023 zu dem Schluss, dass eine nachhaltige Instandsetzung des Bauwerkes auf Grund der Bauart des Überbaus sowie in Anbetracht des Alters des Gesamtbauwerkes wirtschaftlich nicht sinnvoll ist. Fortan wurden die planerischen Aktivitäten auf den Ersatzneubau, d.h. Abbruch des Bestandsbauwerkes und Errichtung eines neuen Brückenbauwerkes, ausgerichtet.

Risiken/Zweiteilung des Projektes

Nach dem Einsturz der Carolabrücke in Dresden erfolgte eine neue Bewertung der vorliegenden Informationen zum Zustand des Brückenbauwerkes mit dem Ergebnis, dass

zwar keine Gefahr im Verzug herrscht, die einen sofortigen Abbruch nach sich ziehen würde, aber bezüglich der Standsicherheit ein „hohes, nicht ausschließbares Restrisiko des Versagens mit Gefährdung für den Fußgänger- und Bahnverkehr“ vorliegt. Vorhandene Risse am Überbau werden durch ein zusätzliches Monitoring überwacht. Um das hohe Restrisiko auszuschließen, ist die Stadt Freital bestrebt, das Bauwerk schnellstmöglich abzubauen.

Nach Abstimmungen mit der DB InfraGO AG vom 12. Juni 2025 wäre ein reguläres Antragsverfahren für Sperrpausen durchzuführen, da keine „Gefahr im Verzug“ vorliegt. Demnach war bis Februar 2026 eine Anmeldung von Baumaßnahmen für das Fahrplanjahr 2029 vorzunehmen. Das hohe Restrisiko für 4 weitere Jahre zu tragen, erscheint der Stadtverwaltung nicht angemessen. Nach Recherchen zu bereits angemeldeten Baumaßnahmen im betreffenden Streckenabschnitt ist eine durchgehende Totalsperrung aller Gleise vom 6. November 2026 bis 20. November 2026 für den regulären Bahnbetrieb geplant. Da diese Sperrung für die Durchführung der Abbruchmaßnahme grundsätzlich geeignet ist, wurden weitere Abstimmungen mit der DB InfraGO AG darauf ausgerichtet, den Abbruch im Zeitraum dieser Streckensperrung durchzuführen, eine entsprechende Anmeldung ist erfolgt. Der oben genannte Sperrzeitraum bildet die Grundlage der Planung zur Abbruchtechnologie.

Für den Neubau des Bauwerkes ist bei der DB InfraGO AG eine Sperrpause im Regelverfahren zu beantragen. Dafür konnte ein Zeitfenster nicht vor 2029 in Aussicht gestellt werden, auch hierzu ist eine entsprechende Anmeldung erfolgt.

Gesamtprojekt/ Förderperspektive

Da die Brücke dem Alltagsradverkehr dient und in dieser Funktion in der Radverkehrskonzeption der Stadt Freital festgeschrieben ist, ist das Vorhaben als Gesamtprojekt, bestehend aus den Teilen Abbruch des Bestandsbauwerkes und Errichtung eines neuen Brückenbauwerkes, nach der Richtlinie zur Förderung des kommunalen Straßen- und Brückenbaus (RL KStB) zuwendungsfähig. Der Fördersatz beträgt dabei 85 %.

Diesbezüglich wurden bereits Abstimmungen mit dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) geführt. Das LASuV informierte jedoch, dass für das Jahr 2026 keine Finanzmittel für Zuwendungen zur Verfügung stehen, weshalb die Stadt die Abbruchkosten in voller Höhe vorfinanzieren muss. Mit der Einreichung des Zuwendungsantrages kann der Zuwendungsgeber einen förderunschädlichen vorzeitigen Baubeginn bestätigen, womit die spätere Förderung des Brückenabbruchs im Kontext des Gesamtprojektes ermöglicht ist.

