



Verkehrsgesellschaft Meißen mbH

Hafenstraße 51

01662 Meißen

Anlegestellen der VGM
Maßnahme 4: Riesa – Promnitz
Leistungsbestandteil 4.1:
Schwimmende Anlegestellen

- Funktionale Leistungsbeschreibung -

Stand: 01.06.2026

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Vorbemerkungen	3
1.1	Veranlassung	3
1.2	Ortskenntnis	3
1.3	Kabel, Leitungen und Einrichtungen	3
1.4	Preise	3
1.5	Die Einheitspreise müssen enthalten	3
1.6	Materiallieferungen	4
1.7	Unfallverhütung	4
1.8	Genehmigungen	4
1.9	Schäden	4
1.10	Verunreinigungen	4
1.11	Leistungsverzeichnis (LV)	4
2	Vorhabenstruktur	5
2.1	Verfahrensablauf der Vergaben und Zeitraum zur Leistungserbringung	5
2.2	Projektbezogene Abhängigkeiten	6
2.3	Austausch von Kontaktdaten	6
3	Angaben zum geplanten Betrieb	7
3.1	Wasserstände	7
3.2	Winterbetrieb	7
3.3	Ausbaugröße	7
4	Angaben zur schwimmenden Anlegestelle	8
4.1	Anlegestelle Riesa / Elbe-km 107,15, links	8
4.1.1	Örtliche Verhältnisse	8
4.1.2	Bauseitig vom Auftraggeber zu schaffende Grundlagen	9
4.1.3	Allgemeine Beschreibung	9
4.1.4	Nutzungsanforderungen	10
4.2	Anlegestelle Promnitz / Elbe-km 107,15, rechts	12
4.2.1	Örtliche Verhältnisse	12
4.2.2	Bauseitig vom Auftraggeber zu schaffende Grundlagen	13
4.2.3	Allgemeine Beschreibung	14

4.2.4	Nutzungsanforderungen.....	14
4.3	Beleuchtung der schwimmenden Anlegestellen	17
5	Technische Grundlagen	18
6	Liefer- und Leistungsumfang.....	18
6.1	Technische Bearbeitung	18
6.2	Herstellung schwimmende Anlegestellen	18
6.3	Lieferung und Montage	18
6.4	Abbau und Abtransport vorhandene Anlagen	19
7	Zur Abnahme zu übergebende Unterlagen.....	19
8	Anlagen	20
9	Zeichnungen.....	21

1 Allgemeine Vorbemerkungen

1.1 Veranlassung

Die Verkehrsgesellschaft Meißen mbH (VGM) betreibt an der Elbe vier Personenfähren an den Fährverbindungen Gauernitz – Coswig (Elbe-km 73,00), Niederlommatszsch – Seußlitz (Elbe-km 94,65), Riesa – Promnitz (Elbe-km 107,15) und Strehla – Lorenzkirch (Elbe-km 115,20).

Der Fährverkehr wird künftig mit E-Fähren durchgeführt. Die damit in Verbindung stehenden E-Fähren wurden erfolgreich durch die VGM beschafft.

Zur dauerhaften Gewährleistung des Fährverkehrs sowie zur Verbesserung der Betriebsbedingungen für den öffentlichen Personenverkehr wird an dieser Stelle der Neubau der Anlegestellen geplant. Die Gesamtbaumaßnahme umfasst die schwimmenden Anlegestellen, die zugehörigen Landanlagen und die Ladeinfrastruktur / Elektroanschluss.

Die vorliegende Ausschreibung beinhaltet die Planungs- und Bauleistungen zu den schwimmenden Anlegestellen (Leistungsbestandteil 4.1) an der Fährverbindung Riesa – Promnitz (Maßnahme 4).

Näheres dazu regelt Punkt 2.

1.2 Ortskenntnis

Vor Abgabe des Angebotes wird empfohlen, dass sich der Bieter mit den Besonderheiten der Örtlichkeit, insbesondere mit den Anfahrtsmöglichkeiten und Erschwernissen, eingehend vertraut macht. Nachforderungen wegen Unkenntnis der Verhältnisse werden nicht anerkannt.

1.3 Kabel, Leitungen und Einrichtungen

Der Auftragnehmer hat für den Schutz der Zuführungen von Kabeln, Leitungen, Kanälen und Einrichtungen während der Baumaßnahme zu sorgen. Er haftet für sämtlichen durch die Unterlassung eventuell entstehenden Schaden. Er hat sich vor Beginn der Arbeiten über Lage und Betriebszustand zu informieren.

1.4 Preise

Die Preise sind ohne Umsatzsteuer zu bilden und anzubieten. Der Umsatzsteuerbetrag ist, bezogen auf die Gesamtsumme, am Ende des Leistungsverzeichnisses gesondert auszuweisen.

1.5 Die Einheitspreise müssen enthalten

1. Sämtliche Fracht-, Verpackungs- und Transportversicherungskosten abgeladen frei Baustelle bzw. Lagerstelle des Auftraggebers
2. Bereitstellung aller für den Bau der Anlagen erforderlichen Werkzeuge, Hebezeuge, Messinstrumente, Gerüste
3. Beseitigung des vom Auftragnehmer verursachten Bauschutts und Verpackungsmaterials
4. Alle erforderlich werdenden Überstundenzuschläge, Auslösungen, Übernachtungs- und Fahrtkosten usw.

