



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **IV/2007/06722**
Datum: 04.09.2007
Bezug-Nummer.
Kostenstelle/Unterabschnitt: 6630.1330/6300
Verfasser: FB Tiefbau/Straßenverkehr

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	13.11.2007	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach der VOB, VOL und HOAI	15.11.2007	öffentlich Vorberatung
Hauptausschuss	05.12.2007	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	12.12.2007	öffentlich Entscheidung

Betreff: Baubeschluss Ausbau der Delitzscher Straße, Teilabschnitt zwischen Güterbahnhof und Kanenaer Weg inklusive der Straßenbahnanlagen

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat beschließt die Durchführung des ersten Teilabschnittes der Delitzscher Straße zwischen Güterbahnhof und Kanenaer Weg inklusive der Straßenbahnanlagen.
2. Bei einer absehbaren Kostenerhöhung von über 10 % ist unverzüglich ein modifizierter Baubeschluss einzuholen.

Finanzielle Auswirkung:

Haushaltsstelle:
VermHH: Haushaltsteilansatz anteilig 2008 und 2009
Tiefbau 2.6300.950000.230 – 2.493.900 €
Planung 2.6300.959000.230 – 386.000 €
Grunderwerb 2.6300.932000.230 - 66.500 €
Zuweisungen v. Land 2.6300.361000.230 – 2.119.000 €
Straßenausbaubeiträge 2.6300.350000.230 - 401.000 € (ab 2010)

Dr. Thomas Pohlack
Beigeordneter

Inhaltsverzeichnis

- 1. Begründung der Baumaßnahme
- 1.1 Veranlassung
- 1.2 Beschlüsse 3. Hauptabschnitt
- 1.3 Gegenstand des Baubeschlusses
- 1.4 Baubeschreibung
- 1.5 Grunderwerb
- 1.6 Kosten
- 1.7 Finanzierung der Maßnahme
- 1.8 Folgekosten
- 1.9 Straßenausbaubeiträge / Erschließungsbeiträge
- 1.10 Familienverträglichkeitsprüfung
- 1.11 Zeitschiene der Maßnahmeumsetzung

Anlagen:

- Lageplan 1
- Lageplan 2
- Lageplan 3
- Lageplan 4
- Regelquerschnitte 1- 3
- Kostenübersicht für Teilabschnitt
- Investitionsplan
- Einordnung im Haushaltsplan 2008ff entspr. der Kassenwirksamkeit
- Stellungnahme des Fuß- u. Radverkehrsbeauftragten

1. Begründung der Baumaßnahme

1.1 Veranlassung

Die Delitzscher Straße ist baulich in einem sehr schlechten Zustand. Dies betrifft Gleisanlagen, Fahrbahnen und Nebenanlagen gleichermaßen. Neben diesen Defiziten wird sie auch stadtgestalterisch ihrer Funktion als wichtiger Stadteingang nicht gerecht.

Die Hallesche Verkehrs-AG hat in einer Kosten-Nutzen-Untersuchung mit standardisierter Bewertung 3 Planfälle für die Entwicklung des ÖPNV im Straßenzug Delitzscher Straße untersucht. Die gesamtwirtschaftlich am positivsten bewertete Variante ist die Erneuerung der Straßenbahntrasse mit Verlängerung um ca. 1,3 km zwischen der Wendeschleife Büschdorf West und einer Endstelle östlich des Spargelweges in Büschdorf Ost.

Die Stadt Halle und die Hallesche Verkehrs- AG haben deshalb Planungen forciert, das Gesamtvorhaben Straßenbahn Halle-Neustadt – Riebeckplatz/Hbf um einen 3. Hauptabschnitt Riebeckplatz/Hbf bis Stadtteil Büschdorf zu erweitern.

Mit der Anknüpfung an das Gesamtvorhaben sind Sonderförderungen mit einer atypisch günstigen Förderquote verbunden.

Die förderrechtliche Betrachtung als durchgängiges Gesamtvorhaben setzt eine fortlaufende Realisierung der Bauabschnitte voraus. Für den ersten Bauabschnitt des Vorhabens soll deshalb im Frühjahr 2008 die Realisierung beginnen. Dies ist auch für die Einordnung nachfolgender anderer innerstädtischer Baumaßnahmen an Straßenbahnanlagen erforderlich.

