Dringlichkeitsvorlage

TOP:	
Vorlagen-Nummer:	**VI/2015/00735**
Datum:	27.08.2015
Bezug-Nummer.	
PSP-Element/ Sachkonto:	58110110/6600.1030
Verfasser:	FB Bauen
Plandatum:	

Beratungsfolge	**Termin**	**Status**
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	08.09.2015	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach der VOB, VOL, HOAI und VOF	24.09.2015	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	30.09.2015	öffentlich Entscheidung

Betreff: **Baubeschluss zur Beseitigung von Hochwasserschäden im Zuge des Gimritzer Dammes und der Halle-Saale-Schleife**

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die Umsetzung der Hochwassermaßnahmen:

Nr. 105/ „Wirtschafts-, Geh- und Radweg entlang der Brunnengalerie“,
Nr. 110/ „Gimritzer Damm Fuß- und Radweg“,
Nr. 114/ „Fahrbahn Gimritzer Damm, Abschnitt A und B“,
Nr. 117/ „Halle-Saale-Schleife (Einmündungsbereich)“

im Zuge des Gimritzer Dammes und der Halle-Saale-Schleife.

Uwe Stäglin
Beigeordneter

Finanzielle Auswirkung in Euro:

Haushaltseinstellung gemäß Finanzierungsplan

Hochwassermaßnahme 105/ Wirtschafts-, Geh- und Radweg entlang der Brunnengalerie

		Gesamt	2014	2015	2016
Auszahlungen:					
8.54101062.700	Ausgaben	1.176.700	50.000	50.000	1.076.700
Einzahlungen:					
8.54101062.705	Investitionszuschuss	1.176.700	50.000	50.000	1.076.700

Hochwassermaßnahme 110/ Gimritzer Damm Fuß- und Radweg

		Gesamt	2014	2015	2016
Auszahlungen:					
8.54101054.700	Ausgaben	1.171.300	50.000	50.000	1.071.300
Einzahlungen:					
8.54101054.705	Investitionszuschuss	1.171.300	50.000	50.000	1.071.300

Hochwassermaßnahme 114/ Fahrbahn Gimritzer Damm, Abschnitt A

		Gesamt	2014	2015	2016
Auszahlungen:					
8.54101055.700	Ausgaben	4.952.309,18	7.709,18	1.500.000	3.444.600
Einzahlungen:					
8.54101055.705	Investitionszuschuss	4.952.309,18	7.709,18	1.500.000	3.444.600

Hochwassermaßnahme 114/ Fahrbahn Gimritzer Damm, Abschnitt B

		Gesamt	2014	2015	2016
Auszahlungen:					
8.54101092.700	Ausgaben	4.533.456,54	7.056,54	1.500.000	3.026.400
Einzahlungen:					
8.54101092.705	Investitionszuschuss	4.533.456,54	7.056,54	1.500.000	3.026.400

Hochwassermaßnahme 117/ „Halle-Saale-Schleife (Einmündungsbereich)“

		Gesamt	2014	2015	2016
Auszahlungen:					
8.54101057.700	Ausgaben	1.575.000	100.000	150.000	1.325.000
Einzahlungen:					
8.54101057.705	Investitionszuschuss	1.575.000	100.000	150.000	1.325.000

Die Maßnahmen sind für die Stadt Halle kostenneutral. Es erfolgt eine 100%ige Finanzierung aus Zuwendungen zur Beseitigung der Hochwasserschäden 2013.

Inhaltsverzeichnis

1	Begründung der Baumaßnahme	4
1.1	Allgemeine Beschreibung	4
1.2	Veranlassung	5
1.3	Gegenstand des Baubeschlusses	6
1.4	Baubeschreibung	6
1.4.1	Allgemeine Baubeschreibung	6
1.4.2	Beschreibung der baulichen Anlagen	8
1.5	Grunderwerb	8
1.6	Kosten	9
1.6.1	Kostenanteile und Kostenträger	9
1.6.1.1	Kostenanteil der Hochwassermaßnahme Nr. 105/ „Wirtschafts-, Geh- und Radweg entlang der Brunnengalerie“	9
1.6.1.2	Kostenanteil der Hochwassermaßnahme Nr. 110/ „Gimritzer Damm Fuß- und Radweg“	9
1.6.1.3	Kostenanteil der Hochwassermaßnahme Nr. 114/ „Fahrbahn Gimritzer Damm, Abschnitt A“	9
1.6.1.4	Kostenanteil der Hochwassermaßnahme Nr. 114/ „Fahrbahn Gimritzer Damm, Abschnitt B“	9
1.6.1.5	Kostenanteil der Hochwassermaßnahme Nr. 117/ „Halle-Saale-Schleife (Einmündungsbereich)“	9
1.6.2	Finanzierung der Maßnahme	10
1.6.3	Folgekosten	10
1.6.4	Straßenausbaubeiträge / Erschließungsbeiträge	10
1.7	Zeitschiene der Maßnahmerealisierung	11
1.8	Beteiligung der Beauftragten	11
1.8.1	Familienfreundlichkeit	11
1.8.2	Fuß- und Radverkehr	11
1.8.3	Barrierefreiheit	12