5. Kosten für Bereitstellung von Personal für Dauer von Abnahmen, Baustellen- und Behördenbesprechungen
6. Kosten für alle Vor- und Nacharbeiten, die zur Erfüllung der geforderten Leistungen gehören, auch wenn sie im Leistungsverzeichnis nicht besonders erwähnt sind
7. Kosten für die Erfüllung der besonderen Vertragsbedingungen
8. Baustrom und Bauwasser
9. Lärmindernde Maßnahmen.

1.6 Materiallieferungen

Die Anlieferung aller für das Bauvorhaben benötigten Materialien erfolgt frei Baustelle.

Der Transport des gesamten Materials innerhalb der Baustelle ist Sache des Auftragnehmers und ist mit dem Einheitspreis abgegolten.

1.7 Unfallverhütung

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, alle zur Zeit der Arbeiten geltenden gesetzlichen Unfallverhütungsvorschriften und alle Bauberufsgenossenschaftlichen, Brandschutz- und Ortpolizeivorschriften gewissenhaft einzuhalten. Der Auftragnehmer hat alle zur Sicherung der Baustelle erforderlichen Maßnahmen unter eigener Verantwortung zu ergreifen.

1.8 Genehmigungen

Durch den Auftragnehmer sind sämtliche erforderliche behördliche Genehmigungen (Wegenutzungen, Schachtscheine etc.) von den Trägern öffentlicher Belange sowie ggf. privatrechtliche Genehmigungen rechtzeitig vor Baubeginn einzuholen.

1.9 Schäden

Schäden, welche während der Benutzung von Wegen, Straßen und Flächen entstehen, sind nach Abschluss der Maßnahme durch den Auftragnehmer zu beseitigen. Sämtlich Aufwendungen hierfür sind in die jeweiligen Einheitspreise einzurechnen.

1.10 Verunreinigungen

Verunreinigungen der als Bauzufahrt genutzten Straßen, die durch den Auftragnehmer verursacht werden, sind auf Grundlage des Sächsischen Straßengesetzes § 17 zu beseitigen.

1.11 Leistungsverzeichnis (LV)

Das Leistungsverzeichnis liegt im Dateiformat DA83 nach GAEB und als PDF-Dokument vor. Das Leistungsverzeichnis ist mit dem Angebot lediglich im Dateiformat DA84 nach GAEB zu übergeben.

2 Vorhabenstruktur

Das Gesamtbauvorhaben wird in vier Maßnahmen – nach Fährverbindung – unterteilt. Jede der Maßnahmen wird grundsätzlich in drei Leistungsbestandteile gegliedert:

- Leistungsbestandteil – Schwimmende Anlegestellen funktional nach §7c VOB/A
- Leistungsbestandteil – Landanlagen nach §7b VOB/A
- Leistungsbestandteil – Ladeinfrastruktur / Elektroanschluss

Bezogen auf die jeweiligen Fährverbindungen (= Maßnahme) erfolgt folgende Einteilung:

Maßnahme	Leistungsbestandteil
1. Niederlommatsch - Seußlitz	1.1 Schwimmende Anlegestellen
	1.2 Landanlagen
	1.3 Ladeinfrastruktur / Elektroanschluss
2. Strehla – Lorenzkirch	2.1 Schwimmende Anlegestellen
	2.2 Landanlagen
	2.3 Ladeinfrastruktur / Elektroanschluss
3. Gauernitz – Coswig	3.1 Schwimmende Anlegestellen
	3.2 Landanlagen
	3.3 Ladeinfrastruktur / Elektroanschluss
4. Riesa – Promnitz	4.1 Schwimmende Anlegestellen
	4.2 Landanlagen
	4.3 Ladeinfrastruktur / Elektroanschluss

Die vorliegenden Unterlagen beinhalten ausschließlich die Schwimmenden Anlegestellen (Leistungsbestandteil 4.1) für Riesa – Promnitz (Maßnahme 4).

Näheres dazu regelt Punkt 2.1.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es sich dabei um einen aktuellen Planungsstand des Gesamtbauvorhabens handelt. Die anderen Maßnahmen bzw. Leistungsbestandteile werden in separaten Vergaben ausgeschrieben und an dieser Stelle daher nur nachrichtlich der Vollständigkeit halber mit aufgeführt.

2.1 Verfahrensablauf der Vergaben und Zeitraum zur Leistungserbringung

Unter Berücksichtigung des zeitlichen Ablaufs der Vergaben als auch des Zeitraums der Leistungserbringung werden folgende allgemeine Anforderungen zusätzlich vorgegeben und an dieser Stelle konkretisiert (vgl. Punkt 2.2):

- Die Leistungen der Technischen Bearbeitung (vgl. Punkt 6.1) für die schwimmenden Anlegestellen (Maßnahme 4 – Leistungsbestandteil 4.1), **müssen** innerhalb der Bauphase im **Zeitraum bis Mitte August 2026** erfolgen.
- Die projektbezogenen Abstimmungen zu den Landanlagen (Maßnahme 4 – Leistungsbestandteil 4.2) und zur Ladeinfrastruktur / Elektroanschluss (Maßnahme 4 – Leistungsbestandteil 4.3) **müssen** zeitnah unmittelbar nach der Beauftragung der jeweiligen Vergabe erfolgen (**aktuell geplant Ende Juli 2026**).