1.2 Bisherige Beschlüsse

Grundsatzbeschluss Ausbau der Delitzscher Straße zwischen Güterbahnhof und Büschdorf inkl. der Straßenbahnstrecke (3. HA Halle-Neustadt – Riebeckplatz – Büschdorf)
Vorlagen- Nr.: IV/2007/06243, vom 09. März 2007, Beschluss Stadtrat 27. Juni 2007

Mit dem Beschlusstext:

„Der Stadtrat beschließt die Vorplanung für den Ausbau der Delitzscher Straße zwischen Güterbahnhof und Büschdorf inklusive der Straßenbahnstrecke (3. HA Halle-Neustadt – Riebeckplatz – Büschdorf) als Grundlage für die weitere Planung.“

1.3 Gegenstand des Baubeschlusses

In Punkt 1.7 und 1.11 werden die Notwendigkeiten der zügigen Fortsetzung der Bautätigkeit in Fortführung des fertiggestellten 2. Hauptabschnittes begründet.

Der 1. Teilabschnitt zwischen Güterbahnhof bis westlich Kanenaer Weg ruft nur in geringem Maß Betroffenheiten Dritter hervor. Es wurde deshalb entschieden, im Unterschied zu den weiteren Teilabschnitten, hier auf ein Planfeststellungsverfahren zu verzichten.

Mit dem Ziel eines beschleunigten Baubeginns wird dieser 1. Teilabschnitt gesondert zum Baubeschluss vorgelegt. Für den restlichen Projektbereich östlich des Kanenaer Weges (BA 12) und die Bauabschnitte 13, 14 ist die Einbringung der Beschlussvorlage für März 2008 vorgesehen. Bis zu diesem Zeitpunkt werden die noch laufenden Abstimmungsprozesse z. B. Wendeoval für Lastzüge, ...) und die noch nicht abgeschlossenen Anliegerbeteiligungen erfolgt sein.

Der in diesem Baubeschluss vorgelegte Teilabschnitt des Gesamtvorhabens soll insbesondere aus nachfolgenden Gründen in 2008 ausgeführt werden:

- Der Ausbau des Streckenabschnittes erfordert die Unterbrechung des Straßenbahnbetriebes zwischen dem Hauptbahnhof und der Freimfelder Straße. Die nachfolgend im innerstädtischen Netz vorgesehenen Baumaßnahmen erfordern die Fertigstellung dieses Streckenabschnittes.
- Die direkte Fortsetzung der Nutzung des Bundesprogramms (GVFG § 6 Abs1) erfordert die Erbringung entsprechender förderfähiger Leistungen.
- Die Möglichkeiten der jährlichen Mittelbereitstellung durch die Projektbeteiligten (Bund, Land, Stadt, HAVAG, Versorgungsunternehmen) lassen nur geringe Spielräume und erfordern die entsprechende Verteilung auf mehrere Jahresscheiben.
- Dieser Teilabschnitt zwischen Güterbahnhof bis westlich Kanenaer Weg ruft nur in geringem Maß Betroffenheiten Dritter hervor. Da hier auf ein Planfeststellungsverfahren verzichtet werden kann, ist der Baubeginn in diesem Abschnitt in 2008 möglich. Für den gesamten weiteren Projektbereich ist ein Planfeststellungsverfahren und ein separater Baubeschluss vorgesehen.

Die bauzeitliche Erschließung für das Areal südlich Knoten Freimfelder Straße / Kanenaer Weg lässt sich mit der Baugrenze westlich der Einmündung Kanenaer Weg besser ermöglichen.

Die Planungen liegen im Entwurf vor. Sie werden im Nachfolgenden beschrieben.

1.4 Baubeschreibung

Allgemeine Beschreibung

Der Baubeginn erfolgt westlich der Einmündung Straße Am Güterbahnhof (West) im Anschluss an den bereits neugebauten 2. Hauptabschnitt. Bis zum Knoten Am Güterbahnhof (Ost) erfolgt die Ausbildung eines besonderen Bahnkörpers nur für das nördliche Gleis, da das südliche Gleis durch die linksabbiegenden Fahrzeuge in die Straße Am Güterbahnhof (Ost) befahren werden muss.

