



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VI/2016/01602**
Datum: 10.02.2016
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto: 58110220/6600.1030
Verfasser: FB Bauen
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	12.04.2016	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach der VOB, VOL, HOAI und VOF	21.04.2016	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	27.04.2016	öffentlich Entscheidung

Betreff: Baubeschluss zur Beseitigung von Hochwasserschäden im Zuge der Schadensbehebung durch das Hochwasser 2013 „Klaustorvorstadt“

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die Realisierung der Fluthilfemaßnahmen in der „Klaustorvorstadt“:

Nr. 108 Franz-Schubert-Straße
Nr. 121 Robert-Franz-Ring
Nr. 122 Ankerstraße
Nr. 123 Pfälzer Straße
Nr. 124 Tuchrähmen

entsprechend der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Beseitigung der Hochwasserschäden 2013 (Richtlinie Hochwasserschäden Sachsen-Anhalt 2013).

Uwe Stäglin
Beigeordneter

Finanzielle Auswirkung in Euro:

Haushaltseinstellung gemäß Finanzplan

Hochwassermaßnahme 108 Franz-Schubert-Straße						
<u>Auszahlung</u>	Gesamt	2014	2015	2016	2017	2018
8.54101053.700	821.290	6.888	34.800	305.600	418.600	55.402
<u>Einzahlungen</u>						
8.54101053.705	821.290					

Hochwassermaßnahme 121 Robert-Franz-Ring						
<u>Auszahlung</u>	Gesamt	2014	2015	2016	2017	2018
8.54101058.700	2.616.449	10.850	86.426	748.573	1.400.000	370.599
<u>Einzahlungen</u>						
8.54101058.705	2.616.449					

Hochwassermaßnahme 122 Ankerstraße						
<u>Auszahlung</u>	Gesamt	2014	2015	2016	2017	2018
8.54101059.700	998.106	8.367	41.725	258.275	500.000	189.739
<u>Einzahlungen</u>						
8.54101059.705	998.106					

Hochwassermaßnahme 123 Pfälzer Straße						
<u>Auszahlung</u>	Gesamt	2014	2015	2016	2017	2018
8.54101060.700	1.723.548	6.811	66.908	306.892	1.000.000	342.937
<u>Einzahlungen</u>						
8.54101060.705	1.723.548					

Hochwassermaßnahme 124 Tüchrähmen						
<u>Auszahlung</u>	Gesamt	2014	2015	2016	2017	2018
8.54101061.700	423.452	5.917	23.791	393.744		
<u>Einzahlungen</u>						
8.54101061.705	423.452					

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	4
1.3	Gegenstand des Baubeschlusses	5
1.3.1	HW 108 Franz-Schubert-Straße	5
1.3.2	HW 121 Robert-Franz-Ring	7
1.3.3	HW 122 Ankerstraße	8
1.3.4	HW 123 Pfälzer Straße	10
1.3.5	HW 124 Tuchrähmen	12
1.3.6	Zusammenfassung	13
1.4	Grunderwerb	14
1.5	Kosten	14
1.5.1	Kostenanteile und Kostenträger	14
1.5.1.1	Kostenanteil der Hochwassermaßnahme Nr. 108/ Franz-Schubert-Straße	14
1.5.1.2	Kostenanteil der Hochwassermaßnahme Nr. 121/ Robert-Franz-Ring	14
1.5.1.3	Kostenanteil der Hochwassermaßnahme Nr. 122/ Ankerstraße	14
1.5.1.4	Kostenanteil der Hochwassermaßnahme Nr. 123/ Pfälzer Straße	14
1.5.1.5	Kostenanteil der Hochwassermaßnahme Nr. 124/ Tuchrähmen	14
1.5.2	Finanzierung der Maßnahme	14
1.5.3	Folgekosten	15
1.5.4	Straßenausbaubeiträge / Erschließungsbeiträge	15
1.6	Zeitschiene der Maßnahmerealisierung	15
1.7	Beteiligung der Beauftragten	15
1.7.1	Familienfreundlichkeit	15
1.7.2	Fuß- und Radverkehr	16
1.7.3	Barrierefreiheit	16

Anlagen

Anlage 1	Planunterlagen	
	Übersichtskarte Klaustorvorstadt	
1.2	Lageplan Franz-Schubert-Straße Blatt 1/ Regelquerschnitt Blatt 1/Detail Blatt 1	
1.3	Lagepläne R.-Franz-Ring Blatt 1-3/Regelquerschnitte Blatt 1-4/Details Blatt 1, 2	
1.4	Lagepläne Ankerstraße Blatt 1 und 2/Regelquerschnitte Blatt 1 und 2	
1.5	Lagepläne Pfälzer Straße Blatt 1-3/ Regelquerschnitt Blatt 1/ Detail Blatt 1	
1.6	Lageplan Tuchrähmen Blatt 1/Regelquerschnitt Blatt 1	
Anlage 2	Checkliste für die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen	
2.1	Barrierefreiheit Franz-Schubert-Straße	
2.2	Barrierefreiheit Robert-Franz-Ring	
2.3	Barrierefreiheit Ankerstraße	
2.4	Barrierefreiheit Pfälzer Straße	
2.5	Barrierefreiheit Tuchrähmen	
Anlage 3	Familiengerechte Verkehrsplanung und Gestaltung	
3.1	Familienverträglichkeit Franz-Schubert-Straße	
3.2	Familienverträglichkeit Robert-Franz-Ring	
3.3	Familienverträglichkeit Ankerstraße	
3.4	Familienverträglichkeit Pfälzer Straße	
3.5	Familienverträglichkeit Tuchrähmen	
Anlage 4	Stellungnahme des Geh- und Radverkehrsbeauftragten	
Anlage 5	Folgekostenanalyse	

1 Begründung der Baumaßnahme

1.1 Allgemeine Beschreibung

Die vorliegende Beschlussvorlage beinhaltet die die Beseitigung der Hochwasserschäden 2013 in den Verkehrsanlagen mit den Zuwendungen (Fluthilfemittel) des Landes Sachsen-Anhalt für die Hochwassermaßnahmen in der Klostervorstadt:

Nr. 108 Franz-Schubert-Straße,

Nr. 121 Robert-Franz-Ring

Nr. 122 Ankerstraße,

Nr. 123 Pfälzer Straße

Nr. 124 Tuchrähmen

1.2 Veranlassung

Nach gutachterlicher Feststellung der Hochwasserschäden im Februar 2014 wurde in den gesamten Straßenverläufen festgestellt, dass die Dauerhaftigkeit und Verkehrssicherheit der Verkehrsanlage durch die Folgen des Hochwassers 2013 stark eingeschränkt sind. Die erforderlichen Maßnahmen gehen über den Umfang der betrieblichen Unterhaltungsmaßnahmen deutlich hinaus. Für die durch das Hochwasser entstandenen Mängel wurden Schadensgutachten erstellt. Hinsichtlich des Reparaturaufwandes wurden in den Gutachten die Schadenssummen ermittelt, welche durch die Zuwendungen des Landes Sachsen-Anhalt (Fluthilfemittel) abgedeckt sind.