Der Auftraggeber stellt dem Auftragnehmer für die notwendige Abstimmung zu den Landanlagen und zur Ladeinfrastruktur / Elektroanschluss die Kontaktdaten des jeweils erfolgreichen Bieters zur Verfügung. Der Auftragnehmer ist daher dazu angehalten, eigenständig und umgehend Kontakt aufzunehmen und in Abstimmung zu treten (vgl. Punkt 2.3).

2.2 Projektbezogene Abhängigkeiten

Projektbezogene Abhängigkeiten ergeben sich trotz Einteilung der Gesamtbauvorhaben in verschiedene Maßnahmen mit den dazugehörigen Leistungsbestandteilen (vgl. Punkt 2) aufgrund inhaltlicher Verflechtungen sowie durch den laufenden Betrieb der Anlegestellen während der Umsetzung der Maßnahmen.

Während der Bauarbeiten ist der Fährbetrieb eingestellt. Die Demontage der vorhandenen schwimmenden Anlagen ist für **Ende Juli 2026** vorgesehen.

Nach Beauftragung der Landanlagen als Leistungsbestandteil 4.2 (vgl. Punkt 2), ist übergreifend zwischen den Auftragnehmern der Maßnahme 4 - Leistungsbestandteil 4.1 und Maßnahme 4 - Leistungsbestandteil 4.2 eine Abstimmung über den Baufortschritt herbeizuführen.

Die Installation und der Anschluss der Ladeinfrastruktur an die Anlegestelle Riesa sind Bestandteil des Leistungsbestandteiles 4.3 (vgl. Punkt 2). Die erforderlichen Halterungen, Aufnahmen und Leerrohre etc. sind bei der Erstellung der Werksplanung in Maßnahme 4 – Leistungsbestandteil 4.1 zu berücksichtigen. Es sind daher alle erforderlichen Abstimmungen zwischen den jeweiligen Auftragnehmern herbeizuführen.

Hierzu ist Anlage 4 zu berücksichtigen.

2.3 Austausch von Kontaktdaten

Der Auftraggeber nennt dem Auftragnehmer für Leistungsbestandteil 4.1 mit Beauftragung einen auftraggeberseitigen Ansprechpartner.

Mit Beauftragung des Leistungsbestandteils 4.2 und 4.3 wird der Auftraggeber dem Auftragnehmer außerdem die Kontaktdaten der jeweiligen Auftragnehmer benennen, damit die Anforderungen gemäß Punkt 2.2 umgehend umgesetzt werden können.

3 Angaben zum geplanten Betrieb

Die Fähre zwischen Riesa und Promnitz soll ganzjährig bei Wasserständen zwischen NBW = MNW = +89,79 mNHN und HBW = HSW = +94,19 mNHN betrieben werden. Die geplante Anlegestelle ist für die resultierende Wasserspiegeldifferenz von 4,40 m entsprechend den Nutzungsbedingungen des öffentlichen Personenverkehrs auszulegen.

Außerhalb der Betriebszeiten dient die am linken Ufer befindliche Anlegestelle in Riesa als Liegestelle sowie als Ladestation für das Fährschiff.

3.1 Wasserstände

Die Elbe weist gemäß Auskunft des WSA Elbe die folgenden Wasserstandshauptzahlen auf (Jahresreihe 2011 / 2020): Als Bezugspegel wird der Pegel Dresden verwendet.

Bezeichnung	Pegel Dresden Elbe-km 55,63 PNP 102,682 mNHN [cm]	Anlegestellen Riesa/Promnitz Elbe-km 107,15 [mNHN]
NNW	21	+89,12
NW	45	+89,45
MNW / NBW	67	+89,79
MW	156	+90,72
HSW / HBW	500	+94,19
HHW	940	+98,04

Tabelle 1: Wasserstandshauptzahlen (2011 / 2020)

3.2 Winterbetrieb

Die Anlagen verbleiben auch im Winter in der Elbe und sind auf Einwirkungen aus Eisstoß auszulegen.

3.3 Ausbaugröße

Die Anlegestellen sind jeweils für ein Schiff mit folgenden Abmessungen auszulegen (s. Anlage 1):

- Länge: 16,50 m
- Breite: 5,12 m
- Freibord: 0,80 m / min. 0,70 m
- Tiefgang: 0,60 m / max. 0,70 m
- Anzahl Fahrgäste: 80
- Masse: ca. 30 t

4 Angaben zur schwimmenden Anlegestelle

4.1 Anlegestelle Riesa / Elbe-km 107,15, links

4.1.1 Örtliche Verhältnisse

Die Anlegestelle Riesa befindet sich am linken Ufer in der Stadt Riesa und ist über die Elbstraße erreichbar. Von der Elbstraße bis zum Radweg erfolgt die Zufahrt über eine vorhandene befestigte Fläche zwischen Parkplatz und Bootshaus. Ab der Überquerung des Radweges sind Baustraßen bis zur Anlegestelle herzustellen (*wird vom Auftragnehmer Leistungsbestandteil 4.2 durchgeführt*). Eine Zufahrt über die Straße am Bootshaus Riesa (zwischen Elbstraße und Elberadweg) ist nicht zulässig.



