



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VII/2022/04619**
Datum: 15.09.2022
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto: 58110220/6600.1030
Verfasser: FB Mobilität
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	06.12.2022	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben	15.12.2022	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	21.12.2022	öffentlich Entscheidung

Betreff: **Verzicht auf Variantenbeschluss und Baubeschluss „Sanierung des südlichen Tunneleingangs BR 101 in der Silberhöhe“**

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat beschließt, für den Tunnel Silberhöhe BR 101 auf den Variantenbeschluss zu verzichten.
2. Der Stadtrat beschließt die Realisierung der Sanierung des südlichen Tunneleingangs BR 101 in der Silberhöhe mit einem Gesamtwertumfang von 1.276.000,00 Euro.

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)	2020-2023	850.700,00	8.511080086.715
	Auszahlungen (gesamt)	2020-2023	1.276.000,00	8.511080086.700

B	Folgekosten (Stand:	ab Jahr	Höhe (jährlich, Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ertrag (gesamt)			
	Aufwand (ohne Abschreibungen)	ab 2025 p.a. alle 6 Jahre	18.000,00 3.000,00	52210200/1.54101 54310700/1.54101
	Aufwand (jährliche Abschreibungen)			

Auswirkungen auf den Stellenplan

☐ ja

☒ nein

Wenn ja, Stellenerweiterung:

Stellenreduzierung:

Familienverträglichkeit:

☒ ja

Gleichstellungsrelevanz:

☒ ja

Klimawirkung:

☐ positiv

☒ keine

☐ negativ

Inhaltsverzeichnis

Begründung der Maßnahme	4
1. Allgemeine Beschreibung	4
2. Veranlassung, Bauwerkszustand	4
3. Gegenstand der Beschlussvorlage	4
4. Beschreibung der auszuführenden Leistungen	4
5. Grunderwerb.....	5
6. Kosten	5
7. Finanzierung der Maßnahme	5
8. Folgekosten	5
9. Familienverträglichkeitsprüfung, Barrierefreiheit, Fuß- und Radverkehr	5
10. Zeitschiene der Maßnahmenumsetzung.....	6

Anlagen gesamt:

Anlage 1	Übersichtskarte
Anlage 2	Lageplan
Anlage 3	Bauwerksplan Blatt 1 (Ansicht, Draufsicht, Querschnitt)
Anlage 4	Bauwerksplan Blatt 2 (Längsschnitte, Regelquerschnitt)
Anlage 5	Bauwerksplan Blatt 3 (Abbruch- und Baukonzept)
Anlage 6	Familienverträglichkeit
Anlage 7	Checkliste barrierefreie Gestaltung Verkehrsanlagen

Begründung der Maßnahme

1. Allgemeine Beschreibung

Der vorhandene Fußgängertunnel BR 101 ist das verbindende Element zwischen den Stadtteilen Silberhöhe und Südstadt. Er unterführt einen Fuß- und Radweg unter der Freyburger Straße („Stadttunnel“). Im weiteren Verlauf des städtischen Bauwerksabschnittes schließt sich nördlich der Tunnelabschnitt der DB AG getrennt mittels Raumfuge an. Im Tunnelabschnitt der DB AG sind die Bahnsteige des S-Bahn-Haltepunktes Halle-Silberhöhe über Treppen erreichbar.

2. Veranlassung, Bauwerkszustand

Der bauliche Zustand einschließlich Umgebung entspricht nicht den aktuellen Erfordernissen an eine verkehrssichere, statisch erforderliche, dauerhafte und offene, lichtdurchflutete und vollumfänglich nutzbare Gestalt des Tunnels und insbesondere des Eingangsbereiches.

Der unzureichende technische Zustand des Tunnels, die flankierenden Rampenstützwände, ungeordnete Freiräume und unzureichende Belichtungsverhältnisse erfordern einen Teilrückbau und eine Neugestaltung.

Insbesondere der Zustand des vorhandenen Ingenieurbauwerkes auf Grund vorhandener Schäden, fehlendes Ankündigungsverhalten basierend auf den verwendeten Baustahl und die fehlenden Flügelwände für den notwendigen Rückbau der Rampenwände erlauben keine wirtschaftliche Umgestaltung des Tunnels im Bereich der überführten Freyburger Straße. Hier ist ein Teilrückbau und Ersatz zwingend erforderlich.

3. Gegenstand der Beschlussvorlage

Verzicht auf Variantenbeschluss

Der südliche Tunnelabschnitt unter der Freyburger Straße wird einschließlich der Rampenstützwände rückgebaut und ersetzt. Der Ersatzneubau erfolgt an gleicher Stelle wie das Bestandsbauwerk. Die zu überführenden Straße, der unterführte Weg, vorhandene Leitungstrassen und Zufahrten sind Zwangspunkte. Diese geben sowohl die Gradienten als auch den Querschnitt vor. Das nördliche direkt angrenzende Teilstück des Fußgängertunnels befindet sich in Trägerschaft der DB-AG.

Die vorhandenen Gegebenheiten auf und unter dem Bauwerk lassen hierzu keine Variantenuntersuchungen zu. Das neue Bauwerk hat die gleichen Geometrien und Grundabmessungen wie das Bestandsbauwerk. Die Rampenstützwände werden zur notwendigen Öffnung des Raumes rückgebaut und durch Böschungen ersetzt.

Zur natürlichen Belichtung im Tunnel ist vorgesehen Teile zu öffnen. Hier ist es nur möglich den Tunnelabschnitt zwischen dem Bereich der DB AG und den auf dem Tunnel befindlichen überführten Versorgungsleitungen rückzubauen und die Öffnung vorzunehmen.