Um eine zukünftig uneingeschränkte Nutzung der Verkehrsanlagen zu gewährleisten, sind umfangreiche Wiederherstellungsmaßnahmen im Rahmen einer grundhaften Erneuerung notwendig.

Auf Grundlage der visuellen Schadenserfassung sind anhand der aufgetretenen Schäden folgende hochwasserbedingte Schadensursachen ableitbar:

- Tragfähigkeitsdefizite erfolgten durch langandauernde Untergrundvernässung,
- Schäden an Flächenbefestigungen infolge Auftriebswirkung des Hochwassers,
- übermäßige Oberflächenbeanspruchung der Deckenbefestigung durch Überströmen mit Sedimenten und Treibgut (Abrasionsvorgänge),
- Ein- und Ausschwemmen von Feinstbestandteilen (Kornumlagerungen) durch unterirdisch strömendes Dränwasser,
- Unterirdische Aus- und Unterspülungen im Bereich von unterirdischen Einbauten (Schächte, Straßenabläufe),
- mehrfach Längs-, Quer- und Netzrisse teilweise mit zusätzlichen Verdrückungen und Setzungen bzw. Ausbrüchen im Fahrbahnbelag
- Fugen zwischen Fahrbahnrand und Schrammbord sind vom Anfang des Straßenzuges bereichsweise offen/ausgespült.
- Hinterfüllbereiche der Bereiche an den Brückenanschlüssen über den Flutgraben sind in den Gehwegen und dem Fahrbahnbelag abgesackt.
- Gehwegbelag ist in Bereichen des Pflaster- und Plattenbelages verdrückt bzw. abgesackt.
- starke Ausspülungen der Plattenfugen (Fugentiefe > 5 cm) im Gehwegbereich - ausgeprägt im Bereich der Straßenabläufe
- Natursteinborde an beiden Straßenrändern zeigen auf der gesamten Länge der Straße starke Verdrückungen und Absätze

Für die hochwasserbedingten Veränderungen im Baugrund 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 lokale 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 in den Verkehrsanlagen unter Berücksichtigung stadtplanerische, denkmalschutz- sowie verkehrsrechtlicher Belange.

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 Maßnahme ist Bestandteil der Städtebaulichen Maßnahmen im Rahmen der Beseitigung der Hochwasserschäden von 2013 („Maßnahmenplan zur Schadensbeseitigung bei der Infrastruktur der Stadt Halle (Saale)). Die Planung steht im Einklang mit der Förderrichtlinie für die Beseitigung der Hochwasserschäden 2013. Größter Wert wird aus Sicht des Denkmalschutzes und der Stadtplanung auf die Beibehaltung grundsätzlicher Parameter der historischen Straßen- und Wegegestaltungen gelegt (z. B. Beibehaltung der Lage der Granitborde und Straßenraumgliederung) sowie auf die Verwendung adäquater Materialien einschließlich deren Format und Verlegecharakteristik bei schadens- oder fehlbedingten Ergänzungen.

Das gesamte Areal der Klostervorstadt ist gemäß § 2 Abs. 2 Satz 4 DenkmSchG LSA als archäologisches Flächendenkmal verzeichnet. Die Infrastruktur wurde durch das Hochwasser 2013 stark in Mitleidenschaft gezogen. Die Sanierung zahlreicher denkmalgeschützter Gebäude hat zur Steigerung der Attraktivität des Viertels beigetragen. Die Erneuerung der Verkehrsflächen ist zum einen zwingend erforderlich um den Ansprüchen aus der Nutzung gerecht zu werden bzw. die Gebrauchstauglichkeit wieder herzustellen, zum anderen trägt sie wesentlich zum Erhalt und der Wahrung des Charakters des gründerzeitlichen Viertels bei.

Es besteht somit ein überwiegend öffentliches Interesse an der Umsetzung der Maßnahme als Teil des „Maßnahmenplan zur Schadensbeseitigung bei der Infrastruktur der Stadt Halle (Saale)“.

HW 108 Franz-Schubert-Straße

Die Planung F.-Schubert-Straße beinhaltet den Ausbau zwischen Pfälzer Ufer (Abgezügelter Uferbereich der Saale) und der Anbindung an den R.-Franz-Ring. Folgende Maßnahmen sind auszuführen. Der Ausbau der Fahrbahn erfolgt auf einer Länge von ca. 114 m, einschließlich der straßenbegleitenden Gehwege. Im Zuge des Vorhabens werden die Straßenbeleuchtung und die Ausstattung (Beschilderung) erneuert. Ebenfalls erneuert bzw. ergänzt werden die Einrichtungen für die Straßenentwässerung. Leitungsumverlegungen werden durch die Rechtsträger selbst vorgenommen.

Die Erneuerung der Verkehrsflächen erfolgt grundhaft.

Die vorhandene Gestaltung hinsichtlich Querschnitt und Materialwahl wird aufgegriffen und wieder hergestellt. Maßgebend sind dabei die „Standards für Gestaltung öffentlichen Straßenraumes (Gestaltungshandbuch, Stand 21. März 2006).

Verbindlich zu berücksichtigen ist der Bereich Pfälzer Ufer als Anschluss an den Saaleradwanderweg.

Maßgebend für die Planung ist die Vorgabe, dass die Erneuerung unter Berücksichtigung der Förderkriterien zu erfolgen hat. Fördergegenstand ist die Wiederherstellung der einzelnen geschädigten Infrastruktureinrichtung – hinsichtlich Gestaltung und Querschnitt – unter Berücksichtigung des aktuellen Regelwerkes.

Die Planung orientiert sich in Abwägung der Nutzungsansprüche somit grundsätzlich am Bestand.