Dadurch werden die Abbiegevorgänge in der Straße Am Güterbahnhof (West) auf rechts rein, rechts raus beschränkt. Am nachfolgenden Knoten Delitzscher Straße/Am Güterbahnhof (Ost)/ Karl- von- Thielen- Straße wird eine Lichtsignalisierung eingerichtet. Von und zum Güterbahnhof sind alle Fahrtrichtungen möglich und entsprechend dem heutigen Bedarf leistungsfähig. Ein zukünftiger Bedarf bei Ausbau des Areals am Güterbahnhof kann nicht über die Anbindung der Delitzscher Straße abgedeckt werden.

Östlich der Straße Am Güterbahnhof (Ost) beginnt der besondere Bahnkörper für beide Gleise. An der Eisenbahnüberführung sind die Fahrbahnen in Mindestbreite bei abgeminderter Fahrgeschwindigkeit auf 40 km/h ausgebildet. Nur unter diesen Bedingungen kann die Sicherheit in Bezug auf die Parallelfahrt mit der Straßenbahn ohne einen Brückenneubau sichergestellt werden. Die Höheneinschränkungen in der Durchfahrt verbleiben wie im Bestand. Die Randbedingungen wurden geprüft, eine Verbesserung ist nicht möglich. Eine Fahrbahnabsenkung würde in das statische System der Brücke eingreifen, die Brückenstützen samt Gründung liegen unmittelbar am Fahrbahnrand. Die DB AG nutzt das Gleis auch perspektivisch weiter.

Die östlich folgenden Einmündungen Herrmann-Richter-Weg und Landsberger Straße werden an die südliche bzw. nördliche Richtungsfahrbahn angebunden, ohne dass eine Unterbrechung des besonderen Bahnkörpers erfolgt. Dies ist für die Leistungsfähigkeit des Straßen- und Straßenbahnverkehrs und zur Erhöhung der Sicherheit erforderlich. Die Breite des Straßenraumes lässt in diesem Bereich keine zusätzlichen Abbiegespuren zu. Für Linksabbiegevorgänge bei stadteinwärtiger Fahrtrichtung muss eine Blockumfahrung über die Straße Am Güterbahnhof (West) und Am Güterbahnhof (Ost) zum Herrmann- Richter-Weg vorgenommen werden. Die Zufahrt zur Landsberger Straße erfolgt über den Knoten Freimfelder Straße in die Krondorfer und Büschdorfer Straße. Zur Aufnahme des Verkehrs dieser Fahrbeziehung erfolgen Änderungen im Knotenbereich Freimfelder Straße. In der stadtauswärtigen Richtung der Delitzscher Straße wird eine Linksabbiegespur mit 100 m Aufstelllänge hergestellt. Der Abbiegevorgang erfolgt unabhängig vom Gleis. Die Aufweitungen am Fahrbahnrand erfolgen so, dass eine parallele Abbiegefahrt von LKW neben dem Straßenbahnzug ermöglicht wird. Damit werden geringfügige Verbesserungen auch in der Leistungsfähigkeit gegenüber dem heutigen Zustand hergestellt.

Der bereits signalisierte Knoten wird mit einer neuen Lichtsignalanlage ausgestattet.

Der Knoten Freimfelder Straße beinhaltet die Realisierung von jeweils 3 m breiten Haltestellen in der Einordnung nach dem Knoten. Das Gleisdreieck wird vollständig neu ausgebildet. Die Anpassung des erforderlichen neuen Gleisachsabstandes (2,80 m) an den Bestand (2,60 m) ist erst am Knoten Freimfelder Straße/ Krondorfer Straße/ Stichelsdorfer Straße abgeschlossen.

Östlich der stadtauswärtigen Haltestelle, vor dem südlich einmündenden Kanenaer Weg endet der zum Baubeschluss vorgelegte Teilabschnitt. Mit der Fertigstellung dieses Abschnittes kann der Straßenbahnbetrieb wieder aufgenommen werden, was für die nachfolgenden Baumaßnahmen im innerstädtischen Straßenbahnnetz (z. B. Steinweg, Besener Straße) betriebstechnologisch erforderlich ist.