Abbildung 1: Anlegestelle Riesa, Elbe-km 107,15

20 m Flussaufwärts betreibt der ansässige Wassersportverein einen Steg zum Einsetzen von Drachenbooten und Kanus.

Die vorhandene schwimmende Anlegestelle der Fähre besteht aus dem Anlegeponton und einem zweiteiligen Zugangssteg. Der Anlegeponton aus Stahl hat Abmessungen von 1,70 m x 5,98 m (B x L). Der Freibord beträgt ca. 60 cm.

Der Zugangssteg ist insgesamt ca. 20,00 m lang und weist eine Breite von 1,25 m auf. Der Zugangssteg ist in zwei Segmente unterteilt, die gelenkig miteinander verbunden sind. Die

Einzellängen der Stegsegmente betragen 14,00 m und 6,00 m. Zwischen den Stegsegmenten und landseitig ist der Zugangssteg auf Rollen gelagert. Die Steganlage wird in Abhängigkeit des Wasserstands in der Elbe mittels einer an Land installierten Winde verholt.



Abbildung 2: Bestehende Anlegestelle Riesa

4.1.2 Bauseitig vom Auftraggeber zu schaffende Grundlagen

Bauseitig werden vom Auftraggeber Trossenwiderlager zur Verankerung der schwimmenden Anlage geschaffen. Als Zugang zur Anlegestelle wird eine neue, barrierefreie Zugangs- und Verholrampe hergestellt.

Abmessungen und besondere Ausführungsdetails im Hinblick auf den Übergang von der schwimmenden Anlegestelle an Land sind mit dem Auftraggeber innerhalb eines Monats nach Auftragserteilung abzustimmen.

4.1.3 Allgemeine Beschreibung

Die grundlegende Funktionsweise der Anlegestelle bleibt gegenüber dem Bestand unverändert. Neben der Funktion als Anlegestelle und Liegeplatz außerhalb der Betriebszeiten ist die schwimmende Anlegestelle zukünftig auch mit der Ladeinfrastruktur für das Fährschiff auszurüsten. Die geplante Konstruktion umfasst einen Anlegeponton und einem 1-teiligen, beweglichen Zugangssteg. Der Zugangssteg ist mittig auf dem Ponton aufgelagert. Landseitig wird der Steg auf Rollen gelagert. Der Anlegeponton ist über Trossen an Widerlagern befestigt.

Die Gesamtlänge der schwimmenden Anlegestelle (Pontons und Stege) beträgt ca. 20,00 m.

Bei Wasserständen oberhalb von MW = +90,72 mNHN muss die schwimmende Anlegestelle mit den wechselnden Wasserständen auf der Rampe verholt werden. Der Verholweg beträgt etwa 8,7 m je Meter Wasserstandsschwankung und insgesamt ca. 33 m.

Im Hochwasserfall wird die schwimmende Anlegestelle bis zum höchsten Punkt der Verholrampe (ca. +94,60 mNHN) verholt und dort zusätzlich gesichert, wodurch das Gefährdungspotenzial infolge von Strömungsangriff und Treibgut minimiert wird.

Weitere Angaben sind der Zeichnung (vgl. Punkt 9) zu entnehmen. Die angegebene Konstruktion ist als Lösungsvorschlag zu betrachten.

4.1.4 Nutzungsanforderungen

4.1.4.1 Anlegeponton

Der Anlegeponton ist gemäß den Anforderungen der DIN EN 14504 und dem Merkblatt „Schwimmende Anlegestellen“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (Ausgabe 2020) (vgl. Punkt 5) herzustellen:

- Tauglichkeit für unter Punkt 3.3 genannten Schiffstyp
- **Länge** **10,00 m**
- Breite ca. 4,00 m
- Höhe 1,10 m
- **Freibord** **80 cm / 65 cm (leer / beladen)**
- **Tiefgang** **30 cm / 45 cm (leer / beladen)**
- Material Stahl mit Korrosionsschutzsystem
- Farbe Deckbeschichtung:
 - Ponton: schwarz
 - Pontondeck: RAL 7042 (verkehrsgrau A)

Länge, Freibord und Tiefgang des Anlegepontons sind fest vorgegeben.

Ausrüstung

- 2 Verholwinden oberstromseitig / 1 Verholwinde unterstromseitig für die Aufnahme der Haltetrossen und zur Lagejustierung der Anlegestelle
- je Verholwinde 2 Poller für die Führung der Haltetrossen
- begehbare Flächen rutschhemmend (R-Wert mindestens R11 oder R10/V4)
- Geländer nach DIN EN 711 / Auskleidung des Geländers demontierbar
- 4 Poller (Festmacher Fähre) für Trossenzugkraft von 50 kN; Höhe Festmacher ca. 1 m
- 2 Klampen
- vertikale Fenderleisten an den Pollern, sowie als Schutz der Ecken der Anlegeseite
- Horizontale Scheuerleisten
- Stahlplatte für Festmachereinrichtung mit Magnetsystem (Dicke 40 mm)
- Abdeckung der Süllücken so ausführen, dass ein Festhalten beim Einstieg in die Pontonkammer an diesen möglich ist
- Transportösen für Anschlag Hebezeug
- Beleuchtung, blendfrei für Schifffahrt (Positionslicht)
- Rettungsring-Standgehäuse mit Rettungsring nach DIN EN 14144, 30 m Wurfleine
- Beschichtung von Stahlbauteilen gemäß Korrosivitätskategorie C3 nach DIN EN ISO 12944-2

Für die Konservierung der Pontons sind Beschichtungssysteme zu verwenden, die eine Zulassung der Bundesanstalt für Wasserbau für den Schiffbau besitzen. Farbgebung und Beschichtungssystem sind mit dem Auftraggeber abzustimmen.

