



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VII/2019/00347**
Datum: 13.11.2019
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto:
Verfasser: FB Planen
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	03.12.2019	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben	12.12.2019	öffentlich Entscheidung

Betreff: Baubeschluss GRW-Maßnahme Elsterradweg Delphinstraße

Beschlussvorschlag:

1. Der Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben beschließt die bauliche Realisierung der GRW-Maßnahme Elsterradweg Delphinstraße.
2. Der Baubeschluss erfolgt vorbehaltlich der Bewilligung der im Rahmen des Programms „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur – Tourismus“ beantragten Fördermittel.

René Rebenstorf
Beigeordneter

Darstellung finanzielle Auswirkungen

Für Beschlussvorlagen und Anträge der Fraktionen

Finanzielle Auswirkungen ja nein
 Aktivierungspflichtige Investition ja nein

Ergebnis Prüfung kostengünstigere Alternative

Es wurden Fördermittel über das Programm „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur – Tourismus“ beantragt. Eine vorläufige Förderzusage liegt vor. Die Förderquote liegt bei 88 %. Andere Fördermittel stehen nicht zur Verfügung.

Folgen bei Ablehnung

Die vorläufige Förderzusage ist u.a. an den Nachweis eines Durchführungsbeschlusses bis zum 31.12.2019 gebunden. Sofern dieser nicht fristgerecht vorliegt, kann die Förderzusage aufgehoben werden. Damit wären unter Umständen die Förderwürdigkeit in Gänze oder die Förderquote in Frage gestellt. Bereits verausgabte Planungsmittel sowie die Kosten für eine spätere Realisierung des Vorhabens wären dann mit einem höheren Eigenmittelanteil oder zu 100 % über Eigenmittel der Stadt zu finanzieren.

A	Haushaltswirksamkeit HH-Jahr ff.	Jahr	Höhe (Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
Ergebnisplan	Ertrag (gesamt)			
	Aufwand (gesamt)			
Finanzplan	Einzahlungen (gesamt)	2018	0,00	8.54101109.705
		2019	0,00	
		2020	31.000,00	
		2021	130.100,00	
	Auszahlungen (gesamt)	2018	1.258,00	8.54101109.700
		2019	15.600,00	
		2020	31.000,00	
		2021	146.542,00	

B Folgekosten (Stand:		ab Jahr	Höhe (jährlich, Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ertrag (gesamt)			
	Aufwand (ohne Abschreibungen)	2022	600,00	1.54101/52210100
	Aufwand (jährliche Abschreibungen)			

Auswirkungen auf den Stellenplan
Wenn ja, Stellenerweiterung:

ja

nein

Stellenreduzierung:

Familienverträglichkeit:

ja

Gleichstellungsrelevanz:

ja

Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung

GRW-Maßnahme – Elsterradweg Delphinstraße

- Baubeschluss -

Halle ist eine Stadt am Fluss. Landschaftlich reizvoll gelegen, verlaufen Elster und Saale durch eine abwechslungsreiche Aue mit zahlreichen Nebenarmen und zwischengelagerten Inseln mitten durch die Stadt. Darüber hinaus kann Halle aber auch auf eine interessante kulturgeschichtliche Entwicklung verweisen, die sich in der Kulturmeile entlang der Saale widerspiegelt. Burg Giebichenstein, historische Altstadtkante mit Moritzburg, Dom und Neuer Residenz tragen als architektonische Alleinstellungsmerkmale ebenso wie die Saline oder das neue Planetarium im alten Gasometer zur Unverwechselbarkeit der Stadt bei. Die lebendige Altstadt mit der Marktkirche und vielen kulturellen und gastronomischen Angeboten hat ebenso ihren Reiz, noch dazu, wo dies alles relativ komprimiert und auf kurzen Wegen zu erreichen ist.

