



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VII/2019/00254**
Datum: 28.08.2019
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto: 58110220/6600.1030
Verfasser: FB Bauen
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	11.02.2020	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben	20.02.2020	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	26.02.2020	öffentlich Entscheidung

Betreff: Baubeschluss zur Fluthilfemaßnahme Nr. 266 – Riveufer (Straße)

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die Realisierung der Fluthilfemaßnahme Nr. 266 Riveufer (Straße) entsprechend der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Beseitigung der Hochwasserschäden 2013 (Richtlinie Hochwasserschäden Sachsen-Anhalt 2013).

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

Sofern es zu keiner Umsetzung der Maßnahme kommt, wären die bereits verausgabten Planungsmittel über Eigenmittel der Stadt zu finanzieren.

Nach der Sanierung der 600er Trinkwasserleitung im Fahrbahnbereich durch die HWS erfolgte lediglich ein provisorischer Deckenschluss.

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

Ergebnisplan	Ertrag (gesamt)			
	Aufwand (gesamt)			
Finanzplan	Einzahlungen (gesamt)	2014-2021	3.142.300,00	8.54101065.705
	Auszahlungen (gesamt)	2014-2021	3.142.300,00	8.54101065.700

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

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

Familienverträglichkeit: ja
 Gleichstellungsrelevanz: ja

Die Uferstraße wurde ca. 1913/14 entlang des Saaleufers errichtet und später nach dem halleischen Oberbürgermeister Rive benannt.

Das Riveufer führt von der Fährstraße/Burg Giebichenstein in Richtung Süden zur Burgstraße.

Das Riveufer bildet mit den Anlegestellen für Fahrgastschiffahrt, Bootsverleih und Gastronomie weiterhin einen Schwerpunkt des wassertouristischen Angebotes der Stadt. Alljährlich im August ist das Riveufer Veranstaltungsmeile für das traditionelle Laternenfest. Ebenso große Bedeutung hat das Riveufer für den Radtourismus, da sowohl der Saale-Radwanderweg als auch der Himmelsscheibenweg hier entlang führen.

Das Riveufer steht unter Denkmalschutz und wird im Denkmalverzeichnis wie folgt beschrieben: „Dem gewundenen malerischen Verlauf des Flusses folgende Straße, die saaleseitig von einer Promenade mit Lindenallee begleitet wird. Die Straße wird durch das Saaleufer mit dem reichen Baumbestand, die aufragenden Porphyrfelsen und die freistehenden, repräsentativen Villen landschaftlich und architektonisch geprägt.“ Zwischen Straße und Uferbereich verläuft die beidseitig mit Lindenbäumen begrenzte Promenade.

Infolge des Hochwassers 2013 wurde das Riveufer überflutet und die Straße grundhaft geschädigt. Für die Wiederherstellung der Straße wurde gemäß Stadtratsbeschluss vom 11.09.2013 die Förderung nach der Richtlinie Hochwasserschäden Sachsen-Anhalt 2013 beantragt. Förderfähig sind nach dieser Richtlinie Maßnahmen zur Wiederherstellung der Anlage im Hinblick auf ihre Art, ihre Lage oder ihres Umfangs der Zerstörung bzw. Schädigung.

Gegenstand des Baubeschlusses ist folglich die Wiederherstellung der Straße am Riveufer auf einer Länge von ca. 1.200 m von der Burgstraße in Höhe der Kita bis zur Giebichensteinbrücke bzw. zur Höhe des Hochwasserstandes in der Fährstraße gemäß den Förderrichtlinien des Landesverwaltungsamtes.

Bestandteile der Hochwasserfolgemaßnahme Nr. 266 Riveufer (Straße) sind die grundlegende Wiederherstellung der Fahrbahn einschließlich der Straßenentwässerung, der Bankettstreifen und der befestigte Fußweg auf der Nordseite zwischen Rain- und Fährstraße.

Die Straße Riveufer ist nach § 3 Straßengesetz (StrG LSA) als Gemeindestraße ohne Benutzungseinschränkung auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszweck oder Benutzerkreis gewidmet.

Mit der vorliegenden Planung wird eine verkehrssichere und der Verkehrsqualität genügende Funktionalität des Riveufers erreicht. Weiterhin wird eine Verbesserung der Lebensbedingungen der straßenbegleitenden Baumallee erzielt.

- Die Straße Riveufer ist nach § 3 Straßengesetz (StrG LSA) eine Gemeindestraße mit einer Fahrbahnbreite von rd. 5 m im Bestand und einer Ausbaulänge von 1.200 m.
- Mit der Planung erfolgt eine Verringerung der Fahrbahnbreite zugunsten des Baumbestandes auf 4,80 m. Diese Fahrbahnbreite gilt als Wiederherstellung im Sinne der Hochwasserrichtlinie. Die Straße Riveufer ist als Gemeindestraße ohne Benutzungseinschränkung gewidmet.
- Die Anordnung von drei Behindertenparkplätzen im Abschnitt Felsenpavillon/ Bootschänke Marie-Hedwig ist möglich und wird bei der weiteren Planung berücksichtigt und baulich umgesetzt.

