



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VI/2018/04052**
Datum: 04.05.2018
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto:58110220/6600.1030
Verfasser: FB Bauen
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	11.09.2018 09.10.2018	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach der VOB, VOL, HOAI und VOF	20.09.2018 18.10.2018	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	26.09.2018 24.10.2018	öffentlich Entscheidung

Betreff: Variantenbeschluss zur Fluthilfemaßnahme Nr. 288 Brachwitzer Straße

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die Variante 1 als Vorzugsvariante zur Realisierung der Fluthilfemaßnahme Nr. 288 Brachwitzer Straße entsprechend der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Beseitigung der Hochwasserschäden 2013 (Richtlinie Hochwasserschäden Sachsen-Anhalt 2013) als Grundlage für die weitere Planung.

René Rebenstorf
Beigeordneter

Darstellung finanzielle Auswirkungen

Für Beschlussvorlagen und Anträge der Fraktionen

Finanzielle Auswirkungen ja nein
 Aktivierungspflichtige Investition ja nein

Ergebnis Prüfung kostengünstigere Alternative

Folgen bei Ablehnung

A	Haushaltswirksamkeit HH-Jahr ff.	Jahr	Höhe (Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
---	----------------------------------	------	-------------	--------------------------------------

Ergebnisplan	Ertrag (gesamt)			
	Aufwand (gesamt)			
Finanzplan	Einzahlungen (gesamt)	2015-2020	4.909.355,00	8.54101097.705
	Auszahlungen (gesamt)	2015-2020	4.909.355,00	8.54101097.700

B	Folgekosten (Stand:	ab Jahr	Höhe (jährlich, Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ertrag (gesamt)			
	Aufwand (ohne Abschreibungen)	2020	46.000	1.5410
	Aufwand (jährliche Abschreibungen)			

Auswirkungen auf den Stellenplan ja nein
 Wenn ja, Stellenerweiterung: ja nein
 Stellenreduzierung:

Familienverträglichkeit: ja
 Gleichstellungsrelevanz: ja

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung	4
1. Veranlassung	4
2. Untersuchte Varianten	5
3. Bestandsituation	5
4. Beschreibung der Vorzugsvariante, Variante 1	5
5. Kosten/Finanzierung	7
6. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit	8
7. Termine und weiteres Vorgehen	8

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Übersichtsplan
Anlage 2	Variantenvergleich
Anlage 3	Lagepläne Blatt 1 und 2
Anlage 4	Regelquerschnitte Blatt 1-3
Anlage 5	Regeldetails zur Gestaltung der Oberflächen Blatt 1-3
Anlage 6	Systemquerschnitte Blatt 1 und 2
Anlage 7	Varianteuntersuchung Kreuzung Binnenhafenstraße Blatt 1 und 2
Anlage 8	Unterhaltungsaufwendungen bei Umsetzung der Vorzugsvariante
Anlage 9	Stellungnahme Fuß- und Radverkehrsbeauftragter
Anlage 10	Familienverträglichkeitsprüfung
Anlage 11	Checkliste barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen

Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung

Fluthilfemaßnahme Nr. 288 Brachwitzer Straße

- Variantenbeschluss -

Gegenstand der vorliegenden Beschlussvorlage ist die Wiederherstellung der Brachwitzer Straße von der Götschebrücke bis auf Höhe Heizkraftwerk.

Durch das Hochwasser der Saale (Gewässer 1. Ordnung) im Juni 2013 wurde der betreffende Straßenabschnitt in der Brachwitzer Straße infolge von Überflutung, Rückstau und Wasserausspülungen erheblich geschädigt. Die Schäden wurden auf dem oben genannten Abschnitt festgestellt.

Das vorliegende Ausbauprojekt ist als Hochwassermaßnahme Nr. 288 Bestandteil der Wiederherstellungsmaßnahmen nach dem Hochwasser 2013.

Die Umsetzung erfolgt über die Gewährung von Zuwendungen zur Beseitigung der Hochwasserschäden 2013. Der Stadt Halle liegt seit dem 07.08.2015 ein entsprechender Zuwendungsbescheid vor.

Die Brachwitzer Straße entspricht einer Haupterschließungsstraße im historisch gewachsenen Industriegebiet des Hafens in Halle (Saale). Ein wesentlicher Teil des Gewerbegebietes ist als Flächendenkmal eingestuft. Dem unterliegt auch ein größerer Abschnitt der Brachwitzer Straße.