Anlagen

Anlage 1	Planunterlagen	
1.1	Übersichtskarte Komplexvorhaben Gimritzer Damm	
1.2	Übersichtslageplan Verkehrsanlage	
1.3	Lageplan Blatt Zeichenerklärung	
	Lagepläne Teil Fluthilfe - Maßnahmen 105, 110, 114, 117 und 207 Blatt 1-4	
1.4	Regelquerschnitte	
	Abschnitt nördlicher Gimritzer Damm	Blatt 1, Blatt 2
	Abschnitt Fußgängerquerung Höhe Blücherstraße	Blatt 3
	Abschnitt Haltestelle Gimritzer Damm	Blatt 4, Blatt 5
	Abschnitt südlicher Gimritzer Damm	Blatt 6
	Abschnitt Haltestelle „Rennbahnkreuz	Blatt 7
	Abschnitt "Einmündungsbereiche"	Blatt 8
Anlage 2	Checkliste für die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen	
Anlage 3	Familiengerechte Verkehrsplanung und Gestaltung	
3.1	Checkliste Familiengerechte Verkehrsplanung, Verkehrsregelung und Gestaltung des innerstädtischen Nahverkehrs	
3.2	Checkliste Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten für Kinder	
3.3	Checkliste Familiengerechte Formen	
Anlage 4	Stellungnahme des Radverkehrsbeauftragten	
Anlage 5	Folgekostenanalyse	

1 Begründung der Baumaßnahme

1.1 Allgemeine Beschreibung

Die vorliegende Beschlussvorlage beinhaltet die Fortführung des Gestaltungsbeschlusses (Vorlagennummer V/2011/09499) in Kombination mit den Zuwendungen (Fluthilfemittel) des Landes Sachsen-Anhalt für die Hochwassermaßnahmen:

Nr. 105/ „Wirtschafts-, Geh- und Radweg entlang der Brunnengalerie“,
Nr. 110/ „Gimritzer Damm Fuß- und Radweg“,
Nr. 114/ „Fahrbahn Gimritzer Damm, Abschnitt A und B“,
Nr. 117/ „Halle-Saale-Schleife (Einmündungsbereich)“.

Die Hochwassermaßnahmen sind integraler Bestandteil des Komplexvorhabens „Gimritzer Damm/ Heideallee“ im Rahmen des Stadtbahnprogrammes (Vorhabennummer 27), da es sich um eine räumlich zusammenhängende Verkehrsanlage handelt. Auf Grundlage der Maßnahmenträgerrahmenregelung und der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Beseitigung der Hochwasserschäden 2013 dienen die vorgenannten Maßnahmen der Beseitigung der Hochwasserschäden 2013.

Infolge des Hochwasserereignisses im Jahr 2013 wurde das Komplexvorhaben in 3 Bauabschnitte unterteilt.

Der 1. Bauabschnitt erstreckt sich vom Knotenpunkt „Heideallee/ Walter-Hülse-Straße/ Weinbergweg“ bis zur nördlichen Einmündung der „Halle-Saale-Schleife“ in die „Heideallee“, wie im Bestand. Dieser Bauabschnitt ist nicht Teil der vorgesehenen Hochwassermaßnahmen und verbleibt vollumfänglich im Stadtbahnprogramm.

Der 2. Bauabschnitt im Zuge des „Gimritzer Dammes“ beginnt an der nördlichen Einmündung der „Halle-Saale-Schleife“ und endet ca. 25 m südlich der Einmündung Selkestraße. Dieser Bauabschnitt (Teil Fluthilfe A) wird mit den Zuwendungen des Landes Sachsen-Anhalt für die vorgenannten Hochwassermaßnahmen grundhaft ausgebaut.

Der 3. Bauabschnitt der Komplexmaßnahme beginnt am Bauende des 2.Bauabschnittes und endet direkt am „Rennbahnkreuz“ im Bereich des Gleisdreiecks. Die Ausbaustrecke dieses Abschnittes beträgt ca. 590 m. Dieser Bauabschnitt (Teil Fluthilfe B) wird mit den Zuwendungen des Landes Sachsen-Anhalt für die vorgenannten Hochwassermaßnahmen grundhaft ausgebaut.