2**Bestandsbeschreibung**

Die Straßenlänge zwischen den Einmündungsbereichen Burgstraße und Rainstraße beträgt rd. 900 m. Es schließt sich der Abschnitt von der Rainstraße bis zur Fährstraße mit einer Länge von 300 m an. Der fußläufige Verkehr wird auf der Promenade geführt.

Im Abschnitt zwischen Rain- und Fährstraße, beginnend bei Haus-Nr. 3, ist auf der Ost- bzw. der Saalseite gegenüber liegend auch ein Gehweg angeordnet. Die Straße ist im Bestand in der Kategorie kleinräumige Erschließungsstraße ES V gem. Punkt 5.2.2. RAS 06 einzuordnen.

Die Straße weist unterschiedliche Bebauungsformen auf. Der Verkehr wird hauptsächlich durch Anliegerverkehr, Freizeit- und Erholungsverkehr mittels Fahrrad und PKW sowie Rettungsdiensten, hier auch bedingt durch die unmittelbare Lage an der Saale, genutzt.

Die Fahrbahndecke besteht überwiegend aus Asphalt, nur am nördlichen Ende der Straße ist auf einer Länge von ca. 35 m eine Natursteinpflasterdecke vorhanden. Die Fahrbahnbreite beträgt im Bestand rd. 5 m. Die vorhandenen Bordanlagen bestehen aus Granit.

Im Straßenbereich verursachte das Hochwasser folgende Schäden:

- Längs- und Querunebenheiten in der Fahrbahn
- Aufbrüche an Instandsetzungen der Asphaltdecke
- Rissbildungen (überwiegend Netzzrisse) in der Fahrbahn durch Tragfähigkeitsdefizite
- Fahrbahnabsenkungen, besonders im Bereich von Schächten und Aufgrabungen
- Auswaschungen der Gehwegpflasterbefestigung
- Lokale Randabsenkungen im Gehwegbereich
- Kornumlagerungen, Ausspülungen, Feinkorneinträge und Auflockerungen in den Frostschutz- und Tragschichten.

Auf Grund der Vielzahl von Schadstellen und des Umfangs der Schädigung ist eine Instandsetzung unwirtschaftlich und eine grundsätzliche Wiederherstellung notwendig.

Die mit wechselnder Querneigung (Dachprofil/Pultprofil) hergestellte Fahrbahn entwässert über Straßenabläufe am Fahrbahnrand (Bordsteinabläufe) in die Regenwasserkanalisation. Das Rohrsystem wurde im Zuge des Hochwasserereignisses infolge erhöhten Wasserdrucks mit anschließender Sogwirkung geschädigt und muss erneuert werden.

Die Straßenbeleuchtung befindet sich im Bereich des Bankettstreifens. Sie ist funktionsfähig. Maßgeblich prägend für die Straße Riveufer ist die flankierende Baumallee aus Linden und im Bereich zwischen Kita und Ochsenbrücke aus Kastanien.

3**Entwurfslösung**

Die Fahrbahn wird grundhaft in Asphaltbauweise ausgebaut und beidseitig mit Borden gefasst.

Wesentliche Aspekte der Planung sind die Wiederherstellung der Verkehrsanlage und der Erhalt der flussseitig angrenzenden Alleebaumreihe.

Unter diesen Aspekten wurde eine Verschiebung der Fahrbahn in Richtung Osten (Hang) untersucht.

Von der Einmündung Rainstraße in Richtung Süden befinden sich unmittelbar an den Sicherheitsstreifen der Fahrbahn angrenzend Grundstücksmauern, der aus Felsformationen bestehende Hang und Baumgruppen. Diese Gegebenheiten ermöglichen keine signifikante Verschiebung der Fahrbahn über die gesamte Länge bzw. in Teilstücken des Straßenabschnitts. Zudem steht insbesondere auch im östlichen Bereich unmittelbar unter der Fahrbahn der „gewachsene“ Fels an.

Ein weiterer Punkt sind die im unterirdischen Bauraum der Fahrbahn verlaufenden Ver- bzw. Entsorgungsleitungen. Beachtlich ist hier der nahe dem flusseitigen Straßenbord verlaufende Regenwasserkanal. Eine signifikante Verschiebung des flusseitigen Straßenbordes ist nur bei gleichzeitiger Lageänderung des Regenwasserkanals möglich. Da in diesem Bereich unmittelbar Fels ansteht sind die damit verbundenen Aufwendungen wirtschaftlich nicht darstellbar. Überhaupt führt das unmittelbar unter der Fahrbahntragschicht anstehende felsige Gestein bei jeder Lageverschiebung zu nicht kalkulierbaren Aufwendungen.

Machbar ist eine Verschiebung des Straßenbordes um 20 cm, mit einhergehender Verringerung der Fahrbahnbreite auf 4,80 m. Diese Breite ermöglicht den Begegnungsfall zwei Radfahrer/zwei Radfahrer bzw. zwei Radfahrer/Pkw bzw. Radfahrer/Versorgungsfahrzeug. Diese Fahrbahnbreite steht in Übereinstimmung mit dem technischen Regelwerk Rast 06 und entspricht dem Förderkriterium „Wiederherstellung“ der nach der Richtlinie Hochwasserschäden Sachsen-Anhalt 2013.