Der GRW-Förderantrag zielt darauf ab, das touristische Potential der Stadt weiter zu entwickeln und die touristische Infrastruktur auszubauen. Ein Maßnahmeschwerpunkt liegt auf dem weiteren Ausbau der touristischen Radwege im Stadtgebiet. Mit den beantragten Fördermitteln kann der Ausbau sowohl des Saale- als auch des Elster-Radwanderweges im gesamten Stadtgebiet durchgängig fertiggestellt werden.

Der Elsterradwanderweg, der von seiner Quelle an der tschechischen Grenze bis zur Mündung in die Saale ca. 250 km Streckenlänge umfasst, endet im Stadtgebiet. Der hallesche Abschnitt umfasst ca. 7 km. Im Bestand wird der Elsterweg beinahe ausschließlich entlang von Straßen geführt, meist ohne separate Abgrenzung und teilweise in einem schlechten Ausbauzustand. Beim Elsterradweg liegt das Ziel der Antragstellung darin, die Trassenführung überhaupt erst einmal in Flussnähe zu verlagern und den Weg abschnittsweise in landschaftlich reizvolle Bereiche in Ufernähe zu führen. Dies ist aufgrund hoher Naturschutzauflagen nur in Teilen möglich. In den restlichen Abschnitten sollen durch Straßenausbau bzw. durch die Einordnung von straßenbegleitenden Radwegen die Oberflächen zumindest fahrradfreundlich gestaltet werden.

Abschnitt Delphinstraße

Im Stadtteil Ammendorf soll der Elsterradweg eine neue, direkte Verbindung zwischen Merseburger Straße und Hauptstraße erhalten, die über die Delphinstraße erfolgt. Das vorhandene Kopfsteinpflaster in der Straße wird über die Breite von 4 bis 5,50 m gegen Asphaltbelag ausgetauscht. Nach Norden wird der Elsterradweg innerhalb einer Grünanlage mit einer Breite von 3 m als „Gehweg - Radfahrer frei“ als nichtbenutzungspflichtige gemeinsame Führung für den Rad- und Fußgängerverkehr (Gehweg-Radfahrer frei) hergestellt. Sowohl die Straßenentwässerung als auch die Beleuchtung sind neu herzustellen bzw. zu ergänzen.

Durch die Erstinstallation der technischen Infrastruktur (Beleuchtung, Straßenentwässerung) in der Delphinstraße erhöhen sich die Folgekosten um 600 € pro Jahr.

Im Rahmen des Jour fixe Familienverträglichkeit am 31.01.2019 erhielt das Vorhaben uneingeschränkte Zustimmung. Es wurde als familienverträglich eingestuft.

Mit dem Beschluss des Stadtrates vom 26.09.2018 (Vorlagen-Nr.: VI/2018/04204) wird auf einen Variantenbeschluss verzichtet.

Das Vorhaben unterliegt der fachlichen Prüfung durch das Bau- und Liegenschaftsmanagement des Landes. Der Planungsausschuss wird über das Prüfergebnis informiert.

1	Anlass der Planung / Entwicklungsziele
----------	---

Der Tourismus ist mittlerweile ein ernstzunehmender Wirtschaftsfaktor in der Region. Von 2008 bis 2017 ist die Zahl der Übernachtungen deutlich von 293.478 auf 416.503 gestiegen (+41,9 %). Während die durchschnittliche Aufenthaltsdauer über diesen Zeitraum zwar gesunken ist, konnte Halle eine steigende Anzahl an Gästen verbuchen. Abgeleitet aus den Aufenthaltstagen sowie den durchschnittlichen Ausgaben der Gäste ergibt sich ein Bruttoumsatz im Tourismus von 213,43 Mio. Euro (194,03 Mio. inflationsbereinigt). Den größten Anteil an diesem Umsatz haben die 5,5 Mio. Tagesreisen mit 67 %, gefolgt von den Aufenthaltstagen in gewerblichen Betrieben (mehr als 10 Betten) mit 30 %.