Die genaue Lage der Bauabschnitte ist in der Anlage 1.2/ Übersichtslageplan "Verkehrsanlage" dokumentiert. Für diese Abschnitte haben zudem die Hallesche Verkehrs-AG und die Hallesche Wasser und Stadtwirtschaft GmbH separate Fördermittelanträge gestellt. Die Bewilligungen der Anträge dieser Fluthilfemittel sind durch das Land Sachsen Anhalt bereits erfolgt.

Die Hallesche Verkehrs-AG ist für das Komplexvorhaben und somit für alle Bauabschnitte Maßnahmeträger.

Für den 1. Bauabschnitt ist aufgrund des Naturdenkmals „Platanenallee“ und gesetzlich geschützter Biotope ein Planfeststellungsverfahren notwendig. Nach Baurechtsschaffung soll im Jahr 2016 mit der Ausführung begonnen werden. Die bauliche Umsetzung der restlichen Abschnitte beginnt nach Abschluss des ebenfalls notwendigen Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahrens, so dass das Komplexvorhaben voraussichtlich im Jahr 2017 abgeschlossen sein wird.

1.2 Veranlassung

Nach gutachterlicher Feststellung der Hochwasserschäden im Februar 2014 wurde im gesamten Straßenverlauf des „Gimritzer Dammes“ und der „Halle-Saale-Schleife“ festgestellt, dass die Dauerhaftigkeit und Verkehrssicherheit der Verkehrsanlage durch die Folgen des Hochwassers stark einschränkt sind. Die erforderlichen Maßnahmen gehen über den Umfang der betrieblichen Unterhaltungsmaßnahmen deutlich hinaus. Für alle vorgenannten Maßnahmen waren vor dem Hochwasserereignis 2013 laut Gutachten keine Schäden ersichtlich. Um eine zukünftig uneingeschränkte Nutzung der Verkehrsanlagen zu gewährleisten, sind umfangreiche Wiederherstellungsmaßnahmen im Rahmen einer grundhaften Erneuerung notwendig.

Der „Gimritzer Damm“, die straßenbegleitenden Geh-/ Radwege und die „Halle-Saale-Schleife“ waren bereichsweise überschwemmt und durch aufsteigendes bzw. drückendes Wasser aus dem Untergrund betroffen. Die Straßenzüge waren während des Hochwasserereignisses vollständig für den öffentlichen Verkehr gesperrt.

Es wurden in den überschwemmten und unterspülten Bereichen der Fahrbahn, der Geh- und Radwege sowie der „Halle-Saale-Schleife“ folgende wesentliche Schadensbilder vorgefunden:

1. *Verformungen des Fahrbahnbelages,*
2. *Netzrisse in der Asphaltdecke,*
3. *Reflexionsrisse im Asphalt- und Betonoberbau in Längs- und Querrichtung,*
4. *Ausmagerung und Splittverlust in Asphaltdeckschichten,*
5. *abschnittsweise beschädigte oder völlig zerstörte Borde und Randeinfassungen einschl. Setzungen und Aufwerfungen,*
6. *Fahrbahnaufbrüche, Randaufbrüche und Nahtausplatzungen in der Fahrbahnbefestigung,*
7. *Netzrisse und Randabbrüche in der Betondecke,*
8. *fehlende (ausgespülte) ungebundene Deckschichten (freiliegende Schottertragschicht, Spurrillen),*
9. *aufgeweichte, nicht mehr standsichere Bankette in Bereichen ohne Randeinfassung, sowie erhebliche Unebenheiten,*
10. *Absackungen von Verkehrsflächen, insbesondere im Umkreis von Schächten und Straßenabläufen,*
11. *Aufweichung und erhebliche Verformungen ungebundener Decken,*
12. *schadhafte Treppenaufgänge,*
13. *abgerissene und verkippte Stützwand neben einem Treppenaufgang,*
14. *Absackungen mit gestörter Oberflächenentwässerung (stehendes Wasser),*
15. *sichtbare Unterspülung einzelner Straßenabläufe,*
16. *von Schächten ausgehende Rissbildungen in der Asphaltdecke,*
17. *provisorisch instandgesetzte Oberbauschäden, teilweise mit erneuter Rissbildung,*
18. *Randabsackungen an provisorischen Reparaturstellen des Dammes.*

Die Verkehrsflächen des „Gimritzer Dammes“ und der „Halle-Saale-Schleife“ wurden auf gesamter Länge durch Wassereinwirkungen aus dem Untergrund durchdrungen, d.h. sie waren durch aufsteigende bzw. drückende Grund- und Schichtenwässer betroffen (gemäß den ermittelten Überflutungsflächen des Saalepegel Trotha von ca. 8,10 m). Auf Grundlage der visuellen Schadenserfassung sind anhand der aufgetretenen Schäden folgende hochwasserbedingte Schadensursachen ableitbar:

1. *Überbeanspruchung bzw. Beschädigung der Verkehrsanlagen durch schweres Gerät und Schwerverkehr während der Hochwasserabwehr (in Verbindung mit aufgeweichtem bzw. nicht standsicherem Untergrund),*
2. *Tragfähigkeitsdefizite durch langandauernde Untergrundvernässung,*
3. *Schäden an Flächenbefestigungen infolge Auftriebswirkung des Hochwassers,*

4. *Eintrag von feinkörnigem Sandmaterial durch provisorische Deichsicherungsmaßnahmen während der Hochwasserabwehr,*
5. *übermäßige Oberflächenbeanspruchung der Deckenbefestigung durch Überströmen mit Sedimenten und Treibgut (Abrasionsvorgänge),*
6. *Ein- und Ausschwemmen von Feinstbestandteilen (Kornumlagerungen) durch unterirdisch strömendes Drängwasser,*
7. *Unterirdische Aus- und Unterspülungen im Bereich von unterirdischen Einbauten (Schächte, Straßenabläufe, Brunnen),*
8. *Dauervernässung des Untergrundes und Oberbaues in Verbindung mit der Frost-Tau-Beanspruchung in der folgenden Winterperiode.*

Für die hochwasserbedingten Veränderungen im Baugrund (Kornumlagerungen, Ausspülungen, Aufweichungen und Auflockerungen usw.) wurde je vorgenannter Hochwassermaßnahme ein Schadensgutachten erstellt.

Die Dauerhaftigkeit und Nutzbarkeit der Verkehrsanlagen sind aufgrund der Schädigungen stark eingeschränkt und führen zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit. Eine Instandsetzung ist insofern unwirtschaftlich, da eine Nachhaltigkeit nicht gegeben ist. Bestehende Untergrundprobleme und Tragfähigkeitsdefizite können nur durch eine grundhafte Erneuerung der Verkehrsanlage dauerhaft, wirtschaftlich, leistungsfähig und umweltverträglich behoben werden.

Im Ergebnis der vorgenannten Schadensbilder ist eine grundhafte Erneuerung der Verkehrsanlagen erforderlich. Eine Instandsetzung ist technisch und baupraktisch nicht geeignet, um alle hochwasserbedingten Schäden und Folgeschädigungen zu beseitigen.

1.3 Gegenstand des Baubeschlusses

Gegenstand des Baubeschlusses ist die Beseitigung der Hochwasserschäden 2013 im Zuge der Verkehrsanlage „Gimritzer Damm“ und der „Halle-Saale-Schleife“. Die Gesamtsumme der per Zuwendungsbescheid bewilligten Einzelmaßnahmen beträgt 13.407.214,53 € (brutto).

Ein wesentlicher Aspekt der Beschlussvorlage ist die termingerechte Umsetzung des für die Stadt haushaltsneutralen Komplexvorhabens, um somit die zweckgebundene Verwendung der Zuwendungen des Landes im Rahmen der 100%igen Projektförderung sicherzustellen. Die jeweiligen Fluthilfemittel sind gemäß den Zuwendungsbescheiden bis zum 31.12.2016 zu verwenden.

Gegenstand des Baubeschlusses ist zudem die Fortführung nachfolgend aufgeführter Beschlüsse:

- Beschlussvorlage „Stadtbahnprogramm Halle - Ausbau des Straßenzuges „Heideallee/ Gimritzer Damm“ zwischen „Weinbergweg“ und „Rennbahnkreuz“ - ***Vereinfachter Gestaltungsbeschluss***“ (Vorlagennummer V/2011/09499 vom 1.10.2013)
- Beschlussvorlage „Dringlichkeitsantrag der FDP-Stadtratsfraktion, der CDU-Stadtratsfraktion und der SPD-Stadtratsfraktion (Halle (Saale) zur Ertüchtigung der Straße Gimritzer Damm“ (Vorlagennummer V/2013/11820 vom 17.06.2013)
- Beschlussvorlage „Dringlichkeitsantrag der Fraktion DIE LINKE. im Stadtrat Halle (Saale) zum Hochwasserschutz und angepassten Ausbau von Straße und Tram am Gimritzer Damm“ (Vorlagennummer V/2013/11841 vom 19.06.2013)
- Beschlussvorlage „Bürgerhaushalt Vorschlag B-28 Um-/Ausbau des Gimritzer Dammes“ (Vorlagennummer V/2014/12466 vom 14.04.2014)

1.4 Baubeschreibung

1.4.1 Allgemeine Baubeschreibung

Gegenstand des Komplexvorhabens ist der grundhafte Ausbau des Straßenzuges einschließlich der Knotenpunkte, der Gleisanlagen der HAVAG sowie der parallel

verlaufenden Geh- und Radwege sowie der Nebenanlagen zwischen „Weinbergweg“ und „Rennbahnkreuz“.

