



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VII/2019/00425**
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 Slipanlage Sandanger

Beschlussvorschlag:

1. Der Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben beschließt die bauliche Realisierung der GRW-Maßnahme Slipanlage Sandanger.
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	8.55101050.705
		2019	0,00	
		2020	0,00	
		2021	351.600,00	
		2022	145.100,00	
	Auszahlungen (gesamt)	2018	0,00	8.55101050.700
		2019	34.500,00	
		2020	42.600,00	
		2021	450.600,00	
		2022	225.300,00	

B Folgekosten (Stand:		ab Jahr	Höhe (jährlich, Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ertrag (gesamt)			
	Aufwand (ohne Abschreibungen)	2022	10.900,00	1.55102/52210800
	Aufwand (jährli- che Abschrei- bungen)			

Auswirkungen auf den Stellenplan
Wenn ja, Stellenerweiterung:

ja

nein

Stellenreduzierung:

Familienverträglichkeit:

ja

Gleichstellungsrelevanz:

ja

Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung

GRW-Maßnahme – Slipanlage Sandanger

- 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. Ein Maßnahmeschwerpunkt liegt auf dem weiteren Ausbau der wassertouristischen Infrastruktur im Stadtgebiet. Es sollen vor allem im innenstadtnahen Bereich Entwicklungspunkte initialisiert werden, die die Saale und ihre Nebenarme zu attraktiven Bausteinen der gesamtstädtischen touristischen Entwicklung machen. Die zentrale Aue mit Sandanger und Saline-Insel, die in fußläufiger Distanz zur Altstadt liegt, steht dabei auf Grund ihrer Lagegunst besonders im Fokus.

Auf Grund der anthropogenen Vorprägung der Gebiete ist hier eine teilweise touristische Nachnutzung auch unter naturschutzfachlicher Sicht nicht ausgeschlossen.

Ein wesentliches Projekt ist dabei der Neubau einer Slipanlage am Sandanger. Vorgesehen ist die Herstellung einer Rampe zur Elisabethsaale, die seitlich durch Bohrpfahlwände gefasst wird. Die Zufahrt erfolgt von der Straße „An der wilden Saale“ über den Randbereich des aktuell noch vom Nachwuchsleistungszentrum des HFC genutzten Geländes. Eine Wendemöglichkeit und Kurzzeitparkplätze werden ebenfalls mit hergestellt. Durch die öffentliche Einsetzstelle wird Halle auch für Motorbootreisende aus einem größeren Einzugsbereich interessant. Die angestrebte Gesamtentwicklung mit einem Camping- und Caravanplatz, der das Abstellen von Trailerfahrzeugen ermöglicht und einer autofrei auf kurzem Wege erreichbaren Altstadt schafft ein attraktives Gesamtpaket.

Durch die Slipanlage und die Zufahrt wird eine Flächenversiegelung verursacht. Diese wird an anderer Stelle im Stadtgebiet wieder ausgeglichen. Darüber hinaus müssen durch die Baumaßnahme 9 vorhandene Bäume gefällt werden, die im Sinne der Baumschutzsatzung der Stadt Halle geschützt sind. Als Ersatz werden 12 neue Hochstämme gepflanzt.

Auf Grund der Neuanlage von befestigten Flächen und der Inanspruchnahme von Flächen, die bislang nicht durch die Stadt Halle unterhalten wurden, erhöhen sich die Folgekosten um 10.900 € pro Jahr.

Im Rahmen des Jour fixe Familienverträglichkeit am 03.09.2019 erhielt das Vorhaben uneingeschränkte Zustimmung. Es wurde als familienverträglich eingestuft.

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

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

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 unter anderem auch um die Qualifizierung und Ergänzung von wassertouristischen Angeboten. Ziel ist es daher, neben der Schließung von Infrastrukturlücken eine optimale Verknüpfung mit anderen touristischen Angeboten herzustellen, um vorhandene Potentiale miteinander zu vernetzen und Synergien zu erzeugen. Insbesondere die Möglichkeit zur Konzentration von wassertouristischen Angeboten in unmittelbarer Altstadtnähe, wie sie mit dem Fahrgastschiffanleger am MMZ oder der Einrichtung von Liegeplätzen im Stadt- oder Sophienhafen bereits umgesetzt wird, macht die Stadt für den Wassertourismus besonders attraktiv.

