Beschlussvorlage

TOP:	
Vorlagen-Nummer:	**V/2012/11007**
Datum:	16.10.2012
Bezug-Nummer.	
PSP-Element/ Sachkonto:	58110220/6600.1030
Verfasser:	Straßen- und Tiefbauamt

Beratungsfolge	**Termin**	**Status**
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	13.11.2012	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für Finanzen, städtische Beteiligungsverwaltung und Liegenschaften	13.11.2012	öffentlich Entscheidung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach der VOB, VOL, HOAI und VOF	15.11.2012	öffentlich Entscheidung

Betreff: Baubeschluss Neubau Brücke an der Eissporthalle

Beschlussvorschlag:

1. Der Vergabeausschuss beschließt den Ersatzneubau der Brücke Eissporthalle mit einer Brückenbreite von 7,50 m.
   Die 1. Ausbaustufe beinhaltet die Errichtung der Widerlager mit 7,50 m Breite und des Überbaus mit einer Breite von 4,00 m. Diese wird prioritär realisiert. Die 2. Ausbaustufe erfolgt unter dem Vorbehalt der Finanzierung und entspricht der Erweiterung des Überbaus von 4,00 m auf 7,50 m Breite.
2. Der Finanzausschuss beschließt unter dem Vorbehalt der Finanzierung die außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 130.000 € im Haushaltsjahr 2012 im PSP-Element 7.660121.700.200 für die Leistungen der 2. Ausbaustufe.

Finanzielle Auswirkung (in €):

Finanzhaushalt:

1. Ausbaustufe: 2012

7.660121.700.200	Tiefbau	270.000
7.660121.700.100	Planung	30.000
Ausgaben gesamt		**300.000**

7.660121.705.105	Zuweisungen Land	84.000
7.660121.705.501	Zuweisungen EU	174.000
7.610057.705.700	Eigenmittel, Spenden	42.000
Einnahmen gesamt:		**300.000**

2. Ausbaustufe: 2013

7.660121.700.200	Tiefbau	130.000
7.660121.700.100	Planung	0
Ausgaben gesamt		**130.000**
Eigenmittel		**130.000**

Verpflichtungsermächtigung (VE):

	2012	Änderung	neu
7.660121.700.200 Tiefbau	0	130.000	130.000

Die Deckung der außerplanmäßigen VE erfolgt über eine Minderinanspruchnahme der VE beim Vorhaben HES 4. BA.

	2012	Änderung	neu
7.660074.700.200 Tiefbau	12.795.100	-130.000	12.665.100

Uwe Stäglin
Beigeordneter

Inhaltsverzeichnis

1.	Begründung der Baumaßnahme
1.1	Allgemeine Beschreibung
1.2	Veranlassung, Bauwerkszustand
1.3	Gegenstand des Baubeschlusses
1.4	Beschreibung der auszuführenden Leistungen
1.5	Grunderwerb
1.6	Kosten
1.7	Finanzierung der Maßnahme
1.8	Verpflichtungsermächtigung
1.9	Folgekosten
1.10	Straßenausbaubeiträge / Erschließungsbeiträge
1.11	Zeitschiene der Maßnahmenumsetzung

<u>Anlagen:</u>

Anlage 1	Übersichtskarte
Anlage 2	Straßenquerschnitt
Anlage 3	Lageplan
Anlage 4	Bauwerksübersichtsplan
Anlage 5	Checkliste Familienverträglichkeitsprüfung
Anlage 6	Checkliste Barrierefreie Gestaltung

1. Begründung der Baumaßnahme

1.1 Allgemeine Beschreibung

Das neu zu errichtende Brückenbauwerk befindet sich in der Ortslage Halle (Saale) und überführt einen vorhandenen Zufahrtsweg zur Peißnitzinsel über die Wilde Saale. Die Brücke und die Zufahrt steht in direktem Zusammenhang mit dem Leitbild zur Umgestaltung der Peißnitz (Vorlage IV/2008/06988). Dieses sieht eine Neuordnung und Reduzierung des Wegenetzes vor. Die zentrale Birkenalle soll zukünftig nicht mehr für den KFZ-Verkehr genutzt werden. Die Zufahrt zum Planetarium, zum Peissnitzhaus und zur Freilichtbühne soll und kann zukünfig über die Brücke an der Eissporthalle erfolgen.

Die Peißnitzinsel ist Bestandteil der Saaleaue. Im Zentrum der Stadt liegt die Aue mit ihren verschiedenen Inseln zwischen Altstadt und Neustadt und stellt ein wichtiges Bindeglied im Grünverbundsystem der Stadt dar.
Die Aue ist der wichtigste Naherholungsraum für die Hallenser; sie übernimmt ökologische Funktionen, als Lebensraum, als Bewegungskorridor, als lufthygienischer Ausgleichsraum und als kulturhistorischer Identifikationspunkt neben der bebauten Stadt.