Die Planung der Maßnahme hat sich zwingend an die Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Beseitigung der Hochwasserschäden 2013 zu halten.

Im Zuge der Wiederherstellung wird die gesamte Verkehrsanlage (Fahrbahn, Gehwege, Zufahrten usw.) nach dem derzeitigen Stand der Technik wieder hergerichtet.

Für den Beschluss wurden eine Familienverträglichkeitsprüfung, Abstimmungen mit dem Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie mit dem Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen der Stadt Halle (Saale) durchgeführt.

Die hier zu beschließende Vorzugsvariante bildet die Grundlage für die weitere Planung. Die bauliche Umsetzung des Vorhabens wird für die Jahre 2019/2020 angestrebt.

1. Veranlassung

Die Stadt Halle (Saale) plant die Wiederherstellung der Brachwitzer Straße in Halle-Trotha auf einer Länge von ca. 1.300 m infolge der Schäden durch das Hochwasser im Jahr 2013. Die Schäden wurden auf einer Strecke von der Götschebrücke bis zur Ausbaugrenze auf Höhe des Heizkraftwerkes festgestellt.

Westlich der Kreuzung mit der Binnenhafenstraße ist die Fahrbahn auf einer Länge von ca. 400 m mit Granitkleinsteinpflaster befestigt. In den weiteren Abschnitten liegt ein Asphaltoberbau vor.

Neben der baulichen Wiederherstellung sind die Nutzungsansprüche der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer an die Verkehrsanlagen zu berücksichtigen.

Es ist beabsichtigt, die Verkehrsanlagen so auszubauen, dass eine verkehrssichere und der Verkehrsqualität genügende Benutzbarkeit erreicht wird.

Aktuell erfolgt im Baubereich die Erneuerung des Mischwasserhauptsammlers DN 3000 durch die Hallesche Wasser und Abwasser GmbH (HWS). Im Anschluss an die Kanalbauarbeiten ist die grundhafte Wiederherstellung der Brachwitzer Straße geplant.

2. Untersuchte Varianten

In der Vorplanung wurden zwei grundsätzliche Varianten untersucht. Zum einen die bestandsgleiche Wiederherstellung der Straßenquerschnittsaufteilung (Variante 2) und zum anderen die Vereinheitlichung und Neuaufteilung des Straßenquerschnitts (Variante 1). Im Ergebnis der Untersuchungen sowie unter Beachtung der gegebenen Randbedingungen wurde Variante 1 als Vorzugsvariante gewählt. Die Varianten werden in Anlage 2 benannt und bewertet.

3. Bestandsituation

Die vorhandene Fahrbahnbreite variiert im Baubereich zwischen 6,5 m -11,0 m. Zwischen Station ca. 1+100,0 bis zur Ausbaugrenze (Station 1+341,0 m) auf Höhe des Heizkraftwerkes ist die Fahrbahn mit Asphalt befestigt. Westlich der Kreuzung mit der Binnenhafenstraße ist die Fahrbahn auf einer Länge von ca. 450 m mit denkmalgeschütztem Granitkleinsteinpflaster befestigt. Zwischen dem Bauanfang und der Station ca. 0+650,0 m ist die Fahrbahn wiederum mit einer Asphaltdecke befestigt.

Nach Auswertung der vorhandenen Höhensituation wurde festgestellt, dass die Fahrbahn der Brachwitzer Straße im Bestand weitestgehend als Dachprofil ausgebildet ist. Die im Bestand gegebenen Quergefälle unterschreiten z.T. den nach RAS-Q empfohlenen Regelwert von 2,5%. Eine Unterschreitung des Regelwertes beeinträchtigt zwangsläufig die Entwässerung des Straßenkörpers. In unregelmäßigen Abständen sind beidseitig im Bordrandbereich Straßenabläufe angeordnet, die an den in den südlichen Nebenanlagen verlaufenden Hauptsammler der HWS angebunden sind.

Die von der Brachwitzer Straße abgehenden Zufahrten zu Privat- und Gewerbegrundstücken sind in unterschiedlichster Art befestigt, u.a. diverse Pflasterarten, Asphalt und Beton.

Gleichlautend zum Vorgenannten verhält es sich mit den vorhandenen Gehweganlagen.