Gestaltung/Querschnitt/Trassierung

Bei der Gestaltung des Querschnittes kommt das "Kreuzberger Prinzip" zum Einsatz (siehe Anlage). Die Fahrgasse wird hierbei bituminös befestigt. Die Stellflächen für Längsparkplätze erhalten eine Befestigung mit Porphyrpflaster. Hier soll weitestgehend – je nach Verfügbarkeit – das vorhandene Material zum Einsatz kommen. Unter Berücksichtigung des zur Verfügung stehenden Verkehrsraumes ergeben sich folgende Breiten:

Fahrgassenbreite:	4,10 m
Parkplätze in Längsaufstellung:	2,00 m
Resultierende Gehwegbreite:	2,25 m bis 2,35 m
Belastungsklasse:	1,0

Mit 4,10 m Fahrgassenbreite wird das Mindestmaß für die Verkehrsraumbreite für das Begegnen von Pkw bei verminderter Geschwindigkeit (≤ 40 km/h) nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06) eingehalten. Die angestrebte Gehwegbreite von 2,50 m wird geringfügig mit einer mittleren Breite von 2,30 m unterschritten. Die Querschnittsaufteilung entspricht dem Bestand.

Die Gehwegbreite gestattet in Anlehnung an den Bestand den Einsatz von Granitplatten mit 1,50 m Breite, so dass es dem historischen Bestand angeglichen wird. Das Plattenband folgt der Bordführung und wird entlang dieser auch in den Ausrundungsbereichen (Knoten Pfälzer Straße/Franz-Schubert-Str.) verlegt.

Folgende Gehweggestaltung wird vorgesehen:

Vorhandene Granitborde, Breite ca.	0,30 m
Plattenbelag (Naturstein)	1,50 m
Traufstreifen (Mosaikpflaster) ca.	0,50 m

Die Gestaltung spiegelt unter Berücksichtigung der Förderkriterien die vorhandenen Nutzungsansprüche wieder, die u.a. durch ein hohes Maß an Parkraumbedarf gekennzeichnet sind. Die Nutzung des zur Verfügung stehenden Parkraumes wird derzeit durch die vorhandene Beschilderung auf Bewohner mit Parkausweis beschränkt bzw. ist sie zeitlich begrenzt für andere Nutzer freigegeben. Die Beschilderung wird grundsätzlich in gleicher Weise wieder hergestellt.

Im Zuge der Planung erfolgte die Abstimmung mit den angrenzenden Planungen. Dies betrifft den Abgleich der Trassierung der Fahrbahnränder und die Übergänge der Plattenlaufbänder. Sie schließen jeweils nahtlos an den angrenzenden Bereich an.

Die Orientierung am Bestand lässt die Realisierung einer Fahrgassenbreite von 4,10 m zu. Damit wird die Mindestbreite für den Begegnungsfall Pkw/Pkw eingehalten. Zugleich kann die vorhandene Gehwegbreite erhalten werden, die durchschnittlich 2,30 m beträgt.

Wesentliche Punkte, die für die Umsetzung der vorliegenden Variante sprechen, sind:

- die Einhaltung des Bestandsquerschnittes,
- die Umsetzbarkeit der Verlegecharakteristik (Gehweg),
- die grundsätzliche Vermeidung von Umverlegungen infolge Überbauung durch Beibehaltung der Bordlage,
- die Beibehaltung der Gehwegbreite – auch mit Blick auf eine zukünftige Verbindung zur Salineinsel (Brückenbauwerk),
- die Berücksichtigung der Förderkriterien.

Der Trassenverlauf orientiert sich am Bestand. Die Achse wird – resultierend aus der Querschnittgestaltung – mittig des zur Verfügung stehenden Verkehrsraumes eingeordnet. Dieser wird beidseitig durch die vorhandene Bebauung begrenzt. Die Trasse bindet an die Achse des Robert-Franz-Ringes an.

Familienfreundlichkeit

Soweit umsetzbar und für das Vorhaben relevant, wurden die Kriterien für die Familienverträglichkeit erfüllt bzw. werden sie im Zuge der Erneuerung umgesetzt (s. Anlage 3.1).

Fußgänger und Radverkehr

Der Radverkehr wird weiterhin auf der Fahrbahn geführt. Der Fahrkomfort wird durch den Einbau einer Schwarzdecke als Fahrbahn wesentlich verbessert.

Die Verbindungs- und Erschließungsqualität wird nicht geändert, da die Erneuerung den Bestand aufgreift und die vorhandene Situation nicht geändert werden muss bzw. kann. Gleichwohl wird die Qualität bzw. Sicherheit der Führung der Fußgänger und Radfahrer durch die Erneuerung der Verkehrsflächen wesentlich verbessert.

Barrierefreiheit

Detaillierte Aussagen zur Barrierefreiheit können der Anlage 2.1 entnommen werden. Die Barrierefreiheit wird grundsätzlich nach Maßgabe der im Bereich der F.-Schubert-Straße erforderlichen Parameter umgesetzt. So werden z.B. im Bereich der Eckausrundungen Bordabsenkungen auf 3 cm Bordhöhe vorgesehen.

HW 121 Robert Franz Ring

Die Beseitigung der Hochwasserschäden im Robert-Franz-Ring ist integraler Bestandteil des Vorhabens Klostervorstadt.

Die Erneuerung erfolgt durch den grundhaften Ausbau des Straßenzuges Robert- Franz-Ring einschließlich der anbindenden Einmündungen, der beidseitig parallel verlaufenden Gehwege und des westlichen Parkstreifens innerhalb der gesetzlich geschützten Baumreihe. Wesentliche Planungsgrundlage ist es, allen Verkehrsteilnehmern eine nutzungsgerechte Verkehrsanlage unter den maßgebenden Belangen Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit zur Verfügung zu stellen.

Insbesondere ist dem hohen Radverkehrsaufkommen und den damit verbundenen Sicherheitsansprüchen dieser Nutzergruppe durch eine geeignete Gestaltung und Aufteilung des zur Verfügung stehenden Straßenraumes gerecht zu werden.

Für den ruhenden Verkehr sind aufgrund des geringen Angebotes und der hohen Nachfrage im Umfeld der Klostervorstadt trotz der beengten Verhältnisse wieder entsprechende Flächen zur Verfügung zu stellen.

Fußgängerübergänge (FGÜ) sind durch Bordabsenkungen, Beleuchtung, Beschilderung und den Einbau von taktilen Leitelementen (Bodenindikatoren) richtliniengerecht und barrierefrei zu gestalten.

Gestaltung/Querschnitt/Trassierung

Die Gestaltung und die Materialwahl zur Befestigung der Verkehrsflächen erfolgt nach den städtebaulichen Vorgaben und Forderungen des Denkmalschutzes für die Klostervorstadt. Die grundsätzlichen Parameter der historischen Straßen- und Wegegestaltung sind weitestgehend beizubehalten oder in enger Orientierung an das bauzeitliche Vorbild wiederherzustellen.