Des Weiteren ist die Peißnitz mit ihrem parkartigen Charakter ein beliebter Veranstaltungsort. Die Veranstaltungen haben in der Vergangenheit in Anzahl und Vielfalt kontinuierlich zugenommen. Genutzt werden vor allem die großen Rasenflächen vor und hinter der Freilichtbühne; auch die rekultivierten Flächen der ehemaligen Ausstellungshallen werden nachgefragt. Weiterhin befinden sich auf der Peißnitz das Peißnitzhaus und das Planetarium. Für die Erschließung und Zufahrtsmöglichkeit zu den Veranstaltungsorten hat das neu zu errichtenden Brückenbauwerk eine zentrale Bedeutung.

1.2 Veranlassung, Bauwerkszustand

Das ehemalige Bauwerk in provisorischer Konstruktion wurde im August 2011 auf Grund der unzureichenden Standsicherheit vollständig abgerissen. Bei der Brücke handelte es sich um eine 6-feldrige Holzbalkenbrücke mit Holzbohlenbelag. Die Widerlager waren massiv ausgebildet und die Stützen in der Wilden Saale bestanden aus Holz-Rammpfählen. Die Stützweite betrug ca. 25,40 m bei einer Überbaugesamtbreite von 8,40 m.
Zurzeit ist die vorhandene Wegebeziehung zwischen Eissporthalle und Peißnitzinsel bedingt durch den Bauwerksabriss unterbrochen. Den Zugang zur Peißnitzinsel aus Richtung Neustadt bilden momentan die Schwanenbrücke für Fußgänger und Radfahrer sowie die Gimritzer Gutsbrücke für den KFZ-Verkehr. Der Abstand zwischen den Bauwerken beträgt ca. 1 km. Ein zentraler Zugang zur Peißnitzinsel fehlt. Der geplante Ersatzneubau entspricht dem Leitbild zur Umgestaltung Peißnitz und befindet sich am Standort des abgerissenen Bauwerkes mittig zwischen den vorbenannten Bauwerken.

1.3 Gegenstand des Baubeschlusses

Der Baubeschluss umfasst den Neubau der Brücke an der Eissporthalle mit einer Überbaubreite zwischen den Geländern von 4,00 m auf Widerlagern für ein 7,50 m breiten Überbau sowie vorbehaltlich der Finanzierung eine Erweiterung des Bauwerkes auf eine Überbaubreite von 7,50 m.

1.4 Beschreibung der auszuführenden Leistungen

Es wurde eine gerade Einfeldbrücke geplant. Der Kreuzungswinkel zwischen der Straßenachse und der Achse der Wilden Saale beträgt 92,74 gon. Die Brücke wird jedoch gerade mit rechtwinkligen Widerlagern hergestellt. Die kleinste lichte Höhe beträgt am Widerlager 1,80 m. Die Konstruktionshöhe beträgt in Brückenmitte 0,67 m.

Folglich ergibt sich bei einer Stützweite von 23,00 m eine Schlankheit von l/h = 34,38. Die lichte Weite senkrecht zwischen den Widerlagern beträgt 22,00 m.
Bei dem geplanten Bauwerk übernehmen oben liegende, seitlich an der Brücke angeordnete Fachwerkträger die Tragwirkung. Zwischen den Trägern wird ein Stahlträgerrost angeordnet. An den Widerlagerachsen erfolgt über einen Endquerträger die Lastabtragung in die Unterbauten mittels Lager.

Für die endgültige Straße ist im Brückenbereich eine Fahrbahnbreite von 5,50 m vorgesehen. Die Breite zwischen den Geländern beträgt 7,50 m, auf Grund der Kappennutzbreiten von 0,50 m (Notgehbahn Seite Nord) und 1,50 m (Gehweg Seite Süd). Die Borde (Stahlblech) haben eine Höhe von 15 cm über Oberkante Fahrbahn. Die Querschnittsausbildung erfolgt in Fortführung des vorhandenen Straßenbestands-querschnittes. Diese Brückenbreite erfolgt nur unter der Voraussetzung der Finanzierung vorerst vorgesehen ist in der 1.Stufe nur eine Brückenbreite von 4,00m. Ziel ist jedoch die Realisierung der Gesamtbreite von 7,50 m und somit beider Ausbaustufen möglichst in einer Bauphase.

Die Querneigung wird als Dachgefälle im Bauwerksbereich mit 2,5 % ausgebildet. Der Gehweg erhält eine Querneigung von 2,0 %. In Längsrichtung kommen auf Grund der Kuppenlage im Bauwerksbereich zu unterschiedlichen Neigungen, die jedoch an beiden Überbauenden jeweils 4,00 % betragen.