Diese sind mit Gehwegplatten, Betonsteinpflaster und Natursteinpflaster befestigt. Als Besonderheit für die Gehwege sei erwähnt, dass im südlichen Bereich der Brachwitzer Straße der vorhandene Gehweg weitestgehend direkt unterhalb der dort vorhandenen Grasnarbe im Zuge der Kanalbauarbeiten erkundet wurde.

Im Ausbauabschnitt sind insbesondere im Bereich der anliegenden Gewerbe gelegentlich Längsparkende im Bereich der Fahrbahn zu verzeichnen, die aufgrund der sich dadurch in Teilbereichen ergebenden Fahrspureinengung den rollenden Verkehr zum Ausweichen über die Gegenfahrbahn zwingen.

Fußgängerverkehr ist hauptsächlich zwischen den Bushaltestellen und den vor Ort vorhandenen anliegenden Gewerbe zu verzeichnen. Fußgängerdurchgangsverkehr besteht nahezu gar nicht. Querungshilfen für Fußgängerinnen und Fußgänger in Form von Überwegen, Bordabsenkungen, etc. sind nicht vorhanden. Weiterhin sind die bestehenden Verkehrsanlagen der Brachwitzer Straße nicht behindertengerecht ausgebaut.

In der Brachwitzer Straße verkehrt in beiden Richtungen der ÖPNV (Busverkehr). Die Linienführung sowie die Lage der Haltestellen werden durch den grundhaften Ausbau der Brachwitzer Straße nicht beeinflusst.

Radverkehrsanlagen bestehen im Baubereich nicht. Der Radverkehr wird aktuell auf der Fahrbahn bzw. wegen der aktuellen, teilweisen Befestigung mit Kleinpflaster auf den Nebenanlagen geführt.

4. Beschreibung der Vorzugsvariante, Variante 1

Basierend auf den konstruktiven Vorgaben wird die neue Fahrbahn auf der kompletten Länge zwischen der Götschebrücke und dem Heizkraftwerk mit einer durchgehenden Breite von 7,0 m geplant. Als Bezugslinie für die Einordnung der Straße wird der vorhandene Bord der südlichen Fahrbahn genutzt. In den Trassenabschnitten, die im Bestand eine Fahrbahnbreite von ca. 11,0 m aufweisen, werden Parkplätze (Längsparker) angeordnet. In Summe entstehen somit bei einer Einzelstellplatzlänge von 6,0 m ca. 45 Stellplätze.

Aufgrund der damit zur Verfügung gestellten Parkplätze kann ein Parken auf der zukünftigen Fahrbahn weitestgehend ausgeschlossen werden.

Basierend auf Daten aktueller Verkehrserhebungen wurde die Belastungsklasse nach RStO 2012 ermittelt. Im Ergebnis ist die geplante Fahrbahn in Asphaltbauweise BK 10 wieder herzustellen. Entsprechend den Forderungen des Denkmalschutzes wird davon abweichend der Trassenbereich zwischen den Stationen 0+820,0 – 0+945,0 mit dem vorhandenen Kleinsteinpflaster in gebundener Bauweise befestigt. Aufgrund der baugrundspezifischen Besonderheiten (unterlagernde Böden der Klasse F3) ergibt sich nach RStO 2012 eine Mindestgesamtstärke für den frostsicheren Oberbau von 70 cm.

Um den denkmalschutzrechtlichen Belangen weiterhin nachzukommen, werden sämtliche Grundstückszufahrten und Parkplätze ebenfalls mit dem denkmalgeschützten Pflaster befestigt.

Zwischen der Station 0+350,0 und Kreuzung Binnenhafenstraße erfolgt beidseitig die Anordnung eines Gehweges. Da auf der fahrbahnabgewandten Gehwegseite keine Gebäude, Mauern, Zäune o.ä. vorhanden bzw. geplant sind, kann auf den ansonsten erforderlichen Sicherheitsabstand von 0,2 m verzichtet werden. Die geplante Gehwegbreite beträgt somit durchgängig für beide Straßenseiten 2,3 m. Die Befestigung der Gehwege erfolgt bis auf den Trassenabschnitt zwischen den Stationen 0+820,0 – 0+945,0 in Asphalt. Zwischen Station 0+820,0 – 0+945,0 wird der Gehweg nach Vorgabe des Denkmalschutzes mit Gehwegplatten befestigt.