Grundlagen der technischen Planung

Hinsichtlich der Verkehrsbelegung liegen Prognosedaten für das Jahr 2015 vor. In den Prognosedaten werden unterschiedliche Szenarien berücksichtigt. Dies betrifft unterschiedliche Fertigstellungsgrade der Gesamtlänge der Hupterschließungsstraße (HES) zwischen B6 und B100 sowie der Ortsumgehung Reideburg. Für die Leistungsfähigkeitsnachweise wurde die Prognose mit den höchsten Verkehrswerten verwendet. Unter Berücksichtigung der geplanten Lichtsignalanlagen, Aufstellbereiche und Fahrspuren an den Knoten wurde die Leistungsfähigkeit (entsprechend dem technischen Regelwerk HBS 2001) der Verkehrsanlage nachgewiesen.

Die Baugrunduntersuchung erfolgte mit Gutachten einer ersten Bearbeitungsstufe vom 01. August 2007. Hierbei wurden auch die bei den Versorgungsunternehmen vorliegenden Gutachten mit einbezogen. In großen Bereichen wurden Auffüllungen mit unterschiedlicher Tragfähigkeit angetroffen.

Auf Basis des Gutachtens erfolgten die Bemessung sowie die Beurteilung nach schädlichen Bodenverunreinigungen, Verdachtsflächen und Altlasten.

Altlastenverdachtsflächen sind nicht bekannt und wurden auch nicht nachgewiesen. Die Analyse von Bodenproben ergab keine Verunreinigungen über Z0. Mit teer- und pechhaltigen Altasphalten ist zu rechnen.

Die o. g. Sachverhalte wurden bei der Kostenermittlung berücksichtigt.

Weitere Untersuchungen und eine Verdichtung der Aufschlusspunkte erfolgen in der bereits beauftragten zweiten Bearbeitungsstufe des Baugrundgutachtens.

Bezüglich des Bauwerkes Eisenbahnüberführung in Höhe Herrmann-Richter-Weg wurde die DB AG angefragt. Die Strecke wird weiter genutzt. Ein Neubau ist kurzfristig nicht vorgesehen. Veränderungen wären auf einseitiges Verlangen der Stadt Halle und der HAVAG als Vorhabensträger des 3. HA zurückzuführen. Damit ist eine Kostenbeteiligung seitens der DB AG ausgeschlossen. Die zu erwartenden Kosten sind nicht wirtschaftlich auf das Projekt übertragbar.

Beschreibung der baulichen Anlagen

Gleisanlage

Es erfolgt der zweigleisige Ausbau mit Gleisachsabständen i. d. R. mit 2,80 m im Streckengleis im Zuge der Delitzscher Straße. Dies ist zur Einhaltung der Sicherheitsabstände erforderlich. In Bereichen mit linksabbiegenden Fahrverkehr auf dem Gleis beträgt der Gleisabstand 3,10 m.

Das Gleisdreieck Freimfelder Straße wird neu ausgebaut, die Anpassungen reichen in der Freimfelder Straße bis an die Stichelsdorfer Straße.

Entlang der gesamten Strecke ist eine Entflechtung der Straßenbahngleisanlage von den Fahrstreifen des Individualverkehrs vorgesehen.

Die Gleisanlage soll im besonderen Bahnkörper geführt werden. Die Haltestellen werden mit Haltestelleninseln am Bahnkörper ausgeführt.

Für den Individualverkehr wird ein Fahrstreifen je Richtung neben dem besonderen Bahnkörper vorgesehen, zuzüglich der Aufstellspuren vor den Kreuzungen.

Der besondere Bahnkörper ist vollständig eingedeckt und wird mit einem 8 cm Rundbord ausgebildet, so dass im Havariefall vom Fahrstreifen auf den Bahnkörper ausgewichen werden kann.