Fahrgassenbreite:	4,50 m
Radfahrerschutzstreifen	1,25 m -1,50 m
Parkplätze in Längsaufstellung:	2,50 m
Resultierende Gehwegbreite:	2,30 m bis 2,50 m
Belastungsklasse:	1,8

Die Straße wird vorwiegend als einbahnige Straße im Zweirichtungsverkehr betrieben. Die Nutzung des Teilabschnittes von der Mannsfelder Straße zur Ankerstraße erfolgt als Einbahnstraße.

Die Linienführung des Straßenzuges Robert-Franz-Ring folgt weitestgehend dem Bestand. Es sind nur geringfügige konstruktive Trassierungsverbesserungen vorgesehen.

Die nach § 21 Naturschutzgesetz Land Sachsen Anhalt geschützte Baumreihe aus Linden ist zu erhalten.

Die Regelfahrbahnbreite des Robert-Franz-Ringes beträgt 7,00 m – 7,25 m. Zur Erhöhung des Sicherheitsniveaus werden für den Radverkehr auf der Fahrbahn beidseitig Schutzstreifen, in Abhängigkeit des zur Verfügung stehenden Raumes mit einer Breite von

1,25 m – 1,50 m angeordnet. Die für den Pkw-Verkehr vorgesehene Nutzbreite beträgt demnach 4,50 m, das entspricht 2,25 m pro Fahrtrichtung.

Die im linken und rechten Seitenraum anschließenden Gehwege werden mit einer Breite von 2,30 m – 2,50 m ausgebildet. Zur Verbesserung der Sicherheit werden die Fußgängerüberwege regelgerecht gestaltet.

Für den ruhenden Verkehr werden auf der westlichen Straßenseite im Pflanzstreifen (geschützte Baumreihe; Bau-km 0+275 bis 0+524) Parkbuchten, wie bereits im Bestand vorhanden, eingeordnet. Die konstruktive Längsausbildung der 2,50 m breiten Parkstände richtet sich nach dem verfügbaren Platzangebot zwischen den Bäumen.

Folgende Gehweggestaltung wird vorgesehen:

Vorhandene Granitborde, Breite ca.	0,30 m
Park- und Pflanzbereich	2,50 m
Kleinpflasterstreifen	0,50 m
Plattenbelag (Naturstein)	1,50 m
Traufstreifen (Mosaikpflaster) ca.	0,50 m

Unter Berücksichtigung der städtebaulichen Vorgaben und der Belange des Denkmalschutzes werden Grundstückszufahrten, die Parkflächen und sonstig befestigte Seitenräume (z.B. zwischen den Baumscheiben) in Kleinpflaster aus Granit ausgeführt. Die Pflasterungen erfolgen im Diagonalverband mit einer einreihigen Randeinfassung. Der Gehweg wird zur Wiederherstellung der historisch typischen Charakteristik als Laufband ausgebildet. Die Befestigung erfolgt mit 1,50 m breiten Granitgehwegplatten, welche einseitig (Ostseite) bzw. einseitig mit Mosaikpflaster im Traufbereich und Kleinpflaster straßenseitig (Westseite) im Diagonalverband mit Randeinfassung abgegrenzt werden.

Die Umsetzung des Gestaltungskonzeptes ist aus technischer Sicht im Bereich des Kragarmes Mühlgraben (Gerbersaale) durch die konstruktive Gestaltung der Kappen nicht möglich. In diesem Bereich kann die Deckschicht nur eine maximale Höhe von 4 cm aufweisen. Eine Ausführung ist nur in Asphalt möglich. Vorgesehen ist eine eingefärbte und geprägte Asphaltenschicht, die die Natursteincharakteristik und das Fugenbild der sonstigen Gehwegbefestigung (Granitplatten und Mosaikpflasters) weitestgehend erreichen wird.

Die vorhandenen Baumscheiben der geschützten Baumreihe werden erweitert und mit Granitborden im Bereich des Parkstreifens als Anfahrtschutz (Hochbord) ausgestattet.

Die Fahrbahn wird in Asphaltbauweise ausgeführt, beidseitig begrenzt durch einen einreihigen Gossenstreifen aus Naturstein (Kupferschlacke) und Granitborde.

Der grundsätzliche Ausbau erfolgt mit einer Dicke von 0,34 m bis 0,44 m. Zur Verbesserung der Gründungsverhältnisse ist teilweise eine hydraulisch gebundene Tragschicht (HGT) von ca. 0,20 m vorgesehen.

HW 122 Ankerstraße

Die Linienführung des Straßenzuges Ankerstraße folgt weitgehend dem Bestand. Dabei werden die vorhandenen Grünflächen im Bereich des öffentlichen Parkplatzes und am Einmündungsbereich „An der Hulbe“ einschließlich der dort vorhandenen Bäume (Glascontainerstandort, Trafo Ecke Packhofgasse/ Tüchrahmen sowie Parkflächen Einmündung „An der Hulbe“) erhalten. Der Zuckerahorn vor dem Gebäude Ankerstraße 15 wird gefällt, da er schon jetzt in das Lichtraumprofil der Fahrbahn ragt. Für ihn erfolgt eine Ersatzpflanzung in der vorhandenen, an den dortigen Gehweg anschließenden Grünfläche etwa mittig des öffentlichen Parkplatzes.

Gestaltung/Querschnitt/Trassierung

Im Abschnitt zwischen der Mansfelder Straße und der Brücke über den Flutgraben gibt es geringfügige Trassenverbesserungen im Bereich des Gehweges am Multimedialen Zentrum (MMZ) und im Bereich des öffentlichen Parkplatzes.

Der im Bereich des öffentlichen Parkplatzes derzeit unterbrochene Gehweg wird durch die Herstellung einer Gehwegverbindung am südlichen Parkplatzrand zu dem aus Richtung Packhofgasse kommenden Gehweges kompensiert.

Dadurch wird eine barrierefreie und sozial sichere Fußgängerverbindung zwischen der

Ankerstraße und der Packhofgasse/ Tuchrähmen hergestellt. Auch der Behindertenparkplatz ist über die Bordabsenkung im Bereich der Zufahrt zum Hof des „Goldenen Herz“ an diesen Gehweg angebunden.

An sämtlichen Querungsstellen und Knotenpunkten werden die Borde der Gehwege abgesenkt.

Fahrgassenbreite:	5,50 m
Parkplätze in Längsaufstellung:	2,00 m
Resultierende Gehwegbreite:	i. M. ,2,25 m
Belastungsklasse:	1,8

Im gesamten Straßenzug der Ankerstraße wird die Beleuchtungsanlage erneuert. Da es dabei zu einer Verdichtung der Leuchtpunkte kommt, wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer – insbesondere auch für die Fußgänger – erhöht.