Mit dem Neubau einer Slipanlage am Sandanger soll dieses Konzept um einen weiteren Baustein ergänzt werden. Die Stadt wird durch eine öffentliche, frei zugängliche Einsetzstelle für Motorboote auch für Wassersportler aus einem wesentlich größeren Einzugsgebiet interessant, die ihr Boot trailern können, weil die Anreise über die Straße deutlich schneller geht. Halle kann damit auch als Start- oder Zielort für Bootstouren fungieren. So sind Routen zum Beispiel von und nach Magdeburg, Dresden und Berlin gegeben. Angestrebt wird auch die Anbindung stromauf an die Saale-Unstrut-Region.

Der Standort Sandanger ermöglicht nach dem hochwasserbedingten Umzug des Nachwuchsleistungszentrums des HFC auch die Nutzung der Fläche für einen naturnahen Camping- und Caravanstellplatz, so dass für Trailerfahrzeuge in unmittelbarer Nähe eine Abstellmöglichkeit angeboten werden kann. Mit dem ebenfalls geplanten Neubau der Sandanger- und der Salinebrücke ist hier zukünftig auch eine perfekte Rad- und Fußwegeanbindung an die Altstadt mit ihren vielfältigen kulturellen und gastronomischen Angeboten vorhanden.

Darüber hinaus kann die bisherige öffentliche Slipanlage an der Saalepromenade Giebichenstein, die nur für Rettungseinsätze ausgebaut ist, aufgegeben werden. Neben den technischen Einschränkungen entfallen dann auch die Nutzungskonflikte, die die stark frequentierte Promenade mit sich bringt.

Der Sandanger liegt zentral innerhalb des Stadtgebietes, auf der Westseite der Elisabethsaale zwischen Mansfelder Straße und der Zufahrt zum Gut Gimritz bzw. der Peißnitzinsel, in unmittelbarer Nähe zur historischen Altstadt von Halle.

Auf den Flächen befindet sich heute überwiegend das eingezäunte Nachwuchstrainingsgelände des Halleschen FC, das jedoch auf einen neuen Standort in der Silberhöhe verlagert werden soll. Im Norden des Trainingsgeländes befinden sich ein Rasentrainingsplatz, ein Kunstrasenspielfeld und ein kleines Beachvolleyballfeld, die in Scherrasenflächen eingebettet sind.

Der Sandanger ist mit der Elisabeth-Saale vorteilhaft an die Wasserwege der Saale angeschlossen. Zugleich ist die verkehrstechnische Erschließung von der nahe gelegenen Bundesstraße B80 über die Halle-Saale-Schleife und die Zufahrtsstraße An der Wilden Saale gegeben. In Nord-Süd-Richtung verläuft auf dem Sandanger ein uferbegleitender Radweg zur Peißnitzinsel mit einer beidseitigen Kastanienallee in einem Rasenbankett. Der Weg hat eine Breite von 4 m und ist mit Asphalt befestigt. Über diese Trasse wird im Moment der Saaleradwanderweg geführt. Die Grünfläche zwischen HFC-Gelände und Fluss hat eine Breite von ca. 20 m.

Die Elisabethsaale ist in Höhe des Sandangers der westlichste Nebenarm der Stromsaale. Das Geländeneiveau liegt bei ca. 75,80 m NHN und damit ca. > 2 m über dem Flusswasserspiegel und innerhalb von Überflutungsflächen. Der HQ100 liegt bei 78,32 m NHN und somit ca. 2,50 m über dem anliegenden Gelände Sandanger. Bei HQ10 steht das Wasser ca. 1,0 m hoch.

Die Uferböschung ist relativ steil und mit Gehölzen bewachsen. Dabei handelt es sich überwiegend um Sämlinge von Eschenahorn.

3	Entwurfslösung
----------	-----------------------

Die geplante Slipanlage wird von der Straße „An der Wilden Saale“ über eine eigens zu erstellende Zufahrt erreicht. Sie dient dem Einsetzen und Herausnehmen von motorisierten Sport,- bzw. Freizeitbooten und größeren muskelbetriebenen Ruderbooten unter Verwendung von Trailern an Zugfahrzeugen. Darüber hinaus dient sie auch als Einsatzstelle für Rettungseinsätze der Feuerwehr, des THWs oder der DLRG.

