



Änderungsantrag

TOP:
Vorlagen-Nummer: **V/2012/10487**
Datum: 21.02.2012
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto: 1.11101.06/58110220
Verfasser: Tom Wolter
Bodo Meerheim
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Finanzen, städtische Beteiligungsverwaltung und Liegenschaften	21.02.2012	öffentlich Vorberatung
Hauptausschuss	22.02.2012	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	29.02.2012	öffentlich Entscheidung

Betreff: Änderungsantrag der Fraktionen **DIE LINKE** und **MitBÜRGER** für Halle - **NEUES FORUM** zum Grundsatzbeschluss **Haupterschließungsstraße Gewerbegebiete Halle-Ost (HES) 4. Bauabschnitt: Delitzscher Straße bis B 100, Vorlagenr. V/2010/09265**

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt, dass die von der Verwaltung vorgeschlagene Vorzugsvariante Brücken im Bereich Berliner Straße – B 100 (Variante A) im Beschlusspunkt 1 gestrichen und alternativ **Variante B optimiert** mit Tunnellösung realisiert wird.

Der Beschlusspunkt 1 erhält demnach folgende Fassung:

1. Der Stadtrat beschließt die in Fortschreibung des Linienbestimmungsbeschlusses von 1993 neu herausgearbeitete Variante zum Abschnitt Delitzscher Straße - B 100 der HES 4. BA:
 - Die Trasse läuft vom Ende des Bauabschnittes 3b2 der HES in einer 1.100 m langen Geraden in Richtung Norden bis zur Reideburger Landstraße,

- zwischen Bau-km 4+700 und 5+400 erfolgt eine Verschwenkung der Straßenachse mit einem Kurvenradius $R = 700\text{m}$ aus dem geradlinigen Verlauf um bis zu 52 m.
- Anschluss der HES an die B 100 am Knoten 14 mit kompletter Unterführung im Bereich Berliner Straße bis zur B 100 durch einen Tunnel (mit Schildvortrieb) (Variante B optimiert)

als Grundlage für die weitere Planung und Planfeststellung.

gez. Tom Wolter
Fraktionsvorsitzender

gez. Bodo Meerheim
Fraktionsvorsitzender

Begründung:

Hinsichtlich der o. g. Entscheidung wurden von der Verwaltung vier Varianten (A, B, C, D) untersucht. Die Variante B enthält bisher die o.g. Straßenführung, die mit Hilfe einer Unterführung unter der Berliner Str., den Gleisanlagen der DB AG und der B 100 durch eine Troglösung ermöglicht werden soll. Im Unterschied zu der bisherigen Variante B zielt der Änderungsantrag auf eine **optimierte Variante B**, indem für die Unterführung der Berliner Straße, den Gleisanlagen der DB AG und der B 100 ein 860 m langer Tunnel vorgeschlagen wird.

Ausgangspunkt für den Änderungsantrag – die Variante B als optimierte Variante (Variante B_{opt}) als Tunnellösung vorzuschlagen - sind die Erkenntnisse, die wir bei dem Vorschlag Variante D Tunnel im Bereich Berliner Straße gesammelt haben. Hier sind die Erfahrungen, die im modernen Tunnelbau inzwischen zu kostengünstigeren Lösungen geführt haben, eingeflossen, bspw. von bereits fertig gestellten Tunnelanlagen in etwa gleicher Länge. Im Vergleich zu Variante A ist nun die Variante B_{opt} eindeutig die bessere Lösung, da sie

1. kostengünstiger
2. umweltfreundlicher
3. städtebaulich gut einzuordnen ist.

Die Kostengegenüberstellung zeigt:

1. Ohne Eventualpositionen DB und Envia M

Variante A	30.105.000,00 Euro
<u>Variante B_{opt}</u>	<u>27.271.000,00 Euro</u>
<u>Einsparung:</u>	<u>2.834.000,00 Euro</u>

2. Mit Eventualpositionen

Variante A	34.705.000,00 Euro
<u>Variante B_{opt}</u>	<u>28.771.000,00 Euro</u>
<u>Einsparung:</u>	<u>5.934.000,00 Euro</u>

Dazu im Einzelnen nachfolgende Erläuterungen:

1. Kostenansatz Variante

Tunnellösung Variante B_{opt}

Tunnel	860m x 15.000 Euro/m	12.900 TEuro
Anschluss Berliner Straße		500 TEuro
Anschluss B 100		1.000 TEuro
Stützmauer Süd		300 TEuro
Stützmauer Nord		600 TEuro
Rampenbrücken Ausfahrt – Trog		2.000 TEuro
Tunnelausrüstung		1.000 TEuro
Sonstiges		350 TEuro
<hr/>		
Strecke durchgehend		4.885 TEuro
Insgesamt		<u>23.535 TEuro</u>

2. Vergleichbarkeit der Varianten

Variante A : Variante B_{opt}

Dabei ist zunächst auf die vom Tiefbauamt vorgenommene Streckenteilung des 4.BA hinzuweisen.