Ableitend aus dem Bruttoumsatz ergibt sich ein touristischer Einkommensbeitrag von 97,2 Mio. Euro. Dies entspricht einem Äquivalent von rund 5.400 Personen, die durch die touristische Nachfrage in Halle (Saale) ein durchschnittliches Primäreinkommen (= 18.000 Euro pro Kopf) beziehen. © BTE 2019, Aktualisierung und Ergänzung Studie Wirtschaftsfaktor Tourismus für die Stadt Halle (Saale) 2012 (dwif)

Durch den Tourismus entstehen in der Region neben einer relevanten Anzahl von Arbeitsplätzen und in der Folge auch von Beiträgen in die Sozialversicherungssysteme auch ein signifikanter Anteil am Steueraufkommen. Gemessen an den ermittelten Effekten ist der Tourismus im Hinblick auf Größe und ökonomischer Bedeutung als mittelgroße Branche zu charakterisieren, für die noch weiteres Entwicklungspotenzial besteht.

Dabei geht es neben der Qualifizierung und Ergänzung von Angeboten vor allem um die Verbesserung der Vernetzung und Erreichbarkeit. Ziel ist es daher, die für die touristische Entwicklung relevanten und überregional bedeutsamen Flussradwanderwege an Elster und Saale durchgängig im gesamten Stadtgebiet auf einen einheitlichen, sicheren und funktionsfähigen Ausbaustandard zu heben und abschnittsweise auf ufernähere und möglichst autofreie Trassen zu verlagern. Im Stadtgebiet konnten in den letzten Jahren zwar bereits einige Trassenabschnitte saniert und ausgebaut werden, nach wie vor gibt es aber auch qualitativ stark abfallende Wegebereiche, die sowohl im Hinblick auf Attraktivität und Nutzungsfreundlichkeit, vor allem aber auf Grund ihres Zustandes problematisch sind.

Abschnitt Delphinstraße

Für den Elsterradweg trifft dies u. a. auf den Streckenabschnitt in Ammendorf zu. Die aktuelle Streckenführung verläuft über einen Umweg entlang der Merseburger Straße bis zur Anbindung an die Hauptstraße Ammendorf, die hier als Sackgasse endet. Mit dem geplanten Umbau der Merseburger Straße im Zuge des Stadtbahnprogramms kann die signalisierte Straßenquerung so gelegt werden, dass für die Radfahrenden eine direkte Führung von der Regensburger Straße in die Delphinstraße möglich ist. Über die Delphinstraße kann eine direkte Führung an der historischen Ortskirche Ammendorf vorbei erfolgen. Dazu soll die Delphinstraße in der gesamten Breite auf einer Länge von 38 m grundhaft ausgebaut und mit einem Asphaltbelag befestigt werden. Der Elsterradweg soll zukünftig auf diese Trasse verlegt werden.

2	Bestandsbeschreibung
----------	-----------------------------

Die Delphinstraße ist eine Sackgasse mit Anliegerverkehr und hat eine Breite von 3,90 bis ca. 8,0 m auf einer Länge von 38 m. Der Oberflächenbelag ist über die gesamte Breite aus Kopfsteinpflaster hergestellt, ohne Unterteilung des Straßenraumes. Von der Delphinstraße

gehen vier Grundstückszufahrten sowie der Anschluss zur Straße „Schulberg“ ab. Dieser führt als 1,60 m breiter Gehweg mit Betonplatten durch eine kleine Grünalge und bindet an die Nebenanlagen der Merseburger Straße an. Im gesamten Bearbeitungsgebiet existieren weder Beleuchtungsmasten noch Entwässerungseinrichtungen.



3 Entwurfslösung

Die Führung des Elsterradweges über die Delphinstraße stellt zukünftig die direkte Verbindung zwischen ampelgeregeltem Übergang Merseburger Straße und der Hauptstraße in Ammendorf her. Der Radweg wird im Bereich der kleinen Grünfläche, zwischen der Merseburger Straße und Delphinstraße als „Gehweg -Radfahrer frei“ aus beiden Richtungen eingeordnet.

Entsprechend ERA, Abschnitt 3.6 "Gemeinsame Führung mit dem Radverkehr" unter Abschnitt "Breite", hängt die Breite der Verkehrsanlage von der Nutzungsintensität im Rad- und Fußgängerverkehr ab und beträgt bei geringer Nutzungsintensität mindestens 2,50 m.