Die Grundzüge der Vorplanung wurden mittels Gestaltungsbeschlusses unter dem Vorbehalt der Fördermittelbewilligungen durch den Stadtrat am 30.10.2013 bestätigt. Diese sind die Grundlage für die weiteren Planungsphasen.

Die Linienführungen der Straßenzüge „Gimritzer Damm/ Heideallee“ und der „Halle-Saale-Schleife“ folgen weitgehend dem Bestand. Dabei ist der Grünbestand, insbesondere die Platanen im Zuge der „Heideallee“ soweit wie möglich zu erhalten. Lediglich im Bereich des Überganges von der „Heideallee“ zum „Gimritzer Damm“ sind geringfügige Trassierungsverbesserungen vorgesehen. Durch die geplante Fortführung der Baumallee bis zum „Rennbahnkreuz“ soll der städtische Charakter des Straßenzuges gestärkt und das Geschwindigkeitsniveau reduziert werden. Durch eine Optimierung der Straßen- und Gleisachsen sollen im Bereich nördlich des Saugrabens („Halle-Saale-Schleife“) Restflächen zwischen „altem“ und „neuem“ Deich vermieden werden.

Eine wesentliche Planungsgrundlage war die Verkehrsentwicklung auf Grundlage der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) bis 2025. Durch rückläufige Verkehrsbelastungen sind nördlich der Einmündung „Zur Saaleaue“ durchgehend einstreifige Richtungsfahrbahnen zuzüglich der notwendigen Abbiegestreifen an den Knotenpunkten zukünftig leistungsfähig. Die Fahrbahnbreite je Fahrtrichtung beträgt aus Gründen der Havariesicherheit 5,50 m (3,5 m Fahrbahn und 2,0 m Radfahrstreifen). Mit dem signalisierten Kreisverkehr am Knoten „Heideallee/ Weinbergweg/ Walter-Hülse-Straße“ wird das Linksabbiegen aus Richtung Süden (Zentrum) in die „Walter-Hülse-Straße“ ermöglicht und damit die Erschließung des Weinbergcampus nachhaltig verbessert. Der Knoten „Gimritzer Damm/ Zur Saaleaue“ wird ebenfalls an die prognostizierte Verkehrsentwicklung angepasst. Die zusätzlich verfügbaren Flächen kommen dem Radverkehr und der Freiraumplanung (Grüngestaltung) zugute. Am Knoten „Rennbahnkreuz“ sollen die Spuraufteilung auf der bestehenden Fahrbahn und die Signalisierung optimiert werden, um den Abfluss in Richtung Süden zu verbessern und um die Verlustzeiten für die Straßenbahn zu reduzieren.
Die Haltestellen werden barrierefrei ausgebaut und mit dem übergeordneten Wegenetz verknüpft. Im Zuge der Optimierung der Anschlusszeiten und der Anschlussgewährung werden an den Verknüpfungspunkten „Rennbahnkreuz“ und „Weinbergcampus“ separate Bushaltestellen außerhalb des Gleisbereiches angelegt. An der Haltestelle „Gimritzer Damm“ im Bereich der Einmündung „Zur Saaleaue“ befinden sich die Bushaltestellen beidseitig im Gleisbereich. Infolge der Optimierung der Trassierung entfallen zwei Bahnübergänge (Kreuzung der Fahrbahn in Richtung Süden), die Fahrzeit wird reduziert und der Fahrkomfort erhöht. Zudem können so die Betriebskosten reduziert werden.

Durch die Neuanordnungen der Nebenanlagen (straßenbegleitende Geh-und Radwege) beidseitig des „Gimritzer Dammes“ werden diese attraktiv, barrierefrei und sozial sicher einschließlich Beleuchtung ausgebaut.

Für den Radverkehr besteht zudem beidseitig des „Gimritzer Dammes“ zusätzlich zum jeweiligen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn das Angebot, die Geh- und Radwege in den angrenzenden Grünbereichen zu nutzen. Die Radverkehrsführungen, insbesondere an den Knotenpunkten wurden unter Berücksichtigung der Belange aller Nutzergruppen im Zuge der Vorplanung optimiert und abgewogen. Weitere Variantenuntersuchungen sind nicht vorgesehen. Mit Sitzung des Planungsausschusses am 11.11.2014 wurde die dokumentierte Vorzugsvariante bestätigt. Diese ist Grundlage der weiteren Planung und der Baurechtschaffung.
Durch die Schaffung neuer Querungsmöglichkeiten für nichtmotorisierte Individualverkehre im Zuge des „Gimritzer Dammes/ Heideallee“ werden die Wegebeziehungen zwischen den Weinbergwiesen und der Peißnitzinsel optimiert. Diese Verbindung ist Teil touristischer Freizeitrouten.