Für den Radverkehr können aus Platzgründen keine separaten Anlagen hergestellt werden, er nutzt wie im Bestand die Fahrbahn der Ankerstraße.

Die Ankerstraße wird durch die Brücke über den Flutgraben in zwei Abschnitte unterschiedlicher, vorhandener Straßenraumbreiten unterteilt. Deshalb war es erforderlich, im Zuge der Vorplanung zwei unterschiedliche Regelquerschnitte zu bestimmen.

Für den Abschnitt südlich der Brücke – zwischen Mansfelder Straße und Brücke – wird die Ankerstraße in Anlehnung an den Querschnitt Nr. 4.1 der RAST 06 mit einer Fahrbahnbreite von 6,00 m (je ein Richtungsfahstreifen) und beidseitigen Gehwegen ausgebaut.

Die in der RAST angegebenen Gehwegbreiten (Regelmaß 2,50 m) können auf Grund des örtlichen Platzangebotes nicht eingehalten werden. Am westlichen Fahrbahnrand wird der Gehweg mit einer Regelbreite von $\geq 2,00$ m hergestellt. Der östliche Gehweg soll wieder wie im Bestand nur mit einer Breite von 1,40 m - 1,50 m ($\geq 1,20$ m) hergestellt werden und rückt im Bereich des Parkplatzes vom Fahrbahnrand ab, so dass die dortige Fußgängerführung am südlichen (Neubau Gehwegverbindung mit 1,50 m Breite) und anschließend am östlichen Parkplatzrand über den bestehenden Gehweg (ca. 2,00 m breit) erfolgt.

Die Aufteilung des Straßenraumes im Abschnitt I der Ankerstraße (Mansfelder Straße bis Brücke über den Flutgraben) stellt sich somit wie folgt dar:

die Fahrbahnbreiten, einbahnig, einstreifig, jeweils 3,00 m breit,	
die Gehbreiten: östlich der Ankerstraße 1,40 bis 1,50 m,	
partielle Engstellen $\geq 1,20$ m westlich der Ankerstraße $\geq 2,00$ m	
Vorhandene Granitborde, Breite ca.	0,30 m
Plattenbelag (Naturstein)	1,0 m
Traufstreifen (Mosaikpflaster) ca.	0,20 - 0,50 m

Für den Abschnitt nördlich und westlich der Brücke – zwischen Brücke und Robert-Franz-Ring - wird die Ankerstraße in Anlehnung an den Querschnitt Nr. 4.2 der RAST 06 mit einer Fahrbahnbreite von 6,00 m (je ein Richtungsfahstreifen) zuzüglich 2,00 m Parkstreifen als Längsparken am Fahrbahnrand und beidseitigen Gehwegen ausgebaut.

Die Gehwegbreiten betragen hier beidseitig $\geq 2,25$ m.

Die Aufteilung des Straßenraumes im Abschnitt II der Ankerstraße (Brücke bis Robert-Franz-Ring) stellt sich somit wie folgt dar:

die Fahrbahnbreiten, einbahnig, einstreifig, jeweils 3,00 m breit,	
der Parkstreifen, einseitig, am südlichen Fahrbahnrand, 2,00 m breit	
die Gehbreiten: beidseitig $\geq 2,25$ m mit	
Vorhandene Granitborde, Breite ca.	0,30 m
Plattenbelag (Naturstein)	1,50 m
Traufstreifen (Mosaikpflaster) ca.	0,55 m

Fußgänger und Radverkehr

Der Radverkehr wird weiterhin auf der Fahrbahn geführt.

Die Verbindungs- und Erschließungsqualität wird nicht geändert, da die Erneuerung den Bestand aufgreift und die vorhandene Situation nicht geändert werden muss bzw. kann.

Gleichwohl wird die Qualität bzw. Sicherheit der Führung der Fußgänger und Radfahrer durch die Erneuerung der Verkehrsflächen wesentlich verbessert.

HW 123 Pfälzer Straße

Die Länge der Pfälzer Straße beträgt ca. 310 m. Der Bestand weist eine Fahrbahnbreite von 8,5 m mit beidseitigen Parkstreifen auf. Die Gesamtbreite des Straßenkorridors zwischen der Bebauung variiert zwischen ca. 12,50 und 13,00 m.

Im Bestand betragen die Gehwegbreiten ca. 2,15 m. Im Straßenverlauf quert die Franz-Schubert-Straße. Am südlichen Ausbauende mündet die Pfälzer Straße in die Ankerstraße. Das nördliche Ausbauende liegt, nach einer 90°-Verschwenkung des Straßenkorridors in westliche Richtung, an einer vorhandenen Stützwandbebauung.

Die angrenzenden Grundstücke sind durch Zufahrten und Zugänge erschlossen.

Die vorhandene Fahrbahnbefestigung besteht aus einer lückenhaften Asphaltdecke mit Pflasterunterbau bzw. einer Pflasterdecke. Das eingebaute Pflaster ist ein Mix aus Porphy- und Schlacke.

Darunter stehen Kies- und Schottertragschichten an. Die beidseitig durch einen Natursteinhochbord getrennten Gehwege weisen abschnittsweise unterschiedliche Befestigungen auf und befinden sich größtenteils noch im ursprünglichen Bauzustand. Vorwiegend ist ein Natursteinplattenbelag mit den für die Stadt charakteristischen Granit-Großplatten und Mosaikpflaster im Traufbereich bis an die Gebäudekante vorhanden. Die Zufahrten zu den Grundstücken sind überwiegend mit Großpflaster befestigt. Teilbereiche der Gehwegflächen sind in Asphalt bzw. in Beton-Rechteckpflaster ausgebessert worden.

Gestaltung/Querschnitt/Trassierung

Bei der Gestaltung des Querschnittes kommt, in Anlehnung an die Franz-Schubert-Straße, das "Kreuzberger Prinzip" zum Einsatz. Die Fahrgasse wird hierbei bituminös befestigt. Die Stellflächen für Längsparkplätze erhalten eine Befestigung mit Porphyrpflaster. Hier soll weitestgehend – je nach Verfügbarkeit – das vorhandene Material zum Einsatz kommen. Unter Berücksichtigung des zur Verfügung stehenden Verkehrsraumes ergeben sich folgende Breiten:

Fahrgassenbreite:	4,10 m
Parkplätze in Längsaufstellung:	2,00 m
Resultierende Gehwegbreite:	2,20 m
Belastungsklasse:	1,0
Betriebsform nach RSTO12:	Wohnstraße

Mit 4,10 m Fahrgassenbreite wird das Mindestmaß für die Verkehrsraumbreite für das Begegnen von Pkw bei verminderter Geschwindigkeit (≤ 40 km/h)¹⁾ eingehalten. Die angestrebte Gehwegbreite von 2,50 m wird geringfügig mit einer mittleren Breite von

2,20 m unterschritten. Die Querschnittsaufteilung entspricht dem Bestand.