Für den Gehweg F3 ist folgender grundhafter Aufbau vorgesehen:

4 cm Asphaltdeckschicht AC 8 DN, 50/70
8 cm Asphalttragschicht AC 22 TN 50/70
28 cm Schottertragschicht B1 0/32 $E_{v2} \geq 100$ MPa
40 cm Gesamtdicke

In der Delphinstraße wird der Radverkehr dann auf der Fahrbahn geführt. Das hier vorhandene Kopfsteinpflaster wird in der kompletten Breite von 3,90 bis 8,0 m ausgebaut und in einer Breite von 4,00 m bis 5,50 m grundhaft mit Asphaltbelag erneuert.

Hier ergibt sich im Fahrbahnbereich auf Grund der PKW-Nutzung gemäß RStO12, Tafel 1, Zeile 3 folgender grundhafter Aufbau:

4 cm Asphaltdeckschicht AC 8 DN, 50/70
8 cm Asphalttragschicht AC 22 TN 50/70
15 cm Schottertragschicht B1 0/32 $E_{v2} \geq 120$ MPa
23 cm Frostschuttschicht B2 0/45, $E_{v2} \geq 100$ MPa
50 cm Gesamtdicke

Es sind Bodenverbesserungsmaßnahmen zur Erreichung der Mindesttragfähigkeit des Planums erforderlich.

Die Randstreifen werden mit einer wassergebundenen Deckschicht versehen. Der Übergang des "Gehwegs - Radfahrer frei" wird durch die Herstellung einer Doppelquerungsstelle so ausgebildet, dass durch den Einbau von Blindenleitstreifen auf den Wechsel hingewiesen wird und für die Radfahrer durch Einbau von abgesenkten Rundborden eine bequeme Überfahrt ermöglicht wird."

Nach Norden wird der Elsterradweg innerhalb einer Grünanlage mit einer Breite von 3,00 m als nichtbenutzungspflichtige gemeinsame Führung für den Rad - und Fußgängerverkehr (Gehweg-Radfahrer frei) hergestellt."

In der Delphinstraße ist keine Entwässerungseinrichtung für Oberflächenwasser vorhanden. Die Entwässerung der geplanten befestigten Fahrbahn erfolgt vorbehaltlich des Übergabepunktes der HWS über einen neuen Regenwasserkanal, welcher über die Hauptstraße zur Merseburger Straße geführt und dort an die vorhandene Kanalisation angeschlossen werden soll.

Beleuchtungstechnisch wird die Delphinstraße durch 2 neue Straßenleuchten erschlossen.

Ein Mittelspannungskabel der Energieversorgung Halle Netz GmbH soll im Zusammenhang mit dem Straßenbau in den Seitenbereich umverlegt werden.

Die Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung ergab einen negativen Kompensationsbedarf, d.h. die Maßnahme ist hinsichtlich Versiegelung mehr als ausgeglichen. Das wurde erreicht, indem Pflasterflächen reduziert und teilweise durch Wassergebundene Decke ersetzt wurden. Es werden keine Bäume gefällt.

Durch den Radverkehrsbeauftragten der Stadt und die Förderservice GmbH der Investitionsbank Sachsen-Anhalt werden die Verlagerung und der Ausbau der Trasse befürwortet.

Die Genehmigung der Trassenänderung durch das Landesverwaltungsamt liegt vor.

4	Finanzierung
----------	---------------------

Für die Maßnahme wurden Fördermittel aus dem Programm „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur – Tourismus“ beantragt. Eine vorläufige Förderzusage liegt vor. Die Förderquote liegt bei ca. 88 %.