Der Ponton ist mit mindestens drei Querschotten für vier wasserdichte Abteilungen zu bauen, die alle zugänglich sein müssen. Der Zugang erfolgt durch wasserdicht verschließbare Decksluken. Schottluken sind zulässig.

Es ist sicherzustellen, dass keine Wasser- oder Eisflächen auf dem Deck entstehen. Das Deck ist in Tränenblech zu fertigen und mit einer gewölbten Oberfläche (Balkenbucht) zu versehen. Der Fahrgastbereich ist durch ein Geländer zu begrenzen.

Der Spalt zwischen Ponton und Übergangssteg ist mit einem Übergangsblech zu überbrücken. Das Blech darf keine Stolpergefahr bilden. Es soll gelenkig an der Stegtasche und bündig zum Pontondeck befestigt werden und auf dem Übergangssteg aufliegen.

4.1.4.2 Zugangssteg

Der Zugangssteg muss den Anforderungen nach DIN EN 14504 und dem Merkblatt „Schwimmende Anlegestellen“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (Ausgabe 2020) (vgl. Punkt 5) entsprechen.

Der Zugangssteg ist mittig auf dem Anlegeponton gelagert und wird landseitig auf Rollen geführt. Herzustellen ist ein Zugangssteg, der folgende Anforderungen erfüllt:

- Gesamtlänge: ca. 18,00 m
- Durchgangsbreite mindestens 1,50 m
- Gesamtbreite: ca. 1,70 m
- Material: Stahl mit Korrosionsschutzsystem

Ausrüstung

- begehbare Flächen rutschhemmend (R-Wert mindestens R11 oder R10/V4)
- Stegbelag:
 - GFK-Gitterrost mit maximaler Maschenweite = 8 mm oder
 - GFK-Strukturplatte oder
 - Tränenblech (Stahl) oder
 - Stahl, besandet
 - Befestigungssystem des Stegbelages muss bei Normalbetrieb erreichbar sein
- Übergangsbleche Land – Steg, und Steg – Ponton mit gewölbten Tränenblechen
- Vorrichtung zum Anheben der Übergangsblech (z.B. Kurbelvorrichtung) und Befestigungsösen zum Fixieren der Übergangsbleche am Zugangssteg während des Verholvorganges
- beidseitiges Geländer, h = 1,00 m nach DIN EN 711 / Auskleidung des Geländers
- Anordnung einer verschließbaren Toranlage mit Übersteigschutz, h = 2,0 m, mittig auf Zugangssteg; mit geeignetem Dämpfungssystem des Tors
- Transportösen für Anschlag Hebezeug
- Halterung für Informationstafel am landseitigen Stegende
- Bau und Konstruktion der landseitigen Laufrollen als Schwerlastrollen (Durchmesser ca. 40 cm) mit Lagerung; Ausführung aus Kunststoff oder Stahl mit Kunststoffummantelung

- Leerrohr zur Kabelführung (Elektrokabel) sowie Haken an der strömungsabgewandten Stegseite zur Aufnahme des Elektrokabels bei höheren Wasserständen
- Beschichtung von Stahlbauteilen gemäß Korrosivitätskategorie C3 nach DIN EN ISO 12944-2
- 2 Halterungen für Masten zur Beleuchtung der Anlage

4.1.4.3 Landseitige Verholwinde

Die Anlage muss unter bestimmten Umständen über eine Winde an Land verholbar sein. Die bestehende Verholwinde soll gegen eine neue ausgetauscht werden. Die neue Winde soll auf dem bestehenden Windenfundament montiert werden (vgl. Punkt 9). Die alte Winde ist zu demontieren und der Stadt Riesa zu übergeben.

Verholwinde mit Ankerseil zur Montage an Land liefern und montieren:

- Ø Ankerseil: 14 mm
- min. Trommelkapazität: 40 m
- Nennzugkraft: 10 kN

Die Betriebsvorrichtung (Kurbel/Rad) der landseitigen Winde muss so gesichert sein, dass ein Betrieb durch Unbefugte ausgeschlossen sowie ein Diebstahl der Betriebsvorrichtung ist.

4.1.4.4 Haltetrossen

Die Anlage ist entsprechend der Zeichnung (vgl. Punkt 9) und den Vorgaben der strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung mit Haltetrossen auszustatten. Entsprechende Längenzuschläge für Trossendurchhang sind dabei zu berücksichtigen. Nicht im Leistungsumfang enthalten ist die Herstellung der Trossenwiderlager / Poller an Land.