Zusammenfassend soll mit der Beschlussvorlage ein nachhaltiger Ausbau der hochwassergeschädigten Infrastruktur haushaltsneutral infolge der Kombination von Fördermitteln für das Komplexvorhaben im Rahmen des Stadtbahnprogrammes erzielt werden. Mit dem Ausbau des Straßenzuges „Gimritzer Damm/ Heideallee“ wird zudem die Erschließung von Heide-Süd und dem Weinbergcampus zukünftig verbessert. Weiterhin wird mit der vorliegenden Planung die vorhandene Baumallee von der „Heideallee“ bis zum „Rennbahnkreuz“ fortgeführt.

1.4.2 Beschreibung der baulichen Anlagen

Im Ergebnis der bisherigen Verkehrsuntersuchungen im Zuge der Vorplanung ist ein durchgängig vierstreifiger Ausbau zu je 2 Richtungsfahrstreifen im ehemaligen Hochwasserbereich nicht mehr erforderlich. Die beidseitigen Fahrbahnen des „Gimritzer Dammes“ mit einer Gesamtbreite von 5,50 m gewährleisten einen zukunftssicheren Fahrbahnquerschnitt, der allen Nutzergruppen dauerhafte und leistungsfähige Bedingungen bietet.

Im Zuge des „Gimritzer Dammes“ und der „Heideallee“ (bis Knotenpunkt „Heideallee/ Walter-Hülse-Straße/ Weinbergweg“) betragen:

- *die Fahrbahnbreiten der Richtungsfahrbahnen Nord und Süd, einbahnig einstreifig, 3,50 m zzgl. 2,00 m Radfahrstreifen,*
- *die gemeinsamen Geh-/ Radwegbreiten entlang der Brunnengalerie und auf dem vorhandenen Dammkörper einheitlich 3,00 m.*

In der „Heideallee“ (ab Knotenpunkt „Heideallee/ Walter-Hülse-Straße/ Weinbergweg“ in Richtung Norden) betragen:

- *die Fahrbahnbreiten der Richtungsfahrbahn Nord, einbahnig zweistreifig, 6,00 m,*
- *die Fahrbahnbreiten der Richtungsfahrbahn Süd, einbahnig einstreifig, 3,50 m,*
- *die straßenbegleitenden Rad- und Gehwegbreiten auf der Westseite 1,60 m und 2,50 m,*
- *die straßenbegleitenden Rad- und Gehwegbreiten auf der Ostseite 1,60 m und 2,10 m,*
- *die Gesamtbreiten der gemeinsamen Geh-/ Radwege in Mittellage einheitlich 3,50 m.*

Der Einmündungsbereich der „Halle-Saale-Schleife“ in den „Gimritzer Damm“ am „Rennbahnkreuz“ erhält eine Fahrbahnbreite von 6,00 m zzgl. einer Randstreifenverbreiterung im Kurvenbereich. Am östlichen Fahrbahnrand werden 92 normale und 7 behindertengerechte Stellplätze (Senkrechtparkstände) zukünftig zur Verfügung stehen. Die Ausbaulänge dieses Einmündungsbereiches beträgt ca. 542 m.

Die Einmündung der „Halle-Saale-Schleife“ im Bereich des Panzerteiches wird, wie im Bestand, mittels Abkröpfung an die „Heideallee“ angebunden.

Ein wesentlicher Schwerpunkt ist der nachhaltige Wiederaufbau der öffentlichen Infrastruktur, welche durch das Hochwasser 2013 beschädigt wurde. Infolge der Umsetzung der Hochwassermaßnahmen werden der barrierefreie und der behindertengerechte Neubau der Verkehrsanlagen für die Individualverkehre und den öffentlichen Personennahverkehr gefördert. Insbesondere für die Fuß- und Radverkehre werden dauerhaft verkehrssichere und leistungsfähige Querungsmöglichkeiten im Wegenetz geschaffen.

1.5 Grunderwerb

Dauerhafter Grunderwerb für die Hochwassermaßnahmen

Nr. 105/ „Wirtschafts-, Geh- und Radweg entlang der Brunnengalerie“,
Nr. 110/ „Gimritzer Damm Fuß- und Radweg“,
Nr. 114/ „Fahrbahn Gimritzer Damm, Abschnitt A und B“,
Nr. 117/ „Halle-Saale-Schleife (Einmündungsbereich)“.

ist nicht erforderlich.

1.6 Kosten

1.6.1 Kostenanteile und Kostenträger

Die Umsetzung der Hochwassermaßnahmen wirkt sich für die Stadt haushaltsneutral aus. Kostenträger ist das Land Sachsen-Anhalt.

Im Rahmen der Projektförderung beträgt die Förderquote einheitlich 100 %.