Für den Trassenabschnitt zwischen den Stationen 0+050,0 – ca. 0+320,0 wurde auf die Anordnung eines Gehweges verzichtet. Zum einen finden sich im Bestand hier keine Gehwegenanlagen, zum anderen ist aufgrund der gegebenen Eigentumsverhältnisse die Berücksichtigung eines Gehweges nicht möglich. Um im v. g. Abschnitt einen Gehweg zu errichten, wäre der Zukauf privater Flächen durch die Stadt Halle erforderlich. Weiterhin wäre die Neuanlage des Gehweges durch Haushaltsmittel der Stadt Halle (Saale) zu finanzieren, da gemäß den Fördermittelrichtlinien des Fördermittelgebers ausschließlich die Wiederherstellung bestehender Anlagen förderfähig ist. Aus Sicht der Erschließung befinden sich im betreffenden Abschnitt lediglich zwei private Grundstücke. Anliegendes Gewerbe, Fußgängerdurchgangsverkehr sowie Bushaltestellen, die für die Notwendigkeit von Gehwegenanlagen weiter betrachtet werden müssten, bestehen nicht.

Entsprechend der Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten der Stadt Halle (Saale) wird empfohlen, den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Gemäß der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen,“ (ERA 2010) ist die Abmarkierung eines Fahrradschutzstreifens nicht erforderlich.

Die Anordnung der Bushaltestellen im Baubereich erfolgt nahezu lagegetreu zur Bestandssituation an den Fahrbahnrandern. Aufgrund der ortsspezifischen Randbedingungen wird am Knoten Brachwitzer Straße/Binnenhafenstraße die hier geplante Bushaltestelle in einer Busbucht angeordnet. Die Gewährleistung der Barrierefreiheit sowie die Gestaltung der Bushaltestellen erfolgt entsprechend dem Gestaltungshandbuch „Stadtbahnprogramm Halle“.

Durch die ortsspezifischen Randbedingungen am Knoten Brachwitzer Straße/ Binnenhafenstraße ergeben sich für Fahrspurbeziehungen mehrere Gestaltungsmöglichkeiten. Die vorhandenen Fahrspurbeziehungen der Binnenhafenstraße und der Straße Am Saalehafen bleiben unverändert. In der hier beschriebenen Vorzugsvariante wird für die Brachwitzer Straße in stadtauswärtiger Richtung ein separater Rechtsabbieger berücksichtigt. Die Entscheidung für die Anordnung einer Rechtsabbiegerspur fußt auf dem Umstand, dass auch aus der nördlichen Binnenhafenstraße ein separater Linksabbieger in die Brachwitzer Straße führt, was den entsprechenden Verkehrsströmen geschuldet ist. Alternativ bestünde die Möglichkeit, für den stadtauswärtigen Verkehr der Brachwitzer Straße einen Linksabbieger in die Straße Am Saalehafen anzuordnen. Da die Straße Am Saalehafen hauptsächlich der Andienung für den Hafen Halle-Trotha dient und die Verkehrszählung für den Knoten Brachwitzer Straße/ Magdeburger Chaussee sehr geringe Schwerlastverkehrsströme für die stadtauswärtige Richtung der Brachwitzer Straße ausweist, wurde die Variante für den Linksabbieger in die Straße Am Saalehafen nicht weiter betrachtet. Beide vorstehend beschriebenen Varianten sind in Anlage 7 (Blatt 1 – Variante Linksabbieger, Blatt 2 Variante Rechtsabbieger) grafisch aufbereitet.

Für die Entwässerung der Straße ist zwischen den Stationen 0+300,0 bis zum Bauende der Einbau einer neuen Entwässerungsanlage (Abläufe, Kanäle) erforderlich. Im Bereich zwischen dem Bauanfang bis Station 0+300,0 ist es vorgesehen, die anfallenden Oberflächenabflüsse oberflächennah im Seitenstreifen versickern zu lassen. Entsprechend vorliegender Unterlagen aus der Kanalbaumaßnahme der HWS befindet sich im Baubereich kein schützenswerter Baumbestand mehr. Im Zuge der Kanalbaumaßnahme wurden diverse Baumfällungen im Baubereich ausgeführt. Nach Abschluss der Baumaßnahme ist es seitens der HWS in Abstimmung mit der Stadt Halle (Saale) geplant, Neupflanzungen von Bäumen als Ausgleichsmaßnahme in der Brachwitzer Straße vorzunehmen. Diese sind gemäß der abgestimmten Grünanlagenplanung der HWS im Bereich der Station 0+250,0 bzw. zwischen den Stationen 0+500,0 – 0+650,0 vorgesehen.