Insbesondere das Bundesverkehrsministerium (als Fördermittelgeber) hat bei seinen Ortsterminen in Halle die Notwendigkeit des besonderen Bahnkörpers deutlich gemacht. Dies ist zur Vermeidung von Behinderungen und Störungen im Straßenbahnbetrieb und zur Unfallvermeidung vorgesehen und stellt eine unbedingte Förderungsvoraussetzung des Bundesförderprogramms dar.

Im Zusammenhang mit den angestrebten Umlaufzeiten und den Fahrgeschwindigkeiten ist eine verkehrsrechtlich eindeutige Abgrenzung erforderlich.

Die Gleistrasse wird zurzeit durch die Linie 7 Kröllwitz- Büschdorf mit 5 Zügen bedient. Die Umlaufzeit beträgt 75 Minuten, die Gesamtfahrzeit 67 Minuten.

Zwischen Hauptbahnhof und Wendeschleife Büschdorf beträgt die Fahrzeit in stadtauswärtiger Richtung 6 Minuten und in stadteinwärtiger Richtung 7 Minuten. Für die Verlängerung bis Endstelle Büschdorf Ost wird mit einer 2-minütigen Verlängerung der Fahrzeit gerechnet.

In der verkehrstarken Zeit früh morgens und am Nachmittag werden insgesamt 7 zusätzliche Verstärkungsfahrten bis zur Haltestelle Alfred-Schneider-Straße geführt. Dort erfolgt der Wendevorgang.

Die oben benannte Fahrzeit von 9 Minuten stellt die obere Grenze für die Bemessung der Fahrzeit zwischen Hauptbahnhof und Endstelle Büschdorf Ost dar. Eine Überschreitung dieses Limits führe zur Notwendigkeit, einen zusätzlichen Straßenbahnzug einzusetzen und würde damit massive Mehrkosten verursachen.

Das nicht zur regelmäßigen Befahrung vorgesehene Gleis wird mit Pflaster eingedeckt. In den Knoten sowie den sonstigen befahrenen Gleisbereichen erfolgt der Deckenschluss mit Asphalt.

Die Haltestelleninseln werden in 3 m Breite und 45 m Nutzlänge mit beidseitigen Rampen und Fußgängerschutzinseln zur Fahrbahnquerung ausgebildet. Am Knoten kann unter dem Schutz der Lichtsignalanlage gequert werden. Die Haltestellenausführung erfolgt behindertengerecht mit Blindenleitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern.

Fahrbahn

Es erfolgt im gesamten Bauabschnitt ein grundlegender Ausbau der Fahrbahnen.

Der Ausbau erfolgt mit je einer Richtungsfahrbahn von 3,50 m neben dem Gleis bzw. der Haltestelle. An den Knotenzufahrten ergeben sich Fahrspurbreiten von 3,00 m.

Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 50 km/h mit Einschränkung an der Engstelle der Eisenbahnüberführung. Die Einschränkung in Bezug auf die Durchfahrtshöhe muss ebenfalls wie im Bestand verbleiben. Eine alternative Absenkung der Fahrbahn ist mit der Brückengründung nicht vereinbar herzustellen. Die Brückenstützen sind unmittelbar am Fahrbahnrand eingeordnet. Die Fundamente sind Blockfundamente, die unterflur bis in Linie der Fahrbahnborde ausragen. Eingriffe in das statische System sind nach den heute geltenden Regeln der Technik statisch nicht mehr positiv nachzuweisen. Die Fahrbahnen werden der Bauklasse II zugeordnet. Der Aufbau erfolgt vollgebunden nach Tafel 4 RStO mit 15 cm hydraulisch gebundener Tragschicht und 38 cm Asphaltbefestigung.

Geh- und Radwege

Die Regelbreite für die Gehwege beträgt 2,0 m und für den Radweg 1,5 m. Auf der Südseite zwischen Bauanfang und der Karl- von- Thielen- Straße ist an den Gebäuden Delitzscher Straße 16 und 22 eine Breitereinschränkung vorhanden. In diesen Bereichen muss auf Grund der räumlichen Engstelle ein gemeinsamer Geh-/Radweg in der Breite $\geq 2,50$ m ausgebildet werden.

Mit den neugebauten Radverkehrsanlagen werden sich die Bedingungen für Radfahrer deutlich verbessern.