Die Gehwegbreite gestattet in Anlehnung an den Bestand den Einsatz von Granitplatten mit 1,50 m Breite, so dass es dem historischen Bestand angeglichen wird. Das Plattenband folgt der Bordführung und wird entlang dieser auch in den Ausrundungsbereichen (Knoten Pfälzer Straße/Franz-Schubert-Str.) verlegt.

Die Gestaltung entspricht den Förderkriterien der Sanierung und Wiederherstellung unter Berücksichtigung der aktuellen technischen Regeln sowie die vorhandenen Nutzungsansprüche, die u.a. durch ein hohes Maß an Parkraumbedarf gekennzeichnet sind. Für die Oberflächengestaltung wurden folgende Festlegungen getroffen:

- Fahrbahn: Asphalt
- Parkstreifen: Vorhandenes Großpflaster Porphy
- Gossenstein: Vorhandenes Großpflaster Schlacke
- Bord Naturstein Granit 30/27 A1 Neumaterial

- Naturstein-Gehwegplatten Granit Neumaterial, Breite 1,50
- Ausgleich Plattenbelag - Gebäude vorhandenes Granit-Mosaikpflaster
- Zufahrten Kleinpflaster Granit gesägt Neumaterial

Die Streckengestaltung orientiert sich an der durch den Bestand und die angrenzende Bebauung vorgegebenen Trassenführung.

Der Charakter der Straße als gründerzeitliche Wohnstraße soll erhalten werden, auch beidseitiges Parken soll weiterhin möglich sein. Die Oberflächengestaltung soll, soweit mit aktuellen Anforderungen und Richtlinien vereinbar, im ursprünglichen Zustand erhalten bzw. wiederhergestellt werden. Im Zuge der Planung erfolgte die Abstimmung mit den angrenzenden Planungen. Dies betrifft den Abgleich der Trassierung der Fahrbahnränder und die Übergänge der Plattenlaufbänder. Sie schließen jeweils nahtlos an den angrenzenden Bereich an.

Unter Beachtung räumlicher Zwangspunkte wurden die vorliegenden Varianten mit dem Maßnahmenträger, den Planungsbüros der anliegenden Maßnahmen, und den Abteilungen Denkmalschutz, Stadtplanung, Verkehrsplanung sowie der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Halle diskutiert und eine kompromissfähige Vorzugsvariante definiert.

Der Regelquerschnitt setzt sich wie folgt zusammen:

2,20 m	Gehweg links
2,00 m	Parkstreifen links
2,05 m	Fahrstreifen links
2,05 m	Fahrstreifen rechts
2,00 m	Parkstreifen rechts
<u>2,20 m</u>	<u>Gehweg rechts</u>
12,50 m	Ausbauquerschnitt

Vorhandene Grundstückszufahrten werden an gleicher Stelle als überfahrbarer Gehweg neu hergestellt. Die Parkstreifen werden im Bereich der aufgeweiteten Straßenanbindung unterbrochen. Die Bordlage wird von einem Regelanschlag von 12 cm auf einen Anschlag von 3 cm abgesenkt, und das Plattenband des Gehwegs wird unterbrochen. Die Absenkung wird planmäßig auf einer Länge von 1,0 m realisiert.

Die Befestigung der Zufahrtsbereiche erfolgt mit Granit-Kleinpflaster im Mörtelbett.

Die Oberflächenentwässerung der neuen Straßenanlage erfolgt über beidseitige Bordrinnen als einzeiliger Großpflasterstreifen und Straßeneinläufe 500/500. Die Anbindung der Straßeneinläufe erfolgt an den vorhandenen Regenwasserkanal der HWS.

Die Straßenbeleuchtung erfolgt derzeit über sieben an den Fassaden angebrachte Einzelleuchten (Höhe ca. 8,0 m). Die Leuchten wie auch die erdverlegte Elt-Zuführung entsprechen nicht den Regeln der Technik und müssen erneuert werden.

Die lichttechnische Planung mit der Festlegung der Leuchtenstandorte erfolgt durch die EVH Netz.

Familienfreundlichkeit

Soweit umsetzbar und für das Vorhaben relevant, wurden die Kriterien für die Familienverträglichkeit erfüllt bzw. werden sie im Zuge der Erneuerung umgesetzt (s. Anlage 3.4).

Fußgänger und Radverkehr

Der Radverkehr wird weiterhin auf der Fahrbahn geführt. Der Fahrkomfort wird durch den Einbau einer Schwarzdecke als Fahrbahn wesentlich verbessert.

Die Verbindungs- und Erschließungsqualität wird nicht geändert, da die Erneuerung den Bestand aufgreift und die vorhandene Situation nicht geändert werden muss bzw. kann. Gleichwohl wird die Qualität bzw. Sicherheit der Führung der Fußgänger und Radfahrer durch die Erneuerung der Verkehrsflächen wesentlich verbessert.

Barrierefreiheit

Detaillierte Aussagen zur Barrierefreiheit können der Anlage 2.4 entnommen werden. So werden z.B. die Quer- und Längsgefälle der Gehwege eingehalten und an den Bestand

angepasst. In Bereichen der Eckausrundungen Bordabsenkungen werden 3 cm Bordhöhe vorgesehen.

Die Durchführung der Baumaßnahme mit den weiteren Rechtsträgern erfolgt in Koordinierung und Abstimmung mit den übrigen in der Klostervorstadt geplanten Straßenbaumaßnahmen.

HW 124 Tuchrähmen

Gemäß dem vorliegenden Schadensgutachten wird der Tuchrähmen vom nördlichen Ende der Packhofgasse bis zum Anschluss Robert-Franz-Ring. Der Ausbau der Fahrbahn erfolgt auf einer Länge von ca. 120 m, einschließlich des Gehweganschlusses an den Robert-Franz-Ring. Im Zuge des Vorhabens wird die Straßenbeleuchtung errichtet. Ebenfalls erneuert bzw. ergänzt werden die vorhandenen Parkflächen sowie die Anordnung einer Wendeanlage.