Die Zufahrt wird als Sackgasse auf einer Länge von 410 m und in einer Breite von 5 m in Asphalt grundhaft ausgebaut. Sie wird gemäß der „Richtlinien für die Integrierte Netzgestaltung“ (RIN) als kleinräumige Erschließungsstraße der Verkehrswegekategorie ES V eingeordnet.

Für den Aufbau der Fahrbahn wird eine Belastungsklasse nach RStO 12 von Bk1,0 gewählt. Der Oberbau ist in Anlehnung an die Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12) Tafel 1 Zeile 1 dimensioniert.

Asphaltbeton AC 11 DN 50/70	4	cm
Asphaltbinder AC 32 TN 50/70	14	cm
Frostschuttschicht B2 0/45	52	cm
Gesamtaufbau	70	cm
Qualifizierte Bodenverbesserung	20	cm

Die neue Fahrbahn erhält eine einseitige Querneigung von 2,5 % und entwässert breitflächig über die Seitenbereiche / Bankette.

Die neue Zufahrt kreuzt sowohl den zukünftigen Saale-Harz-Radweg, welcher von der Sandangerbrücke in Ost-West-Richtung verlaufen wird, als auch den Nord-Süd-verlaufenden, uferbegleitenden Radweg. In unmittelbarer Nähe des Uferbereiches ist parallel zur Zufahrt eine Aufstellmöglichkeit für 4 Wohnmobile zzgl. Trailer je Seite geplant (Einzel-länge 8,85 m).

Zwischen Ufer und uferbegleitendem Radweg ist eine gepflasterte Wendemöglichkeit vorgesehen, wodurch Konflikte beim Rückwärtsfahren mit anderen Verkehrsteilnehmern vermieden werden. Die ankommenden Trailerfahrzeuge kreuzen somit zuerst den Radweg, nutzen die Wendemöglichkeit und fahren rückwärts in die Slipanlage ein. Wegbegleitend werden wasserseitig Betonpalisaden zur Kennzeichnung des Wegeverlaufs aufgestellt. Der Nachweis der Schleppkurven erfolgt mit dem Bemessungsfahrzeug Wohnmobil mit einem einachsigen Trailer bzw. 2-achsiger LKW. In den Kurvenbereichen sind daher teilweise Fahrbahnverbreiterungen erforderlich.

Die geplante Slipanlage ist eine 75 m lange und 3,50 m breite Rampe mit Kaimauer und folgt dem Böschungsverlauf der Elisabethsaale. Das Bauwerk wird in Stahlbeton ausgeführt und mit einer gleichbleibenden Neigung von 1:8 ins Wasser geführt. Lediglich die Fahrbahn wird mit Fertigteilplatten auf einer Schottertragschicht befestigt. Die Nutzung der Slipanlage ist sowohl bei Niedrigwasser (73,5m NHN) als auch bei höchstem schiffbaren Betriebswasserstand (75,35 m NHN) möglich.

Die Fahrbahn wird mit zwei parallelen Bohrpfahlwänden eingefasst und gegen Auskolkung geschützt. Ab der Höhe Niedrigwasser (73,50 NHN) bis zum höchsten Punkt der Rampe erhalten die Bohrpfähle einen Kopfbalken. Die Pfähle haben einen Überstand von ca. 20cm und bilden damit eine Aufkantung, die ein Abgleiten beim Befahren der Rampe verhindert.

Oberhalb der landseitigen Wand wird ein 1,75 m breiter Begleitweg in wassergebundener Decke ausgebildet. Im Bereich der Ein- und Ausstiegsstelle weitet sich der Weg auf 3,70 m.

Die Endpunkte der Bohrpfahlwände werden jeweils mit einer Dalbe markiert, die bis 1,0 m über höchsten schiffbaren Wasserstand bzw. 0,50 m über Pegel Jahrhunderthochwasser reichen. Alle 3,0 m werden Festmachevorrichtungen angeordnet.

Die Anlage der Sport- und Freizeitschiffahrt wird nach der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung beschildert.