Die Einreichung als Gesamtprojekt ist folglich zwingende Voraussetzung und aufgrund des definierten Abbruchzeitraumes ließ sich die maßgebliche Zeitschiene ableiten:

- Oktober 2026 – Dezember 2026: Abbruch
- August 2026: Beauftragung Abbruch
- August 2026: Bestätigung förderunschädlicher Maßnahmenbeginn zu erwarten
- Juni 2026 – August 2026: Ausschreibung Abbruch
- Mai 2026: Fördermittelantrag LaSuV
- April 2026 – Mai 2026: fachtechnische Prüfung LaSuV
- April 2026: Entwurfsplanung

Aus dieser knappen Zeitschiene sind zwei Besonderheiten ersichtlich. Überschneidend zur Beschlussfassung zur Umsetzung des Abbruchs startet die Ausschreibung. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass der Abbruch eventuell ohne bestätigten förderunschädlichen Maßnahmenbeginn zu beauftragen und umzusetzen ist, womit dessen Förderfähigkeit nicht mehr gegeben wäre. Eine Verschiebung des Abbruchs ist aufgrund des vorbeschriebenen Risikos aber nicht hinnehmbar.

Teilprojekt Abbruch 2026

Den Abstimmungen mit der Bahn bezüglich der Abbruchtechnologie lagen ursprünglich zwei Varianten zu Grunde. Variante 1 beinhaltete den Abbruch auf einem mit Fallbett geschütztem Gleis. Aufgrund der erforderlichen Oberleitungsabsenkungen, des damit verbundenen hohen Folgerisikos und der zwingend zu erhaltenden Befahrbarkeit eines Gleiszuges für die Eigenmaßnahme der DB InfraGO AG wurde diese Variante im Verlauf der Abstimmungen weitestgehend verworfen. Für einen Teilabbruch ist diese Lösung realisierbar und wird daher im Rahmen der Ausschreibung zur optionalen Einbeziehung durch den Bieterkreis zugelassen.

Die im Fokus weiterverfolgte Variante 2 sieht das Ausheben des Überbaus mittels Mobilkran vor. Das Ausheben erfolgt ausschließlich vonseiten der Carl-Thieme-Straße aus. Der Überbau ist dazu mittels Betonschneidtechnik in aushebbare Teile zu zerkleinern und zur Gewährleistung der Standsicherheit in den Zwischenzuständen sind im Vorfeld Traggerüsttürme im Bereich der Gleisanlagen zu errichten. Die Rahmenstiele werden an den Betonwiderlagern rückverankert und nach Ausheben des Überbaus gemeinsam mit den Widerlagern abgebrochen.

Teilprojekt Ersatzneubau 2029

In Abstimmungen mit der DB InfraGO AG wurden die Randparameter für den Ersatzneubau definiert. Die Brücke kann prinzipiell in gleicher Position, sowohl lage- als auch höhenmäßig wiedererrichtet werden. Im Sinne der Zukunftssicherheit werden aber leichte Anpassungen vorgenommen. So wird das Brückenwiderlager an der Kantstraße etwas zurückgesetzt und die Brückenspannweite leicht erhöht, womit die Brückenunterhaltung zukünftig vereinfacht wird. Durch die Wahl eines obenliegenden Tragwerkes erhöht sich die lichte Durchfahrtshöhe.

Die Treppenanlage zur Straße Zur Lessingschule entfällt zukünftig. Stattdessen soll durch den sogenannten „Kantpark“ eine kurze fußläufige und barrierearme Verbindung zwischen Brücke und Kantstraße entstehen.

Auf Basis der Rahmenbedingungen wurden durch die beauftragte Ingenieurgesellschaft Bonk + Herrmann im Zuge der Vorplanung (Lph 2) zunächst 3 Varianten für den Ersatzneubau geplant - Fachwerkbrücke, Bogenbrücke, Schrägseilbrücke mit Pylone. Mittels Variantenvergleich auf Basis einer Bewertungsmatrix erfolgten eine Gewichtung der unterschiedlichen Lösungsansätze im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit, sowie die Auswahl der Vorzugsvariante. Die Bogenbrücke, die die geringsten Bau- und Unterhaltungskosten erwarten lässt, durch Ästhetik überzeugt und sich in das Landschaftsbild einpasst, erhielt dabei den Vorzug.