Die Erneuerung der Verkehrsflächen erfolgt grundhaft. Die vorhandene Gestaltung hinsichtlich Querschnitt und Materialwahl wird aufgegriffen und wieder hergestellt. Maßgebend sind dabei die in der denkmalschutzfachliche Stellungnahme vom 19.08.2015 des Landesamtes für Denkmalschutz und Archäologie.

Maßgebend für die Planung ist die Vorgabe, dass die Erneuerung unter Berücksichtigung der Förderkriterien zu erfolgen hat. Fördergegenstand ist grundsätzlich die Wiederherstellung der einzelnen geschädigten Infrastruktureinrichtung, hinsichtlich Gestaltung und Querschnitt des Straßenzuges. Die Planung orientiert sich an der Abwägung der Nutzungsansprüche somit grundsätzlich am Bestand.

Gestaltung/Querschnitt/Trassierung

Die Befestigung des Wohnweges erfolgt teilweise in Pflasterbauweise und teilweise in Asphaltbauweise. Abschnittsweise wird das Bestandsmaterial (Feldsteine) zur Neugestaltung mit verwendet. Es werden für die Neugestaltung 290 m² Feldsteine benötigt. Im Bestand sind 340 m² Feldsteine (Lesesteine) vorhanden. Es wird davon ausgegangen das ein Teil Neumaterial zu liefern ist. Hierzu kann vom Natursteinhandel Material bezogen werden. Das Neumaterial soll mit dem Bestandsmaterial so vermischt werden, dass ein einheitlicher Pflasterbelag entsteht. Der Einsatz des Feldsteinmaterials beginnt an der Baugrenze zur Packhofgasse und wird bis zur Ostecke der alten Posthalterei und noch ca. 8 m darüber hinaus geführt. Die Verlängerung wurde gewählt, um ein Gesamtbild mit den gegenüberliegenden Parkplätzen zu erzielen. Der Übergang Packhofgasse zur neu gestalteten Straße Tuchrähmen soll ohne nochmalige Abgrenzung durch einen Natursteineinzeiler erfolgen.

Die Fahrbahn erhält ein Quergefälle von 3 % in Richtung südlich angeordneter Entwässerungsrinne aus Großsteinpflaster. Die Rinne beginnt am Gossenstein der Packhofgasse. Die Rinne bildet den Bogen in Richtung Tuchrähmen nach. Die dreizeilige Rinne begrenzt die Verkehrsfläche auf südlicher Seite und bildet eine Abgrenzung zu den Stellflächen. Die Längsentwässerung erfolgt über die Rinne in Richtung Straßenablauf. Von hier wird das Oberflächenwasser in Richtung Flutgraben geführt und abgeleitet. Eine weitere dreizeilige Rinne wird auf der nördlichen Seite als Scheinrinne angeordnet. Sie hat keine entwässerungstechnische Funktion.

Seitlich wird die Fahrbahn durch Großsteinpflaster aus Porphyrit mit einem Auftritt von 4 cm eingefasst. Als Anfahrschutz werden die Parkstellflächen nach hinten mit Natursteinborden begrenzt (ca. 10 cm Höhensprung).

Im Anschluss an die Feldsteinbefestigung erfolgt die Befestigung einschließlich der Wendeanlage mit Asphalt. Die Asphaltbefestigung soll mit porphyrfarbigem Splitt abgewalzt werden, um den Charakter einer ungebundenen Befestigung zu erzielen. Die Trennung zwischen Asphalt und Großsteinpflaster erfolgt durch einen Einzeiler aus Natursteinpflaster. Alle Parkstellflächen werden mit Großsteinpflaster (15/18) befestigt. Die Fugen werden als Ökofuge ausgebildet.

Im Bereich der historischen Zufahrt zur Posthalterei werden quadratische Porphyritsteine in Reihe verlegt. Die Zufahrt wird analog dem Bestand gestaltet. Die Breite richtet sich nach der Breite des geplanten Gehweges.

Alle Gehwegbereiche werden mit Kleinsteinpflaster aus Porphyrt befestigt. Es ist Pflaster mit glatter, gesägter Oberfläche einzusetzen. Die Gehwegbereiche erhalten ein Quergefälle von 2,5 %.

Die Oberbauschichten werden entsprechend der Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen 2012 (RStO 12) für die jeweiligen Mindestdicken und Belastungsklassen nach Tafel 3 und Tafel 4 festgelegt. Die Tragfähigkeit der Standardbauweisen beruht auf einem tragfähigen Planum. Das Verformungsmodul EV2 muss auf dem Planum dauerhaft mindestens 45MN/m² betragen.

Unter Berücksichtigung des zur Verfügung stehenden Verkehrsraumes ergeben sich folgende Breiten:

Fahrgassenbreite:	4,00 m – 5,00 m
Parkplätze:	4,30 m + 0,7m Überhang
Gehwegbreite am Packhof :	1,50 m

Mit 4,00 m Fahrgassenbreite wird das bestehende Mindestmaß für die Verkehrsraumbreite hergestellt. Die angestrebte Gehwegbreite von 1,50 m ist ein Kompromiss zum barrierefreien Zugang vom Parkplatz Ankerstraße zum Packhof (Villa del Vino) sowie den befestigten Parkplätzen im Tüchrahmen.

Folgende Gehweggestaltung wird vorgesehen:

Natursteinborde, Breite ca.	0,10 m
Kleinpflaster (Naturstein)	1,40 m

Die Gestaltung spiegelt unter Berücksichtigung der Förderkriterien die vorhandenen Nutzungsansprüche wieder sowie das historische Stadtbild, was in diesem Bereich noch besteht.

Der Trassenverlauf orientiert sich im Wesentlichen am Bestand. Dieser wird beidseitig durch die vorhandene Bebauung begrenzt.

Familienfreundlichkeit

Soweit umsetzbar und für das Vorhaben relevant wurden die Kriterien für die Familienverträglichkeit erfüllt bzw. werden sie im Zuge der Erneuerung umgesetzt (siehe Anlage 3.5).

Fußgänger und Radverkehr

Durch die Verbreiterung des Gehweges erhöht sich die Qualität bzw. Sicherheit der Führung der Fußgänger. Der Tüchrahmen ist keine Haupttroute des Radverkehrs.

Die Verbindungs- und Erschließungsqualitäten werden nicht geändert, da die Erneuerung den Bestand aufgreift und die vorhandene Situation im Wesentlichen nicht geändert werden muss bzw. kann.

Barrierefreiheit

Detaillierte Aussagen zur Barrierefreiheit können den Anlagen 2.5 entnommen werden. Die darin getroffenen Festlegungen wurden durch den Behindertenbeauftragten zur Kenntnis genommen.