Auf der Nordseite wird der Radweg zwischen der Straße Am Güterbahnhof (Ost) und der Landsberger Straße für beide Fahrtrichtungen zugelassen. Linksabbiegerfahrten für Radfahrer von der Delitzscher Straße in die Landsberger Straße können nicht gestattet werden, weil keine Insel als Sicherheitsraum zwischen Fahrbahn und besonderen Bahnkörper angeboten werden kann. Eine Querung an dieser Stelle ist deshalb in Bezug auf die Sicherheit bedenklich. Alternativ wurde die oben genannte Lösung mit Radweg für beide Richtungen auf der Nordseite berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Beschilderung für Radfahrer.

Die Stellungnahme des Fuß- und Radwegbeauftragten liegt der Vorlage bei. Den grundsätzlichen Vorgaben hinsichtlich des Materials für die Radwege und der Bordabsenkungen wird in der Planung gefolgt. Die Hinweise zur Einordnung der Radverkehrsanlagen im Bereich Landsberger Straße werden in der Genehmigungsplanung behandelt. Die nächste Abstimmung mit der AG Rad und dem Fuß- und Radwegbeauftragten ist am 24. Oktober 2007 vorgesehen.

Straßenbegleitgrün

Straßenbegleitgrün kann auf Grund der beengten Verhältnisse nur in sehr begrenztem Umfang im Bereich zwischen der Straße Am Güterbahnhof (Ost) und der Landsberger Straße eingeordnet werden.

Auch bereits im Bestand sind die Verhältnisse aufgrund der engen Verkehrsräume schlecht. Der Ausgleich und die Ausgleichsbilanzierung erfolgen innerhalb der Gesamtmaßnahme. Ausgleichspflanzungen für den Teilabschnitt 1 erfolgen innerhalb der später folgenden Teilabschnitte vorwiegend durch Straßenbegleitgrün in Form von Baumpflanzungen in Grünstreifen oder hinter dem Gehweg.

Straßenausstattung

Lichtsignalanlagen

Die mit dem 2. HA errichtete BÜ-Anlage zur Absicherung der einschwenkenden Straßenbahn am Bauanfang wird wie vorhanden belassen. Neue Lichtsignalanlagen werden am Knoten Delitzscher Straße/Am Güterbahnhof (Ost)/Karl- von- Thielen- Straße sowie Delitzscher Straße/ Freimfelder Straße/ verlängerte Freimfelder Straße errichtet.

Die Koordinierung erfolgt im Zuge der Delitzscher Straße. Eine entsprechende Ausstattung der Steuerungen und der notwendigen Schutzrohrtrassen ist vorgesehen. Des Weiteren ist die Anforderung durch die Straßenbahn zu berücksichtigen. Die konsequente Bevorrechtigung ist zu gewährleisten, um eine Fahrzeitbeschränkung auf ≤ 9 min zwischen Hauptbahnhof und der zukünftigen Endstelle abzusichern. Eine Verlängerung der Umlaufzeiten würde den Einsatz eines zusätzlichen Zuges erfordern, was wirtschaftlich nicht vertretbar ist.

Die Steuerungsanforderungen aus den Nebenrichtungen erfolgen verkehrsabhängig mit Schleifen.

Die Ausstattung der LSA erfolgt behindertengerecht mit Taster für Anforderung und akustischem Signal.

Die Markierung und Beschilderung erfolgt entsprechend den technischen Richtlinien.

Straßenbeleuchtung

Die Qualität und Gestaltung der Straßenbeleuchtungsanlage erfolgt gemäß den geltenden Richtlinien (DIN EN 13201, Teil 1 bis 4). Aus wirtschaftlichen und gestalterischen Gründen wird, wo es möglich ist, eine Kombination mit Fahrleitungsmasten angestrebt. Die Lichtpunkthöhe beträgt 10 m, der Mastabstand 25 bis 30 m. Die Anordnung erfolgt beidseitig der Straße.