Die Haltetrossen (3 Stück) sind als Stahlseile nach DIN EN 12385 zu liefern:

- charakteristische Trossenzugkraft $F_{P,k} = 110 \text{ kN}$ / $F_{A,k} = 170 \text{ kN}$
- lichte Länge ca. 45 m

4.2 Anlegestelle Promnitz / Elbe-km 107,15, rechts

4.2.1 Örtliche Verhältnisse

Die Anlegestelle Promnitz befindet sich am rechten Ufer in der Gemeinde Zeithain, Ortslage Promnitz und ist über die Straße „Am Elbdamm“ oder „Am Pfarrlehn“ erreichbar. Von dort ist die Dammüberfahrt östl. der OL zu nutzen. Hinter der Dammüberfahrt sind Baustraßen bis zur Anlegestelle herzustellen (*wird vom Auftragnehmer Leistungsbestandteil 4.2 durchgeführt*). Eine Zufahrt über die Rampe am Elbdamm, welche als direkter Zugang zur Fähre dient, ist nicht zulässig.



Abbildung 3: Anlegestelle Promnitz, Elbe-km 107,15

Die vorhandene, zweiteilige Steganlage besteht aus dem wasserseitigen Anlegeponton, einem Zwischenponton und zwei Einzelstegen mit einer Länge von ca. 10,5 m (landseitig) und ca. 6,5 m (wasserseitig). Die Stege haben eine lichte Breite von 1,20 m. Landseitig ist der Zugangssteg auf Rollen gelagert. Die vorhandenen Pontons besitzen Abmessungen von (B x L) ca. 1,80 m x 6,00 m, mit einem Freibord von ca. 60 cm und einem Tiefgang von ca. 20 cm.



Abbildung 4: Bestehende Anlegestelle Promnitz

4.2.2 Bauseitig vom Auftraggeber zu schaffende Grundlagen

Bauseitig werden vom Auftraggeber Trossenwiderlager zur Verankerung der schwimmenden Anlage geschaffen.

Abmessungen und besondere Ausführungsdetails im Hinblick auf den Übergang von der schwimmenden Anlegestelle an Land sind mit dem Auftraggeber innerhalb eines Monats nach Auftragserteilung abzustimmen.

4.2.3 Allgemeine Beschreibung

Die grundlegende Funktionsweise der Anlegestelle bleibt gegenüber dem Bestand unverändert. Die geplante Konstruktion umfasst einen Anlegeponton und einem 1-teiligen, beweglichen Zugangssteg. Der Zugangssteg ist mittig auf dem Ponton aufgelagert. Landseitig wird der Steg auf Rollen gelagert. Der Anlegeponton ist über Trossen an Widerlagern befestigt.

Die Gesamtlänge der schwimmenden Anlegestelle (Pontons und Stege) beträgt ca. 20,00 m.

Bei Wasserständen oberhalb von MNW = +89,79 mNHN muss die schwimmende Anlegestelle mit den wechselnden Wasserständen auf der Rampe verholt werden. Der Verholweg beträgt etwa 10,8 m je Meter Wasserstandsschwankung und insgesamt ca. 52 m.

Im Hochwasserfall wird die schwimmende Anlegestelle bis zum höchsten Punkt der Verholrampe (ca. +94,70 mNHN) verholt und dort zusätzlich gesichert, wodurch das Gefährdungspotenzial infolge von Strömungsangriff und Treibgut minimiert wird.

Weitere Angaben sind der Zeichnung (vgl. Punkt 9) zu entnehmen. Die angegebene Konstruktion ist als Lösungsvorschlag zu betrachten.

4.2.4 Nutzungsanforderungen

4.2.4.1 Anlegeponton

Der Anlegeponton ist gemäß den Anforderungen der DIN EN 14504 und dem Merkblatt „Schwimmende Anlegestellen“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (Ausgabe 2020) (vgl. Punkt 5) herzustellen:

- Tauglichkeit für unter Punkt 3.3 genannten Schiffstyp
- **Länge** **10,00 m**
- Breite ca. 4,00 m
- Höhe 1,10 m
- **Freibord** **80 cm / 65 cm (leer / beladen)**
- **Tiefgang** **30 cm / 45 cm (leer / beladen)**
- Material Stahl mit Korrosionsschutzsystem
- Farbe Deckbeschichtung:
 - Ponton: schwarz
 - Pontondeck: RAL 7042 (verkehrsgrau A)

Länge, Freibord und Tiefgang des Anlegepontons sind fest vorgegeben.

Ausrüstung

- 2 Verholwinden oberstromseitig / 1 Verholwinde unterstromseitig für die Aufnahme der Haltetrossen und zur Lagejustierung der Anlegestelle
- je Verholwinde 2 Poller für die Führung der Haltetrossen
- begehbare Flächen rutschhemmend (R-Wert mindestens R11 oder R10/V4)
- Geländer nach DIN EN 711 / Auskleidung des Geländers demontierbar
- 4 Poller (Festmacher Fähre) für Trossenzugkraft von 50 kN; Höhe Festmacher ca. 1 m

- 2 Klampen
- vertikale Fenderleisten an den Pollern, sowie als Schutz der Ecken der Anlegeseite
- Horizontale Scheuerleisten
- Stahlplatte für Festmachereinrichtung mit Magnetsystem (Dicke 40 mm)
- Abdeckung der Süllücken so ausführen, dass ein Festhalten beim Einstieg in die Pontonkammer an diesen möglich ist
- Transportösen für Anschlag Hebezeug
- Beleuchtung, blendfrei für Schifffahrt (Positionslicht)
- Rettungsring-Standgehäuse mit Rettungsring nach DIN EN 14144, 30 m Wurfleine
- Beschichtung von Stahlbauteilen gemäß Korrosivitätskategorie C3 nach DIN EN ISO 12944-2

Für die Konservierung der Pontons sind Beschichtungssysteme zu verwenden, die eine Zulassung der Bundesanstalt für Wasserbau für den Schiffbau besitzen. Farbgebung und Beschichtungssystem sind mit dem Auftraggeber abzustimmen.