Die gewählte Tragwerksform einer Bogenbrücke wurde schließlich der Entwurfsplanung (Lph 3) zugrunde gelegt, welche Anfang April 2026 abgeschlossen werden konnte und zusammen mit der Abbruchplanung die Basis für den Fördermittelantrag bildet. Parallel dazu findet sich noch eine Aluminiumfachwerkbrücke als Sondervariante in Prüfung, für welche sich günstigere Baukosten und Unterhaltungskosten andeuten, die Bauzulässigkeitsvoraussetzungen aber noch nicht gegeben sind.

Da der Ersatzneubau erst im Jahre 2029 erfolgen kann, Baupreisentwicklungen und veränderte Rahmenbedingungen erhebliche Einflüsse haben können, Aussagen zu Fördermitteln erst in den nächsten zwei Jahren zu erwarten sind und zudem die genannte Sondervariante noch weitere Prüfungen erfordert, ist eine Beschlussfassung zur Umsetzung des Ersatzneubaus erst in 2028 sinnvoll und daher nur ein Weiterplanungsauftrag an die Stadtverwaltung Bestandteil der jetzigen Vorlage.

Finanzielle Auswirkungen:

Nach der aktuellen Kostenberechnung betragen die Gesamtkosten für das Gesamtprojekt 4.621.000,00 Euro. Davon entfallen 1.274.000,00 Euro auf den Abbruch der vorhandenen Brücke und 3.347.000,00 Euro auf den Ersatzneubau einschließlich Freianlagen. Bisher erfolgten die Beauftragungen der Leistungsphasen 1 bis 4 mit einem Auftragsvolumen von 178.304,00 Euro.

Nach der RL KStB, zuwendungsfähigen Kosten von 4.525.080,00 Euro und dem maßgebenden Fördersatz von 85 % ergibt sich eine Maximalförderung in Höhe von 3.846.300,00 Euro. Somit verbleibt ein von der Stadt aufzubringender Eigenanteil von mindestens 774.700,00 Euro.

Das Gesamtprojekt ist Bestandteil der städtischen Haushalts- und Finanzplanung 2025 bis 2029. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der aktuellen Kostenberechnung ergeben sich folgende Auswirkungen auf den städtischen Haushalt:

Abbruch

Dem Finanzbedarf für den Abbruch der vorhandenen Brücke von 1.274.000,00 Euro stehen verfügbare Haushaltsermächtigungen von 833.000,00 Euro (Ansatz 2026 = 723.000,00 Euro und Haushaltsreste = 113.000,00 Euro) gegenüber. Daraus ergibt sich ein Mehrbedarf von 438.000,00 Euro. Aus Zuwendungen des Landes wurden für 2026 Einzahlungen von 596.950,00 Euro veranschlagt, mit einer tatsächlichen Bewilligung von Zuwendungen kann nun nicht vor dem Jahr 2028 gerechnet werden.

Damit ergibt sich für das Haushaltsjahr 2026 ein zusätzlicher Finanzbedarf von insgesamt 1.034.950,00 Euro. Eine Deckung dieses Bedarfes zu Lasten anderer geplanter Investitionen wäre unter Berücksichtigung der Höhe des Bedarfes mit erheblichen Einschnitten beim gesamten Investitionsprogramm verbunden. Die Verwaltung schlägt daher vor, den dargestellten Bedarf aus „frei“ gewordenen Eigenmitteln von rund 3,5 Mio. Euro im Zusammenhang mit dem Einsatz der zusätzlichen Mittel aus dem Kommunalinvestitionsbudget (Sachsenfonds) für das Vorhaben „Neubau zentrale Feuerwache“ (-> Beschluss-Nr.: 019/2026 vom 19. März 2026, Vorlagen-Nr.: B 2026/006) zu decken. Für die in 2026 „ausgefallenen“ Zuwendungen von 596.950,00 Euro stellt dies lediglich eine „Zwischenfinanzierung“ dar, da die Kosten für den Brückenabbruch grundsätzlich zuwendungsfähige Kosten darstellen und die darauf entfallenden Zuwendungen (1.061.240,00 Euro) nach deren Bewilligung in späteren Haushaltsjahren in den städtischen Haushalt „zurückfließen“ sollen.