Finanzierungsübersicht des Bauablaufs

ERW Delphinstraße		Ist	HH-Erm.	Plan	Plan	
PSP-Elemente	Kostenberechnung	2018	2019	2020	2021	Gesamt
8.54101109.700.900	Bauleistungen	0	0	31.000	144.000	175.000
8.54101109.700.800	Planungsleistungen	1.258	15.600		2.542	19.400
Gesamtkosten		1.258	15.600	31.000	146.542	194.400
8.54101109.705	Zuweisung v. Land, GRW 88,83%	0	0	31.000	130.100	161.100

Die Finanzierung wird mit der kommenden HH-Planung auf die Jahresscheiben angepasst. Die Refinanzierung wird in 2019 nicht vereinnahmt. Die Deckung der Fehleinnahme erfolgt durch die bereitgestellten Eigenmittel zur GRW-Förderung insgesamt.

Bauablauf

Der Baubeginn erfolgt witterungsabhängig voraussichtlich erst Anfang 2021. Der Bauzeitraum beträgt etwa 3 Monate.

Kostenberechnung nach DIN 276

Nr.	Kostenart	Summe Kostenart	Gesamtsumme
300	Bauwerk - Baukonstruktionen		
	360 Linienbauteile		
361	Straßenkonstruktionen	131.151	
	390 Sonstige Maßnahmen für Baukonstruktionen		
391	Baustelleneinrichtung	9.057	
393	Sicherungsmaßnahmen	5.542	
	Summe Außenanlagen	145.750	145.750
700	Baunebenkosten		
	730 Architekten- und Ingenieurleistungen		
734	Ingenieurbauwerke und Verkehrsanlagen	14.410	
	740 Gutachten und Beratung		
743	Bodenmechanik, Erd- und Grundbau	51	
747	Sicherheits- und Gesundheitsschutz	1.070	
749	Gutachten, Beratung, sonstiges	555	
	770 Allgemeine Baunebenkosten		
771	Prüfungen, Genehmigung, Abnahmen	512	
779	Allgemeine Baunebenkosten, sonst.	176	
	790 Sonstige Baunebenkosten		
	allgemeine Nebenkosten	839	
	Summe Baunebenkosten	17.612	17.612
	Gesamtsumme Netto		163.361
	Mehrwertsteuer 19%		31.039
	Gesamtsumme Brutto		194.400

5 Folgekosten

Kostenfaktor	Bestand			Neu		
	Menge	Einheit	Summe / Jahr	Menge	Einheit	Summe / Jahr
Verkehrsflächen						
Asphaltflächen, bauliche Unterhaltung	24	m ²	20,55 €	309	m ²	263,02 €
Asphaltflächen, Reinigung	0	m ²	0,00 €	309	m ²	108,15 €
Pflaster- / Plattenflächen	384	m ²	498,89 €	63	m ²	81,48 €
Wassergebundene Decke	16	m ²	29,09 €	97	m ²	173,50 €
Grünflächen						
Rasenflächen	120	m ²	78,00 €	75	m ²	48,53 €
Einbauten, Ausstattung						
Beleuchtung	0	Stk	0,00 €	2	Stk	260,00 €
Straßenabläufe, Reinigung	0	Stk	0,00 €	5	Stk	100,00 €
Straßenentwässerung	24	m ²	4,84 €	309	m ²	61,89 €
Beschilderung	0	Stk	0,00 €	2	Stk	40,00 €
Summe / Jahr (netto)			631,36 €			1.136,57 €
Mehrwertsteuer 19%			119,96 €			215,95 €
Summe / Jahr (brutto)			751,32 €			1.352,52 €

Es ergibt sich eine Folgekostenerhöhung um 600 € pro Jahr, die im Wesentlichen durch Unterhaltung für die bislang nicht vorhandene technische Infrastruktur (Beleuchtung, Straßenentwässerung) entsteht.

Die Folgekosten werden aus dem PSP-Element 1.54101/52210100 des Fachbereichs Bauen gedeckt.

Anlagen:

Anlagen gesamt

- Anlage 1 Übersichtsplan Abschnitte Regensburger / Delphin / Kaiserslauterer Straße
- Anlage 2 Lageplan Delphinstraße
- Anlage 3 Checkliste Barrierefreiheit
- Anlage 4 Radverkehrsbeauftragter