Der Ponton ist mit mindestens drei Querschotten für vier wasserdichte Abteilungen zu bauen, die alle zugänglich sein müssen. Der Zugang erfolgt durch wasserdicht verschließbare Decksluken. Schottluken sind zulässig.

Es ist sicherzustellen, dass keine Wasser- oder Eisflächen auf dem Deck entstehen. Das Deck ist in Tränenblech zu fertigen und mit einer gewölbten Oberfläche (Balkenbucht) zu versehen. Der Fahrgastbereich ist durch ein Geländer zu begrenzen.

Der Spalt zwischen Ponton und Übergangssteg ist mit einem Übergangsblech zu überbrücken. Das Blech darf keine Stolpergefahr bilden. Es soll gelenkig an der Stegtasche und bündig zum Pontondeck befestigt werden und auf dem Übergangssteg aufliegen.

4.2.4.2 Zugangssteg

Der Zugangssteg muss den Anforderungen nach DIN EN 14504 und dem Merkblatt „Schwimmende Anlegestellen“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (Ausgabe 2020) (vgl. Punkt 5) entsprechen.

Der Zugangssteg ist mittig auf dem Anlegeponton gelagert und wird landseitig auf Rollen geführt. Herzustellen ist ein Zugangssteg, der folgende Anforderungen erfüllt:

- Gesamtlänge: ca. 18,00 m
- Durchgangsbreite mindestens 1,50 m
- Gesamtbreite: ca. 1,70 m
- Material: Stahl mit Korrosionsschutzsystem

Ausrüstung

- begehbare Flächen rutschhemmend (R-Wert mindestens R11 oder R10/V4)
- Stegbelag:
 - GFK-Gitterrost mit maximaler Maschenweite = 8 mm oder
 - GFK-Strukturplatte oder
 - Tränenblech (Stahl) oder
 - Stahl, besandet
 - Befestigungssystem des Stegbelages muss bei Normalbetrieb erreichbar sein
- Übergangsbleche Land – Steg, und Steg – Ponton mit gewölbten Tränenblechen
- Vorrichtung zum Anheben der Übergangsblech (z.B. Kurbelvorrichtung) und Befestigungsösen zum Fixieren der Übergangsbleche am Zugangssteg während des Verholvorganges
- beidseitiges Geländer, h = 1,00 m nach DIN EN 711 / Auskleidung des Geländers demontierbar
- verschließbares Tor, h = 1,00 m am landseitigen Ende des Zugangsstegs
- Transportösen für Anschlag Hebezeug
- Halterung für Informationstafel am landseitigen Stegende
- Bau und Konstruktion der landseitigen Laufrollen als Schwerlastrollen (Durchmesser ca. 40 cm) mit Lagerung; Ausführung aus Kunststoff oder Stahl mit Kunststoffummantelung
- Beschichtung von Stahlbauteilen gemäß Korrosivitätskategorie C3 nach DIN EN ISO 12944-2
- 2 Halterungen für Masten zur Beleuchtung der Anlage

4.2.4.3 Landseitige Verholwinde

Die Anlage muss unter bestimmten Umständen über eine Winde an Land verholbar sein. Die bestehende Verholwinde soll gegen eine neue ausgetauscht werden. Die neue Winde soll auf dem bestehenden Windenfundament montiert werden (vgl. Punkt 9). Die alte Winde ist zu demontieren und der Stadt Riesa zu übergeben.

Verholwinde mit Ankerseil zur Montage an Land liefern und montieren:

- Ø Ankerseil: 14 mm
- min. Trommelkapazität: 55 m
- Nennzugkraft: 10 kN

Die Betriebsvorrichtung (Kurbel/Rad) der landseitigen Winde muss so gesichert sein, dass ein Betrieb durch Unbefugte ausgeschlossen sowie ein Diebstahl der Betriebsvorrichtung ist.

4.2.4.4 Haltetrossen

Die Anlage ist entsprechend der Zeichnung (vgl. Punkt 9) und den Vorgaben der strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung mit Haltetrossen auszustatten. Entsprechende Längenzuschläge für Trossendurchhang sind dabei zu berücksichtigen. Nicht im Leistungsumfang enthalten ist die Herstellung der Trossenwiderlager / Poller an Land.