Zur Kostenberechnung siehe nachfolgende Tabelle zu den Unterabschnitten Variante A:

Kostenberechnung Stand 16.02.2009		A	A	A
	HES Bauabschnitt	4a	4b	4a + 4b
		1.670 m	1.030 m	2.700 m
	Hauptteil. Teil			
2	Unterbau/ Entw.	0,768	4,887	5,655
3	Oberbau	1,363	1,938	3,301
4	Brücken	0,110	8,477	8,587
5	Stützwände	--	0,514	0,514
6	Tunnel	--	--	--
7	sonst. Bauwerke	0,130	0,082	0,212
8	Ausstattung	1,833	1,302	3,135
9	sonst. Bes. Anlagen u. Kosten	0,681	0,814	1,495
G	Bau	4,885	18,014	22,899
1	Grunderwerb			0,799
	Baunebenkosten			2,937
	betriebsbedingte Beeinfl.DB			0,970
				27,605
	Umverlegung Steuerleitung			2,500
	Gesamt			30,105
	Eventualpositionen			
	Umverlegung Stromtrasse			1,100
	weitere bahnspezifische Kosten			3,500
	hydrogeologische Erschwernisse			
	Gesamt			34,705

Die Daten wurden aus den zum letzten Planungsausschuss übergebenen Datenblättern ermittelt. Die Überprüfungen des UA 4a ergaben indes, dass hier unterschiedliche Kostenpositionen eingeflossen sind, die als Teile der Variante A in den Unterabschnitt 4b zuzuordnen sind. Demzufolge betragen die Kosten für 4a eine Summe von 4,885 Mio. Euro, die bei allen Varianten gleich sind.

Somit lassen sich die Varianten A und B_{opt} wie folgt vergleichen:

Kostenberechnung Stand 16.02.2009	A	A	A	A	Bopt	Bopt
HESBauabschnitt	4a	4b	4a+4b	4a	4b	4a+4b
	1.670 m	1.030 m	2.700 m	1.670 m	1.030 m	2.700 m
Hauptteil. Teil						
2 Unterbau/ Entw.	0,768	4,887	5,655	0,768	--	0,768
3 Oberbau	1,363	1,938	3,301	1,363	--	1,363
4 Brücken	0,110	8,477	8,587	0,11	2,000	2,11
5 Stützwände	--	0,514	0,514	--	0,900	0,9
6 Tunnel	--	--	--	--	12,900	12,9
7 sonst. Bauwerke	0,130	0,082	0,212	0,13	1,500	1,63
8 Ausstattung	1,833	1,302	3,135	1,833	1,000	2,833
9 sonst. Bes. Anlagen u. Kosten	0,681	0,814	1,495	0,681	0,350	1,031
G Bau	4,885	18,014	22,899	4,885	18,650	23,535
1 Grunderwerb			0,799			0,799
Baunebenkosten			2,937			2,937
betriebsbedingte Beeinfl.DB			0,970			
			27,605			
Umverlegung Steuerleitung			2,500			
Gesamt			30,105			27,271
Eventualpositionen						
Umverlegung Stromtrasse			1,100			
weitere bahnspezifische Kosten			3,500			
hydrogeologische Erschwernisse						1,500
Gesamt			34,705			28,771

Daraus ergeben sich **34,705 Mio. € für Variante A**, die gegenüber **28,771 Mio. € für Variante B optimiert** stehen.

34,705 Mio. € für Variante A  **28,771 Mio. € für Variante B optimiert**

3. Erläuterungen zum Tunnelbau

Bei dem Tunnelbau handelt es sich um einen zweistreifigen Autotunnel von 860 m Länge (keine Troglösung). Er soll entsprechend der beigefügten Tunnelgeometrie mit 9,50 m Durchmesser gebaut werden (siehe Anhang). Das erfolgt mit der Methode des Schildvortriebes, die dazugehörigen Längsschnitte und Lageplanüberarbeitungen liegen vor (siehe Anhang). Als Kosten werden 15.000 € pro laufenden Tunnelmeter in den Berechnungen verwendet. Der Kostenansatz basiert auf Informationen zu bereits realisierter Tunnelbauvorhaben, wie der vergleichbar 874 m lange Straßentunnel Alte Burg in Thüringen. Es ist ein Autobahntunnel, bei dem die Bauanforderungen anspruchsvoller waren, als es hier der Fall sein wird (ausführlich nachzulesen unter http://de.wikipedia.org/wiki/Tunnel_Alte_Burg).

Weitere Vorteile der Tunnellösung:

- sparsame Inanspruchnahme von wertvollen Ackerflächen und damit geringerer Bodenerwerb, demzufolge Einsparung von Eigenmitteln, die zurzeit bei Variante A mit 485.000,00 € angegeben sind
- Optimierung des Schallschutzes und deutlich umweltfreundlicher, da die Tunnellage und die Ein- und Ausfahrtsrampen günstigere Bedingungen haben (Kostenreduzierungen um ca. 40%)
- durch die o.g. Straßenführung wird der städtebauliche Zusammenhang zwischen Diemitz, Dautsch und der freien Landschaft nicht zerstört; eine städtebauliche

Entwicklung der Wohn- und Gewerbegebiete bleibt bis zu der neuen
Haupterschließungsstraße denkbar

- auch die Führung des Hobergweges wird vereinfacht
- der freie Landschaftsraum im Halleschen Osten bleibt erhalten (siehe Ziele des Flächennutzungsplanes)
- ein weiterer Vorteil ist in der „bahnunabhängigen“ Bauweise zu sehen, d.h. der Bau des Tunnels schränkt den Bahnverkehr nicht ein und ebenso umgekehrt, es entstehen keine Sperrzeiten bzw. Bauzeitenregelungen für die Durchführung

Anlagen:

Übersichtskarten