Zusammenfassung

Mit dem Beschluss der Maßnahme soll ein nachhaltiger Ausbau der hochwassergeschädigten Infrastruktur haushaltsneutral durch Nutzung von Fördermitteln für das Komplexvorhaben „Maßnahmenplan zur Schadensbeseitigung bei der Infrastruktur der Stadt Halle (Saale)“ erzielt werden.

Der bisher Bestand wird aufgenommen und wiederhergestellt, gegebenenfalls Sicherheitsdefizite werden soweit es möglich ist eliminiert, so dass sichere Fahrverläufe und die erforderlichen Begegnungsfälle gewährleistet werden und durch die Qualität der Beläge eine sichere Nutzung der Verkehrsflächen durch schwache Verkehrsteilnehmer unterstützt wird. Die Querschnittsgestaltung – insbesondere in Berücksichtigung des Parkraumbedarfes - spiegelt die Nutzungsansprüche vor Ort wieder.

1.4 Grunderwerb

Dauerhafter Grunderwerb für die Hochwassermaßnahmen ist nicht erforderlich.

1.5 Kosten

1.5.1 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 derzeit bekannten 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 ermittelten Gesamtkosten entsprechen den Förderbeträgen der jeweiligen Zuwendungsbescheide. Diese gliedern sich wie folgt:

1.5.1.1 Kostenanteil der Hochwassermaßnahme Nr. 108 Franz Schubert Straße

gemäß Zuwendungsbescheid

Baukosten (brutto)	708.688 €
<u>Baunebenkosten (brutto)</u>	<u>112.602 €</u>
<u>Gesamtsumme (brutto)</u>	<u>821.290 €</u>

1.5.1.2 Kostenanteil der Hochwassermaßnahme Nr. 121/ Robert Franz Ring

gemäß Zuwendungsbescheid

Baukosten (brutto)	2.350.090 €
<u>Baunebenkosten (brutto)</u>	<u>266.359 €</u>
<u>Gesamtsumme (brutto)</u>	<u>2.616.449 €</u>

1.5.1.3 Kostenanteil der Hochwassermaßnahme Nr. 122 Ankerstraße

gemäß Zuwendungsbescheid

Baukosten (brutto)	874.766 €
<u>Baunebenkosten (brutto)</u>	<u>123.340 €</u>
<u>Gesamtsumme (brutto)</u>	<u>998.106 €</u>

1.5.1.4 Kostenanteil der Hochwassermaßnahme Nr. 123/ Pfälzer Straße

gemäß Zuwendungsbescheid

Baukosten (brutto)	1.460.607 €
<u>Baunebenkosten (brutto)</u>	<u>262.941 €</u>
<u>Gesamtsumme (brutto)</u>	<u>1.723.548 €</u>

1.5.1.5 Kostenanteil der Hochwassermaßnahme Nr. 124/ Tuchrähmen

gemäß Zuwendungsbescheid

Baukosten (brutto)	360.594 €
<u>Baunebenkosten (brutto)</u>	<u>62.858 €</u>
<u>Gesamtsumme (brutto)</u>	<u>423.452 €</u>

1.5.2 Finanzierung der Maßnahme

Die Hochwassermaßnahmen 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 108, 121, 122, 123 sowie 124 die Zuwendungsbescheide seit August/September 2014 vor.

Ergeben sich im Zuge der Planungsfortschreibung Änderungen, werden die Kosten im Zuge der Haushaltsplanungen angepasst.

1.5.3 Folgekosten

Die Folgekosten resultieren aus der Sanierung/Wiederherstellung der bestehenden Verkehrsanlage einschließlich der Erneuerung der Straßenbeleuchtung sowie dem Umbau bzw. Wiederherstellung der Straßenentwässerung.

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 ist aus den Anlagen 5.1 bis 5.5 für die jeweiligen Straßen ersichtlich. Die Folgekosten aus Betrieb und Unterhalt der Verkehrsanlagen obliegen der Stadt Halle (Saale) als Träger der Straßenbaulast.

1.5.4 Straßenausbaubeiträge/Erschließungsbeiträge

Straßenausbaubeiträge/Erschließungsbeiträge werden im Rahmen der Beseitigung der Hochwasserschäden 2013 nicht erhoben.

1.6 Zeitschiene der Maßnahmerealisierung

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

Entwurfs- und Genehmigungsplanung		Beginn	Ende
<i>für die Hochwassermaßnahmen: 108, 121, 122, 123 und 124</i>	Bearbeitung, Prüfung, Freigabe	Okt. 15	Jan. 16
	Planfeststellungsverfahren	Nicht erforderlich	
Weiterführende Planung		Beginn	Ende
<i>für die Hochwassermaßnahmen: Nr. 108, 121, 122, 123 und 124</i>	Ausführungsplanung	Feb. 16	April 16
	Vorbereitung der Vergabe	Mai 16	Juni 16
	Vergabeverfahren	Juli 16	Sep. 16
	Baubeginn	Okt. 16	

Es wird derzeit von einer zweijährigen Bautätigkeit ausgegangen. Bedingt durch die Gewährleistung des Anlieger- und Durchgangsverkehrs in der Klostervorstadt sowie der umfangreichen Bautätigkeit im Umfeld des Vorhabens muss die Maßnahme in mehreren Bauabschnitten realisiert werden. Eine Koordinierung der Maßnahmen erfolgt im Rahmen der Gesamtkoordinierung zum Hochwasser.

Da derzeit der Umfang der Arbeiten durch die Versorgungsunternehmen nicht vollumfänglich bekannt ist, können sich diese verlängernd auf die Bauzeit auswirken bzw. einen Baubeginn der Straßenbaumaßnahmen verzögern.

1.7 Beteiligung der Beauftragten

1.7.1 Familienfreundlichkeit

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

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

- B - Familiengerechte Verkehrsplanung, Verkehrsregelung und Gestaltung des innerstädtischen Nahverkehrs,
- sind in den Anlagen 3.1 bis 3.5 enthalten.

1.7.2 Fuß- und Radverkehr

Die vom Radverkehrsbeauftragten zur Planung abgegebene Stellungnahme vom 30.10.2015 liegt als Anlage 4 bei.

Die Zustimmung des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten liegt vor. Die Hinweise aus der Stellungnahme werden im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt.

1.7.3 Barrierefreiheit

Die Forderungen der DIN 18024-1 „Barrierefreies Bauen“ für Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze wurden, sofern projektrelevant, umgesetzt.

Die Checklisten für die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen liegen als Anlagen 2.1 bis 2.5 bei.