Die folgenden Kostenermittlungen enthalten alle Bauleistungen für die Erneuerung der jeweiligen Verkehrsanlage (Abbruchkosten, Erdarbeiten, Erneuerung der Entwässerungsarbeiten usw.) einschl. der bauzeitlichen Verkehrssicherungen. Die ausgewiesenen Kosten umfassen zudem die Planungsleistungen, gutachterliche Leistungen, Leistungen für Projektsteuerung, Vermessung und sonstige Baunebenkosten.

Die Gesamtkosten betragen 13.407.214,53 € (brutto) und basieren auf Kostenfeststellungen vergleichbarer Maßnahmen. Die ermittelten Gesamtkosten entsprechen den Förderbeträgen der jeweiligen Zuwendungsbescheide. Diese gliedern sich wie folgt:

1.6.1.1 Kostenanteil der Hochwassermaßnahme Nr. 105/ „Wirtschafts-, Geh- und Radweg entlang der Brunnengalerie“

Baukosten (brutto)	1.007.856,27 €
Baunebenkosten (brutto)	168.832,58 €
Gesamtsumme (brutto)	1.176.688,85 €

1.6.1.2 Kostenanteil der Hochwassermaßnahme Nr. 110/ „Gimritzer Damm Fuß- und Radweg“

Baukosten (brutto)	998.625,90 €
Baunebenkosten (brutto)	172.660,27 €
Gesamtsumme Brutto (brutto)	1.171.286,17 €

1.6.1.3 Kostenanteil der Hochwassermaßnahme Nr. 114/ „Fahrbahn Gimritzer Damm, Abschnitt A“

Baukosten (brutto)	4.347.280,61 €
Baunebenkosten (brutto)	605.017,31 €
Gesamtsumme (brutto)	4.952.297,92 €

1.6.1.4 Kostenanteil der Hochwassermaßnahme Nr. 114/ „Fahrbahn Gimritzer Damm, Abschnitt B“

Baukosten (brutto)	4.077.042,43 €
Baunebenkosten (brutto)	456.416,57 €
Gesamtsumme (brutto)	4.533.459,00 €

1.6.1.5 Kostenanteil der Hochwassermaßnahme Nr. 117/ „Halle-Saale-Schleife (Einmündungsbereich)“

Baukosten (brutto)	1.358.663,52 €
Baunebenkosten (brutto)	214.819,06 €
Gesamtsumme (brutto)	1.573.482,58 €

1.6.2 Finanzierung der Maßnahme

Die Hochwassermaßnahmen

Nr. 105/ „Wirtschafts-, Geh- und Radweg entlang der Brunnengalerie“,
Nr. 110/ „Gimritzer Damm Fuß- und Radweg“,
Nr. 114/ „Fahrbahn Gimritzer Damm, Abschnitt A und B“,
Nr. 117/ „Halle-Saale-Schleife (Einmündungsbereich)“.

sind Teil des Komplexvorhabens „Gimritzer Damm/ Heideallee“ im Rahmen des Stadtbahnprogrammes (Vorhabennummer 27).

Sie werden über Zuwendungen zur Beseitigung von Hochwasserschäden 2013 finanziert. Die Förderquote beträgt 100 %. Somit sind die Vorhaben für die Stadt Halle (Saale) haushaltsneutral. Der Stadt Halle (Saale) liegen für die Hochwassermaßnahmen 105, 110, 114 A und B sowie 117 die Zuwendungsbescheide seit 2014 vor.

1.6.3 Folgekosten

Die Folgekosten für das gesamte Komplexvorhaben betragen 172.967,14 €/Jahr (brutto) und resultieren aus der Erneuerung der

- Fahrbahn,
- Anlagen für Fußgänger- und Radverkehre,
- Beleuchtung,
- Beschilderung,
- Markierung,
- Ausstattung,
- Entwässerungseinrichtungen

und dem Umbau bestehender Knotenpunkte (Einmündungen/ Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen, Kreisverkehr).

Berücksichtigt wurden für das gesamte Komplexvorhaben jährliche Unterhaltungskosten für die

- Straßenreinigung,
- Reinigung der Straßenabläufe und Leitungen,
- Mäharbeiten,
- Pflege der Anpflanzungen,
- Arbeiten an Markierung und Beschilderung,
- Beleuchtungsarbeiten,
- Reparatur von Fahrbahnen.

Die Kostensteigerung gegenüber der Bestandssituation beträgt 18,74 %. Die Folgekosten aus Betrieb und Unterhalt der Verkehrsanlagen obliegen der Stadt Halle (Saale) als Träger der Straßenbaulast. Detaillierte Informationen zur Zusammensetzung sind in der Kostenanalyse (Anlage 5) enthalten.