Der seitliche Abschluss ist mit 1,20 m hohen Füllstabgeländern vorgesehen. Die Befestigung erfolgt mittels Verschweißung mit dem Gehwegblech.

Das Bauwerk erhält Parallelflügel mit Unterschneidung. Die Gründung erfolgt mittels einer Bohrpfahlgründung (Ø88 cm, L = 6,75 m) auf einem 1,50 m starken Pfahlkopfbalken.

Für den Stahlüberbau (Fachwerkträger und Überbauplatte) kommt ein Stahl S 355 J2G3 zur Anwendung. Für die Unterbauten (Pfahlkopfbalken und Flügel) und die Gründung wird ein Beton der Festigkeitsklasse C35/45 gewählt. Als schlaffe Bewehrung ist für alle Bauteile BSt 500 S vorgesehen.
Alle sichtbaren Betonflächen erhalten eine Sichtflächenschalung.

Des Weiteren erfolgen der Ausbau und die Anpassung der bereits bestehenden Straßenanbindungen an das neue Brückenbauwerk.

1.5 Grunderwerb

Die Baumaßnahme erfolgt bestandsnah im öffentlichen Raum an gleicher Stelle wie das rückgebaute Brückenbauwerk. Ein Grunderwerb ist nicht erforderlich.

1.6 Kosten

Die Gesamtkosten für den Brückenneubau betragen 430.000,00 €.

Die Kosten verteilen sich wie folgt:

Baukosten 1.Ausbaustufe (4,00 m Breite)	270.000,00 €
Planungskosten 1. Ausbaustufe	30.000,00 €
Baukosten 2. Ausbaustufe (Umbau auf 7,50 m Breite)	130.000,00 €
Planungskosten 2. Ausbaustufe	0,00 €

Die aufgezeigten Kosten basieren auf der Kostenberechnung.
Bei einer gleichzeitig gesicherten Finanzierung erfolgt direkt die Erstellung des Brückenbauwerkes mit 7,50 m Überbaubreite.

1.7 Finanzierung der Maßnahme

Die Finanzierung stellt sich wie folgt dar:

Gesamtkosten des Vorhabens:	430.000,00 €

1. Ausbaustufe:

Tiefbau	270.000,00 €
Planung	30.000,00 €
Gesamt	300.000,00 €
Zuweisungen Land	84.000,00 €
Zuweisungen EU	174.000,00 €
Eigenmittel, Spenden	42.000,00 €

2. Ausbaustufe:

Baukosten	130.000,00 €
Eigenmittel	130.000,00 €

1.8 Verpflichtungsermächtigung

Zur Vertragsbindung der 2. Ausbaustufe in 2012 ist die außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung zwingend erforderlich. Die Deckung der außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 130.000 € erfolgt über eine Minderinanspruchnahme der Verpflichtungsermächtigung in 2012 für das Vorhaben HES 4. BA.

1.9 Folgekosten

Die Folgekosten für die Instandhaltung des Bauwerkes betragen ca. 1,4 % der Herstellkosten pro Jahr. Dies entspricht ca. 6.000,00 €. Des Weiteren fallen Kosten für Bauwerkshauptprüfungen alle 6 Jahre in Höhe von ca. 2.000,00 € an.

1.10 Straßenausbaubeiträge/Erschließungsbeiträge

Die Maßnahme ist nicht beitragsfähig.

1.11 Familienverträglichkeitsprüfung (FVP)

Die Familienverträglichkeitsprüfung erfolgte auf der Grundlage des Kriterienkataloges B (familiengerechte Verkehrsplanung, Verkehrsregelung und Gestaltung des innerstädtischen Nahverkehrs) - siehe Anlage 5.
Das Bauwerk berücksichtigt die Bedürfnisse aller Familienmitglieder.
Das Bauwerk ist ein Ersatz für die in 2011 rückgebaute Brücke, um die vorhandene Wegebeziehung wiederherzustellen.
Neben allen Belangen des Radverkehrs entspricht der o. g. Wegeabschnitt vor allem auch dem Bedarf nach Naherholungs- und Freizeitmöglichkeiten für die Bevölkerung (u. a. auch für Skater, Rollstuhlfahrer).

1.12 Barrierefreie Gestaltung

Die Prüfung erfolgte auf der Grundlage der Checkliste barrierefreie Gestaltung für Verkehrsanlagen - siehe Anlage 6.
Der Neubau des Bauwerks erfolgt barrierefrei und berücksichtigt somit die Belange der Menschen mit Behinderungen.

1.11 Zeitschiene der Maßnahmenumsetzung

Grobablauf:

Ausführungsplanung, Erstellung der Ausschreibungsunterlage	bis 10/2012
Ausschreibung, Vergabe	11/2012 bis 02/2013
Baubeginn	02/2013
Bauende	08/2013