Baubeschluss

Der Baubeschluss umfasst den Teilabbruch des Tunnelabschnittes unterhalb der Freyburger Straße und der Rampenstützwände sowie den Ersatzneubau des Tunnels. Die Rampenwände werden durch Böschungen ersetzt. Die Beleuchtung wird erneuert und den technischen Erfordernissen angepasst. Der Tunnel wird mit einem farbigen Oberflächenschutzsystem versehen.

4. Beschreibung der auszuführenden Leistungen

Die Planung sieht eine Beibehaltung der Lage des Fußgängertunnels und die Beibehaltung der Linienführung der Freyburger Straße vor.

Die Fahrbahnbreiten der Freyburger Straße und die Gehbahnbreiten des unterführten Verkehrsweges werden ebenfalls beibehalten. Mit dem Bauwerksbestand wurden beidseitig Radfahrstreifen überführt, welche in unveränderter Breite auch auf dem neuen Bauwerk angeordnet sind.

Der Teilersatzneubau des Tunnelbestandsbauwerkes zur Überführung der Freyburger Straße erfolgt am vorhandenen Standort mit kaum veränderten lichten Abmessungen als Brückenbauwerk. Ein vorhandener Abschnitt von 8 m Tunnellänge (Bereich unterhalb der Leitungstrassen) und der Tunnelabschnitt der DB AG bleiben unverändert bestehen. Der Teilneubau ist als einfeldriges offenes Rahmentragwerk aus Stahlbeton mit Flachgründung konzipiert (vgl. Bauwerksplan). Die Rahmenkonstruktion gilt als günstig in der Bauwerksunterhaltung (keine Lager, reduzierte Fugenanzahl etc.) und erlaubt gegenüber einem Plattentragwerk geringere Konstruktionshöhen. Dies ist zwingend notwendig, um die lichte Höhe von 2,50 m gemäß RASSt bzw. ERA zu gewährleisten (Altbestand 2,40 m bis 2,46 m). Die lichte Weite des neuen Bauwerkes entspricht mit 6,24 m dem Bestand, um den absatzfreien Übergang zum unmittelbar angrenzenden verbleibenden Bauwerksbestand zu gewährleisten. Die ehemals abgedeckten nun geöffneten Tunnelbereiche außerhalb der neuen Brücke am Übergang zum verbleibenden Tunnelbestand sind als Trogwände ebenfalls flach gegründet und werden wie die Brücke mit Geländern zur Absturzsicherung versehen.

Im Grundriss ist das Bauwerk gerade. Unterführter Geh-/Radweg und überführte Freyburger Straße kreuzen sich unter einem Bauwerkswinkel von 100 gon. Der Ersatzneubau ist wie der Bestand in mehrere Teilbauwerke gegliedert, siehe Bauwerkspläne.

Die abzubrechenden Rampenwände werden zur Öffnung des Raumes und optischen Verkürzung des Tunnels zurückgebaut und durch Böschungen ersetzt.

Die Böschung und Einschüttung der Widerlager erfolgt analog ZTV E-StB mit einer Böschungsneigung von 1 : 1,8 an den Bauwerksflügeln, welche entlang der Zufahrtsstraße und der Böschungstreppe verzogen werden.

Die Beleuchtung innerhalb des Tunnels erfolgt auf Grund der vorhandenen Anschlüsse in den erhaltenen Tunnelabschnitten in Anlehnung an den Bestand aber nach aktuellen Stand der Technik, entsprechender Lichtpunktberechnung und mittels moderner energieeffizienter Leuchtmittel. Die Mastleuchten im Rampenbereich sind mit der EVH abgestimmt.

5. Grunderwerb

Die Maßnahme erfolgt bestandsnah im öffentlichen Raum. Ein baubedingter Grunderwerb ist nicht erforderlich.

6. Kosten

Die Gesamtkosten für die Maßnahme betragen 1.276.000,00 Euro. Die aufgezeigten Kosten basieren auf dem Preisniveau mit dem Stand 02/2022.

7. Finanzierung der Maßnahme

Im städtischen Haushalt sind für die Maßnahme Gesamtkosten in Höhe von 1.276.000,00 Euro veranschlagt. Die Finanzierung erfolgt aus dem Finanzhaushalt unter Einbeziehung von Fördermitteln „Soziale Stadt“ in Höhe von 847.700,00 Euro.

8. Folgekosten

Die Folgekosten betragen ca. 1,4 % der Herstellungskosten pro Jahr. Dies entspricht ca. 18.000,00 Euro pro Jahr.

Des Weiteren fallen Kosten für Hauptprüfungen alle 6 Jahre in Höhe von ca. 3.000,00 Euro an. Diese sind im Ergebnishaushalt der Stadt Halle (Saale) zu berücksichtigen.

Da es sich um einen Umbau eines bereits vorhandenen Bauwerks handelt, kommt es zu keiner zusätzlichen Erhöhung des Ergebnishaushaltes.

9. Familienverträglichkeitsprüfung, Barrierefreiheit, Fuß- und Radverkehr

Eine Familienverträglichkeitsprüfung ist erfolgt. Es erfolgen auf Grund der Bestandssituation keine gravierenden Veränderungen.

10. Zeitschiene der Maßnahmenumsetzung

Die genaue Einordnung erfolgt in Abhängigkeit und in Koordinierung mit anderen Baumaßnahmen sowie der Verkehrsrechtlichen Anordnung.

vorgesehener Grobablauf

Ausführungsplanung und Erstellung der Ausschreibungsunterlage

01/2023 bis 03/2023

Ausschreibung und Vergabe

04/2023 bis 07/2023

Bauausführung

08/2023 bis 07/2024