1.6.4 Straßenausbaubeiträge / Erschließungsbeiträge

Die Verkehrsanlage „Gimritzer Damm“ erschließt im Hochwasserbereich keine anliegenden Grundstücke. Durch den Entfall der Erschließungsfunktion entstehen keine beitragsrechtlichen Vorteile für anliegende Flurstücke. Somit ist die Maßnahme nicht beitragsfähig.

1.7 Zeitschiene der Maßnahmerealisierung

Mit dem derzeitigen Planungsstand kann bei Beschluss der Maßnahme von folgendem zeitlichen Ablauf ausgegangen werden:

Entwurfs- und Genehmigungsplanung		**Beginn**	**Ende**
für die Hochwassermaßnahmen: *105, 110, 114 (Teil A und B) und 117*	Bearbeitung, Prüfung, Freigabe	Okt. 14	Mai. 15
	Planfeststellungsverfahren	Jun. 15	
2.Bauabschnitt (Teil: Stadtbahn und Fluthilfe A)		**Beginn**	**Ende**
für die Hochwassermaßnahmen: *Nr. 105 Geh-/ Radweg (Westseite)* *Nr. 110 Geh-/ Radweg (Ostseite)* *Nr. 114 (Teil A) Fahrbahn* *von Bau-km 0+360 bis Bau-km 1+100 gemäß Übersichtslageplan einschließlich der* *Nr. 117 nördliche Einmündung*	Planfeststellung	Mai. 15	Mai. 16
	Ausführungsplanung	Jul. 15	Dez. 15
	Vorbereitung der Vergabe	Okt. 15	Feb. 16
	Vergabeverfahren	Feb. 16	Jun. 16
	Baubeginn	Jun. 16	
3.Bauabschnitt (Teil: Fluthilfe B)		**Beginn**	**Ende**
für die Hochwassermaßnahmen: *Nr. 105 Geh-/ Radweg (Westseite)* *Nr. 110 Geh-/ Radweg (Ostseite)* *Nr. 114 (Teil B) Fahrbahn* *von Bau-km 1+100 bis zum Rennbahnkreuz gemäß Übersichtslageplan einschließlich der* *Nr. 117 südliche Einmündung*	Plangenehmigung/ Planverzicht	Mai. 15	Aug. 15
	Ausführungsplanung	Mai. 15	Aug. 15
	Vorbereitung der Vergabe	Jun. 15	Sep. 15
	Vergabeverfahren	Okt. 15	Dez. 15
	Baubeginn	Dez. 15	

In Abstimmung und in Abhängigkeit mit angrenzenden Planungsmaßnahmen, dem weiteren Baufortschritt der Hochwasserschutzanlagen und der künftigen Nutzungsabsichten für die angrenzenden Flächen wird die Planung weiter fortgeschrieben. Im Anschluss der Baurechtschaffung erstreckt sich der Bauzeitraum von 2015 bis 2017. Die Realisierung erfolgt abschnittsweise.

1.8 Beteiligung der Beauftragten

1.8.1 Familienfreundlichkeit

Das Bauvorhaben ist entsprechend den Grundsätzen einer familienfreundlichen Stadtentwicklung mittels des Prüfkataloges als familienverträglich beurteilt worden.

Die planungsbegleitende Familienverträglichkeitsprüfung fand am 05.03.2015 mit positivem Ergebnis statt. Besonders berücksichtigt wurden die Grundsätze einer familienfreundlichen Stadtentwicklung.

Die projektbezogenen Listen des Prüffragen- und Maßnahmekataloges im Rahmen der durchgeführten Familienverträglichkeitsprüfung:

- B - Familiengerechte Verkehrsplanung, Verkehrsregelung und Gestaltung des innerstädtischen Nahverkehrs,
- D - Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten für Kinder,
- F - Familiengerechte Formen der Förderung/Beteiligung von Familien bzw. deren Mitgliedern

sind in der Anlage 3 enthalten.

1.8.2 Fuß- und Radverkehr

Die vom Radverkehrsbeauftragten zur Planung abgegebene Stellungnahme vom 10.02.2015 liegt als Anlage 4 bei. Die Zustimmung des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten liegt vor. Sich aus der Stellungnahme ergebende Hinweise werden im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt.

1.8.3 Barrierefreiheit

Die gesamte Verkehrsanlage wird barrierefrei gestaltet.

Die Forderungen der DIN 18024-1 „Barrierefreies Bauen“ für Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze wurden, sofern projektrelevant, vollumfänglich umgesetzt.
Das Vorhaben wurde den Behindertenverbänden am 09.02.2015 mit positivem Ergebnis vorgestellt. Zur Kenntnis genommen wurde das Bauvorhaben durch den Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen der Stadt Halle am 09.02.2015, 19.02.2015 und 10.03.2015.
Die Checkliste für die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen liegt als Anlage 2 bei.