Die Straßenbordverschiebung geht auch konform mit dem im Zuge der Planung durch den Sachverständigen Roland Dengler (ö.b.v.S. für Baumpflege, Baumstatik, Gehölzwertermittlung und Bodenanalytik) mit Datum vom 08.06.2014 erstellten Baumgutachten. Gegenstand des Gutachtens ist u.a. die Beurteilung der Vitalität der Bäume und der Auswirkungen der geplanten Baumaßnahme auf die Bäume. Dabei kommt der Gutachter zur Einschätzung, dass die Baumwurzeln bis an den Straßenbord heranreichen, aber „so gut wie keine Wurzeln unter dem Bordstein hindurch gewachsen“ sind (s. S. 31 d. Gutachtens). Das Abrücken des Straßenbordes um 20 cm kann den Lebensraum der Bäume verbessern. Zusätzlich wird der Straßenbord als „L-Bord“ mit einer Bordhöhe bis zu 15 cm ausgeführt. Dieser hat den Vorteil, dass er durch die Auflast aus dem Straßenaufbau auf den vorderen Sporn ohne Rückenstütze ausgeführt werden kann. Die Rückenstütze dient als Widerlager für einen Straßenbord und besteht aus Beton, der zwischen dem Baumwurzelbereich und dem Straßenbord anzuordnen ist. Durch den Verzicht auf die Rückenstütze entsteht neben der Reduzierung der Straßenbreite ein zusätzlicher versickerungsfähiger Raum für den Wurzelbereich. Die Bordhöhe von 15 cm ermöglicht auch den Auftrag einer wasserspeichernden Schicht im Bereich der Baumscheiben. Während der Baumaßnahme kommen Maßnahmen gemäß DIN 18920 zum Schutz der Bäume zur Anwendung. Eine ökologische Bauüberwachung wird durchgeführt.

Auf der östlichen Seite wird die Fahrbahn durch einen Natursteinbord mit einer Bordhöhe von 10 cm begrenzt, in Bereichen mit angrenzendem Gehweg mit einer Bordhöhe von 8 cm.

Im Bereich der gastronomischen Einrichtungen werden 3 behindertengerechte Parkplätze ausgewiesen.

Die Fahrbahnoberflächen werden mit einer Querneigung als Dachprofil ausgeführt. Die Straßenentwässerung erfolgt über Einläufe.

Zeitliche Durchführung

Entsprechend dem derzeitigen Planungsstand kann bei Beschluss von folgendem zeitlichen Ablauf ausgegangen werden:

Ausschreibung der Bauleistungen:	05/2020
Vergabebeschluss:	08/2020
Baubeginn:	09/2020
Bauende:	10/2021

Barrierefreiheit

Die Anforderungen aus dem barrierefreien Bauen werden berücksichtigt.

Familienfreundlichkeit

Die geplanten Änderungen sind familienfreundlich.

Fuß- und Radverkehr

Aufgrund der geringen Verkehrsstärke sind keine gesonderten Radverkehrsanlagen erforderlich. Der Radverkehr erfolgt in beide Richtungen auf der Fahrbahn.

Der Fußgängerverkehr erfolgt über die Promenade.

Die Anmerkungen des Radverkehrsbeauftragten zu den Querungsmöglichkeiten werden im weiteren Planungsablauf berücksichtigt. Die Ausweisung als Fahrradstraße erfolgt vorbehaltlich einer verkehrsbehördlichen Anordnung.

4 Bauablauf

Eine Fußgängerführung wird durchgängig gewährleistet.

Die Zufahrt zu den Grundstücken und die Erreichbarkeit für Rettungsfahrzeuge und Müllentsorgung werden in Abstimmung mit der Bauleitung gewährleistet.

Die Fahrbahn wird in Abstimmung mit der Baufirma und der Unteren Verkehrsbehörde in Bauabschnitten gebaut.

5 Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten für das Vorhaben belaufen sich auf 3.142.211,44 Euro.

Die Baumaßnahme erfüllt, so wie dargestellt, die Förderkriterien der Richtlinie Hochwasserschäden Sachsen-Anhalt 2013. Die Finanzierung erfolgt zu 100% aus dem Fluthilfefond des Landes. Ein Bewilligungsbescheid in Höhe der Gesamtkosten liegt seit dem 07.12.2018 vor.

6 Folgekostenentwicklung

Im Bereich der Straße erfolgt keine Änderung der Folgekosten gegenüber dem Bestand.

Anlagen:

- Anlage 1 Übersichtslageplan und Querschnitt
- Anlage 2 Checkliste Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen
- Anlage 3 Familienverträglichkeitsprüfung
- Anlage 4 Stellungnahme Radverkehrsbeauftragter
- Anlage 5 Baumgutachten Auszug