5. Kosten/Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahmen zur grundhaften Wiederherstellung der Brachwitzer Straße erfolgt über die Gewährung von Zuwendungen zur Beseitigung der Hochwasserschäden 2013 (Richtlinie Hochwasserschäden Sachsen-Anhalt 2013). Die Folgekosten (siehe Anlage 8) aus Betrieb und Unterhalt der Straßenverkehrsanlagen trägt die Stadt Halle (Saale) als Trägerin der Straßenbaulast. Die Folgekosten sind im zur Verfügung stehenden Budget zu kompensieren.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen entsprechend Vorzugsvariante entstehen der Stadt Halle (Saale) keine Kosten für Grunderwerb, Grunddienstbarkeiten sowie bauzeitliche, dingliche Sicherung. Sämtliche Arbeiten erfolgen auf Flächen der Stadt Halle (Saale). Für die Erneuerung der Beleuchtungsanlage werden städtische Eigenmittel erforderlich. Die Beleuchtungsanlage ist nicht Gegenstand des Beschlusses.

Die Gesamtkosten der grundhaften Wiederherstellung der Brachwitzer Straße zwischen Götschebrücke und Kreuzung Binnenhafenstraße belaufen sich auf ca. 4,9 Mio. Euro. Die Kosten für die Verkehrsanlage, die technische Ausrüstung, Entwässerung, die Umverlegung von Versorgungsleitungen sowie Baunebenkosten setzen sich wie folgt zusammen:

Verkehrsanlagen:	3.614.200 Euro	Fahrbahnen, Nebenanlagen und Zubehör
Ingenieurbauwerke:	375.000 Euro	Anlagen für die Straßenentwässerung
<u>Baukosten</u>	<u>3.938.200 Euro</u>	
Baunebenkosten	920.150 Euro	Leistungsphase 1-9, Baunebenkosten (Gutachten, Bauüberwachung, besondere Leistungen)
 Gesamtkosten:	 4.909.350 Euro	

Grunderwerb ist derzeit für die Maßnahme nicht erforderlich.

5.1 Straßenausbaubeiträge

Infolge der vollständigen Realisierung des Vorhabens ohne städtische Eigenmittel (Kostenneutralität für den städtischen Haushalt) entfällt nach derzeitiger Sach- und Rechtslage die Beitragserhebungspflicht auf Grundlage des Kommunalabgabengesetzes.

5.2 Folge- und Unterhaltungskosten

Angaben zu den Unterhaltungskosten sind der Anlage 8 zu entnehmen.

Für die jährlichen Folge- und Unterhaltungskosten der Verkehrs- und Entwässerungsanlagen im gesamten Maßnahmebereich wurden folgende Beträge ermittelt (gerundet):

gegenwärtig: ca. 43.000 Euro/a
nach dem Ausbau: ca. 46.000 Euro/a.

Die Finanzierung der Unterhaltungskosten erfolgt aus dem Budget für die Unterhaltung Straßen, Wege und Plätze.

6. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit

Die in den jeweiligen Stellungnahmen aufgeführten Hinweise wurden bzw. werden bereits in den folgenden Planungsphasen geprüft bzw. umgesetzt (siehe Anlagen 9 bis 11).

Dabei handelt es sich gemäß der Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten zum Einen um die Forderung der Unteren Denkmalschutzbehörde zum Verbleib und Wiederherstellung der Pflasterung im Bereich der Brachwitzer Straße von Station 0+820 bis 0+945 (bestehende Gleisquerung) und zum Weiteren um die Ausführung eines Gehweges im westlichen Bereich der Straße.

Die Forderung der Unteren Denkmalschutzbehörde wird in den darauffolgenden Entwurfs- und Genehmigungsplanung weiter behandelt, um eine Kompromiss zur komfortablen Radwegführung zu finden.

Da die Mittel zur Beseitigung der Hochwasserschäden lediglich zur Wiederherstellung der Verkehrsanlagen eingesetzt werden können, kann der derzeit nicht vorhandene Gehweg nicht als Wiederherstellung in den Planungsunterlagen dargestellt werden. Hier muss geprüft werden, ob ein Gehweg für diesen mit Fußgängern unterfrequentierten Bereich erforderlich ist und wie eine Finanzierung über anderweitige Haushaltsmittel für den Bau des neuen Gehweges erfolgen soll.

7. Termine und weiteres Vorgehen

2018/2019	Baubeschluss
2019/2020	Bauausführung