Durch den Ausbau der bislang unbefestigten Flächen werden zusätzliche Flächen versiegelt. Darüber hinaus müssen für die Rampe 600 m² Gehölzfläche im Böschungsbereich zur Elisabethsaale gerodet werden. Der Bestand besteht überwiegend aus Sämlingen von Eschenahorn, der zu den invasiven Neophyten zählt. Der Eingriff wurde über Biotopwertpunkte bilanziert. Der Ausgleich erfolgt aus dem Flächenpool „Kleingartenanlage Saaletal-Lettin“. Hier wurde im Rahmen einer Hochwasserfolgemaßnahme die Kleingartenanlage rückgebaut und Flächen entsiegelt.

Neben den Flächeneingriffen wird Aufgrund der notwendigen Tiefbauarbeiten für die Zuwegung sowie des Eingriffes in das Ufer auch die Fällung von Einzelbäumen erforderlich. Hier wurde im Rahmen der Planung die Trassenlage der Zufahrt so weit wie möglich optimiert. Es müssen jedoch 23 Bäume gerodet werden, von denen allerdings nur 9 Spitzahorne antragspflichtig im Sinne der Baumschutzsatzung sind. Bei den anderen Bäumen handelt es sich um nicht heimischen Eschenahorn und Pappeln sowie um untermaßige Sämlinge.

Als Ausgleich und Ersatz ist die Pflanzung von 12 heimischen Laubbäumen entlang der Zufahrt vorgesehen. Die Auswahl der Art erfolgt in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde.

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

Slipanlage Sandanger		Ist	Plan	Plan	Plan	Plan	
PSP-Elemente	Kostenberechnung	2018	2019	2020	2021	2022	Gesamt
8.55101050.700.900	Bauleistungen	0	0	0	423.200	211.600	634.800
8.55101050.700.800	Planungsleistungen	0	34.500	42.600	27.400	13.700	118.200
Gesamtkosten		0	34.500	42.600	450.600	225.300	753.000
8.55101050.705	Zuweisung v. Land, GRW 88,83%	0	0	0	351.600	145.100	496.700

Die Finanzierung wird mit der HH-Planung 2020 auf die Jahresscheiben angepasst. Die Re-finanzierung wird in 2019 nicht vereinnahmt. Die Deckung der Fehleinnahme erfolgt durch die bereitgestellten Eigenmittel zur GRW-Förderung insgesamt.

Bauablauf

Die notwendigen Rodungsarbeiten werden im Fällzeitraum bis Ende Februar 2021 erfolgen. Der eigentliche Baubeginn erfolgt witterungsabhängig erst im Frühjahr 2021. Der Bauzeitraum beträgt etwa 4 Monate. Auf Grund des Zeitfensters für die Pflanzmaßnahmen wird die Maßnahme aber erst Ende 2022 abgeschlossen werden können.

Kostenberechnung nach DIN 276

Nr.	Kostenart	Summe Kostenart	Gesamtsum
300	Bauwerk - Baukonstruktionen		
	310 Erdbaumaßnahmen		
311	Herstellung	54.375	
313	Wasserhaltung	4.000	
	320 Gründungen		
323	Tiefgründung	103.860	
324	Unterböden und Bodenplatten	13.650	
	370 Baukonstruktive Einbauten		
379	Baukonstruktive Einbauten, sonstiges	8.820	
	390 Sonstige Maßnahme für Baukonstruktion		
391	Baustelleneinrichtung	11.100	
392	Schutzmaßnahmen	800	
500	Außenanlagen		
	510 Geländeflächen		
511	Oberbodenarbeiten	22.348	
512	Bodenarbeiten	13.748	
	520 Befestigte Flächen		
522	Straßen	190.235	
	530 Baukonstruktionen in Außenanlagen		
531	Einfriedungen	7.140	
	540 Technische Anlagen in Außenanlagen		
546	Starkstromanlagen	52.050	
	570 Pflanz- und Saatflächen		
573	Sicherungsbauweise	4.775	
574	Pflanzen	7.200	
575	Rasenansaat	7.000	
	590 Sonstige Maßnahmen in Außenanlagen		
591	Baustelleneinrichtung	17.700	
593	Sicherungsmaßnahmen	12.890	
594	Abbrucharbeiten	1.788	
	Summe Außenanlagen	533.479	533.479
700	Baunebenkosten		
	730 Architekten- und Ingenieurleistungen		
732	Freianlagenplanung	52.590	
734	Ingenieurbauwerke	22.301	
735	Tragwerksplanung	19.690	
	740 Gutachten und Beratung		
743	Bodenmechanik, Erd- und Grundbau	8.500	
747	Sicherheits- und Gesundheitsschutz	12.330	
	770 Allgemeine Baunebenkosten		
771	Prüfungen, Genehmigung, Abnahmen	4.160	
779	Allgemeine Baunebenkosten, sonst.	6.621	
	Summe Baunebenkosten	126.192	126.192
	Gesamtsumme Netto		659.671
	Mehrwertsteuer 19%		125.337
	Gesamtsumme Brutto		785.008