Haushaltstechnisch ist daher lediglich der o.g. Mehrbedarf von 438.000,00 Euro im Wege einer überplanmäßigen Auszahlung zu Lasten der liquiden Mittel darzustellen.

Ersatzneubau

Für die Weiterplanung werden für Ingenieurleistungen weitere 80.000,00 Euro benötigt. Da alle verfügbaren Haushaltsermächtigungen für den Teilbereich „Abbruch“ in Anspruch genommen werden müssen, besteht auch hier ein zusätzlicher Mittelbedarf. Haushaltstechnisch ist dieser ebenfalls im Wege einer überplanmäßigen Auszahlung zu Lasten der allgemeinen liquiden Mittel darzustellen.

Zur Finanzierung der dann ab 2029 anfallenden Kosten für den Ersatzneubau von insgesamt 3.093.000,00 Euro ist in der aktuellen Finanzplanung für 2029 eine Haushaltsermächtigung von 2.145.000,00 Euro vorhanden. Der Mehrbedarf von 948.000,00 Euro ist bei der nächsten Haushalts- und Finanzplanung zu berücksichtigen. Dabei können ggü. der bisherigen Finanzplanung auch um insgesamt 2.623.800,00 Euro höhere Einzahlungen aus Zuwendungen berücksichtigt werden.

Folgekosten

Die Folgekosten sind der Anlage Folgekosten dargestellt. Nach der Fertigstellung ergibt sich eine zusätzliche Haushaltsbelastung von rund 9.910,00 Euro, der laufende Liquiditätsbedarf erhöht sich um ca. 6.650,00 Euro.

Das vorhandene Bauwerk ist zum Zeitpunkt des Abbruches in einer Höhe von insgesamt rund 85.500,00 Euro außerplanmäßig abzuschreiben und belastet in dieser Höhe einmalig das Sonderergebnis.

Beschlussvorschlag:

- 1. Der Stadtrat der Großen Kreisstadt Freital beschließt die Umsetzung des Bauvorhabens „BW 16 - Brücke Gutenbergstraße, Teilprojekt Abbruch“.**
- 2. Der Stadtrat der Großen Kreisstadt Freital bewilligt im Haushaltsjahr 2026 für das Vorhaben „BW 16 - Brücke Gutenbergstraße“ eine überplanmäßige Auszahlung von insgesamt 518.000,00 Euro, die zu Lasten der liquiden Mittel gedeckt wird.**
- 3. Für das Vorhaben „BW 16 - Brücke Gutenbergstraße, Teilprojekt Abbruch“ werden darüber hinaus zur Deckung von im Jahr 2026 nicht bewilligten Landeszuwendungen weitere städtische Eigenmittel im Umfang von 596.950,00 Euro bereitgestellt.**
- 4. Der Stadtrat der Großen Kreisstadt Freital beauftragt die Stadtverwaltung mit der Fortführung der weiteren Planungsaktivitäten für das Teilprojekt Ersatzneubau. Vor dessen Umsetzung ist auf der Grundlage einer gesicherten Finanzierung (Bewilligung von Zuwendungen) sowie gesicherten Bauzeiträumen (Zusagen der DB) eine weitere Entscheidung des Stadtrates herbeizuführen.**

Rumberg
Oberbürgermeister

Anlagen:

- Anlage 1: Übersichtskarte
- Anlage 2: Lageplan Bestandsbauwerk
- Anlage 3: Bilddokumentation
- Anlage 4: Lageplan Abbruch Bestandsbauwerk
- Anlage 5: Bauwerksplan Abbruch