Die Haltetrossen (3 Stück) sind als Stahlseile nach DIN EN 12385 zu liefern:

- charakteristische Trossenzugkraft $F_{P,k} = 100 \text{ kN}$ / $F_{A,k} = 170 \text{ kN}$
- lichte Länge ca. 65 m

4.3 Beleuchtung der schwimmenden Anlegestellen

Die Beleuchtung der schwimmenden Anlegestellen erfolgt über Solarleuchten. Die Solarleuchten sind an den Stegen der schwimmenden Anlegestellen zu montieren. Pro Anlegestelle sind 2 Solarleuchten vorzusehen.

3 Solarleuchten des Typs VERTICALIS DUO 300 der Firma Schröder werden vom AG zur Verfügung gestellt. Sie weisen eine Masthöhe von 4800 mm auf und werden über 8 PV-Module mit Strom versorgt. Ein Datenblatt der besagten Leuchten ist in Anhang 4 zu finden.

Eine weitere, baugleiche Solarleuchte ist vom AN des LB 4.1 zu liefern.

5 Technische Grundlagen

Alle Anlagen müssen den Forderungen aus dem Merkblatt für „Schwimmende Anlegestellen“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (Ausgabe 2020) entsprechen und einen geprüften Stabilitätsnachweis besitzen.

Die Berechnungen sind nach den zum Zeitpunkt der Ausschreibung gültigen Vorschriften, Normen, Richtlinien und Richtzeichnungen sowie nach den sonstigen anerkannten Regeln der Technik aufzustellen. Alle statischen und konstruktiven Maßnahmen sind rechtzeitig mit dem Auftraggeber abzustimmen.

6 Liefer- und Leistungsumfang

6.1 Technische Bearbeitung

Vom AN sind im Rahmen der technischen Bearbeitung folgende Leistungen zu erbringen:

- Werksplanung der schwimmenden Anlegestellen auf Grundlage der Ausschreibungszeichnungen (vgl. Punkt 9) und den Auflagen der strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung
- Ausführungsplanung für Pontons und Stege einschl. deren Verbindungen und Verankerungen
- erforderliche Nachweise für Erlangung der Betriebsgenehmigung (Schwimmstabilität, Tragfähigkeitsnachweis, Gebrauchstauglichkeit) der gesamten schwimmenden Anlegestelle
- Werkstattplanung Pontons und Stege
- Vorlage der Planung zur Abstimmung beim Auftraggeber
- Vorlage der Planung zur Prüfung bei einem staatlich anerkannten Prüfsachverständigen
- Einreichung der geprüften Planung beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe in Dresden und bei der unteren Wasserbehörde (Landratsamt Meißen)
- Bedienungsanweisung zur Handhabung der Anlage
- Endabnahme der fertiggestellten Anlage

6.2 Herstellung schwimmende Anlegestellen

- Neubau von Pontons
- Neubau von Stegen

Der Liefer- und Leistungsumfang muss die unter Punkt 4 genannten Anforderungen erfüllen. Grundlage für den Bau sind die beigelegten Zeichnungen (vgl. Punkt 9), die in den wesentlichen Abmessungen **verbindlich** sind.

6.3 Lieferung und Montage

- Lieferung der fertiggestellten schwimmenden Anlegestellen
- Montage der schwimmenden Anlegestellen einschließlich Lieferung und betriebsfertige Montage aller erforderlichen Halteseile, Trossen, Winden

Durch die Montage der neuen schwimmenden Anlegestellen und die Demontage der Altanlagen darf es nicht zur Behinderung des Betriebes des Wassersportvereines kommen, welcher in einem Abstand von ca. 20 m flussaufwärts einen Steg zum Einsetzen von Drachenbooten und Kanus betreibt.

6.4 Abbau und Abtransport vorhandene Anlagen

- Demontage der vorhandenen schwimmenden Anlegestellen
- Übergabe der vorhandenen schwimmenden Anlegestellen an Eigentümer (Stadt Riesa), Lagerung auf Höhe Bootshaus Riesa, Abtransport ist Aufgabe des Eigentümers
- Es ist der Transport nach Riesa einzukalkulieren:
Transportentfernung Riesa - Riesa ca. 0,5 km
Promnitz - Riesa ca. 10 km

7 Zur Abnahme zu übergebende Unterlagen

- Dokumentationen und Wartungsvorschriften in deutscher Sprache
- Herstellerbescheinigung einschließlich Angabe des Termins für die erste Revision
- Abnahmeprotokoll des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes
- Bestandsunterlagen

8 Anlagen

- Anlage 1 Statische Nachweise der Landanlagen mit Prüfbericht**
- Anlage 2 Vorläufige Stabilitätsnachweise**
- Anlage 3 Generalplan Bemessungsschiff (Elektrofähre)**
- Anlage 4 Datenblatt Solarleuchte**
- Anlage 5 Bauzeitenplan**

9 Zeichnungen

<u>Plan-Nr.</u>	<u>Bezeichnung</u>	<u>Maßstab</u>
1	Übersichtslageplan Riesa – Promnitz	1:1.000
2.1	Anlegestelle Riesa – Lageplan	1:100
2.2	Anlegestelle Riesa – Baustellenzufahrt	1:500
2.3	Anlegestelle Riesa – Längsschnitt mit Betriebszuständen	1:100
3.1	Anlegestelle Promnitz – Lageplan	1:200
3.2	Anlegestelle Promnitz – Baustellenzufahrt	1:500
3.3	Anlegestelle Promnitz – Längsschnitt mit Betriebszuständen	1:100