6 Folgekostenentwicklung

Folgekostenentwicklung							
Kostenfaktor	Bestand			Neu			
	Menge	Einheit	Summe / Jahr	Menge	Einheit	Summe / Jahr	
Verkehrsflächen							
Asphaltflächen, bauliche Unterhaltung	42	m ²	35,70 €	2.592	m ²	2.203,20 €	
Asphaltflächen, Reinigung	42	m ²	14,70 €	2.592	m ²	907,20 €	
Wassergebundene Decke	0	m ²	0,00 €	43	m ²	76,97 €	
Grünflächen							
Bäume	23	Stk	57,50 €	12	Stk	1.680,00 €	
Strauchpflanzung >1m	101	m ²	393,90 €	0	m ²	0,00 €	
Rasenflächen / Bankette	267	m ²	173,55 €	917	m ²	596,05 €	
Flächenunterhaltung durch Dritte	3.165	m ²	0,00 €	0	m ²	0,00 €	
Ingenieurbauwerke							
Slipanlage (Pfahlwände)	0	Stk	0,00 €	1	Stk	2.753,80 €	
Einbauten, Ausstattung							
Beleuchtung	0	Stk	0,00 €	10	Stk	1.300,00 €	
Beschilderung	0	Stk	0,00 €	4	Stk	80,00 €	
Summe / Jahr (netto)			721,02 €			9.659,24 €	
Mehrwertsteuer 19%			136,99 €			1.835,26 €	
Summe / Jahr (brutto)			858,01 €			11.494,50 €	

Es ergibt sich eine Folgekostenerhöhung um 10.900 € pro Jahr, weil bislang nicht unterhaltene Flächen des HFC Geländes genutzt werden und die neuen baulichen Anlagen einen höheren Unterhaltungsaufwand verursachen.

Die Folgekosten für die Instandhaltung des Bauwerkes betragen ca. 1,4 % der Herstellkosten pro Jahr. Dies entspricht ca. 3.280 €. Des Weiteren fallen Kosten für Bauwerkshauptprüfungen alle 6 Jahre in Höhe von ca. 500 € an. Die Folgekosten für die Unterhaltung der Wegeanschlussflächen trägt ebenfalls der FB Umwelt, die aus dem PSP-Element 1.55102/52210800 gedeckt werden.

Darüber hinaus sind für die standortgerechte Erziehung und Pflege der Einzelbäume Maßnahmen entsprechend der ZTV Baumpflege über einen Zeitraum von 15 Jahren erforderlich. Das erste Jahr Fertigstellungspflege nach der Baumpflanzung ist Bestandteil der Baumaßnahme und wird mit gefördert. Für die restlichen 14 Jahre fallen im Durchschnitt 167,00 € pro Baum und Jahr an Unterhaltungskosten an.

Die Folgekosten für den FB Umwelt erhöhen sich um 2.712 €, die aus dem PSP-Element 1.55102/52210800 gedeckt werden.

Die Folgekosten insgesamt erhöhen sich auf 10.637 € pro Jahr.

Anlagen:

Anlagen gesamt

Anlage 1 Übersichtsplan

Anlage 2 Lageplan

Anlage 3 Bauwerksplan

Anlage 4 Checkliste Barrierefreiheit

Anlage 5 Radverkehrsbeauftragter