Die Haltestellenbeleuchtung erfolgt mit separaten kleineren Leuchten mit einer Lichtpunkthöhe von 4 m. Dies ist zur Absicherung einer vorschriftsmäßigen Ausleuchtung (Richtlinie für elektrische Anlagen nach der Verordnung über den Bau und den Betrieb der Straßenbahnen E-Baurichtlinien; Arbeitsstätten im Freien CIES 016/D:2005) und zur Erhöhung des Sicherheitsgefühles für die Fahrgäste vorgesehen und ist bei vergleichbaren Projekten Standard. Hierbei ist insbesondere die Beleuchtungsstärke und die Gleichmäßigkeit von Bedeutung.

Leitungen

Der Bauabschnitt ist durch eine hohe Dichte an bestehenden Leitungs- und Kabeltrassen geprägt. Die Trassen sind den Versorgungsunternehmen/Medienträgern:

- Hallesche Wasser und Abwasser GmbH (HWA) – Trinkwasser/Abwasser
 - Energieversorgung Halle GmbH (EVH) – Gas/Energie-/Infokabel
 - Deutsche Telekom – Fernmeldekabel
 - Hallesche Verkehrs-AG (HAVAG) – Bahnstrom, Fahrleitung, Infokabel
 - EnviaTel – Infokabel
 - HL-Komm – Infokabel
 - EWT – Infokabel
 - DB AG – Energie-/Infokabel
- zuzuordnen.

Es erfolgen Umverlegungen von Leitungen aufgrund der Veränderung der Fahrbahnränder sowie Änderungen an Schachteinstiegen auf Grund der geringfügig veränderten Gleislage. Die Gleistrasse erfährt Lageveränderungen bis maximal 0,5 m. Die Fahrbahnränder werden bis ca. 3,0 m gegenüber dem Bestand verschoben.

Darüber hinaus planen die Versorgungsunternehmen eigene Maßnahmen zur Sanierung oder Erneuerung ihrer Trassen, die im Zuge des Ausbaus der Delitzscher mit zur Ausführung kommen.

Die Maßnahmen werden koordiniert und in einem koordinierten Leitungsplan zusammengefasst.

1.5 Grunderwerb

Im zum Baubeschluss vorgelegten Teilabschnitt beschränkt sich der Grunderwerb auf wenige Flurstücke. Bereich 1 betrifft nördliche Grundstücke zwischen der Straße Am Güterbahnhof (Ost) und der DB-Brücke. Der Grunderwerb in diesem Bereich ist vorgesehen, um Regelausbaubreiten für Geh- und Radwege sicherzustellen.

Bereich 2 beinhaltet ebenfalls nördliche Grundstücke zwischen der Delitzscher Straße 31 und 41. Diese Flächen werden zur Aufweitung der Abbiegefahrbahnen von und nach der Freimfelder Straße benötigt, um eine konfliktfreie Abbiegefahrt von Straßenbahn und LKW abzusichern. Teilbereiche dieser Grundstücksflächen befinden sich bereits heute im Verkehrsraum.

Die einmündenden Straßen Am Güterbahnhof (West), Am Güterbahnhof (Ost), Karl-von-Thielen-Straße und Verlängerte Freimfelder Straße sind keine städtischen Grundstücke. Es erfolgen Anpassungen in den Abbiegeradien der Zu- und Ausfahrkurven. Im vorgelegten Teilabschnitt sind Grunderwerbskosten von ca. 66.500 € (inkl. Erwerbsnebenkosten) eingestellt. Der Grunderwerb wird in diesem Abschnitt durchgängig dem Straßenbau zugeordnet. Verdrängung infolge der Straßenbahnanlage erfolgt nicht.

1.6 Kosten

Die Kosten dieses Baubeschlussbereiches umfassen als Bauabschnitt 12.1 einen Teilbereich des im Grundsatzbeschluss enthaltenen Bauabschnitts 12.

Bauabschnitt 12 – Bauanfang bis Knoten Grenzstraße
 Bauabschnitt 12.1 – Bauanfang bis Kanenaer Weg

Die Kostenermittlung des Grundsatzbeschlusses basierte auf dem Planungsstand der Vorplanung. Die Kostenberechnung für den Bauabschnitt 12.1 (siehe Anlage, Gegenstand

des Baubeschlusses) basiert auf dem Planungsstand der Entwurfsplanung und stellt somit eine genauere Ermittlung dar. Die einzelnen Veränderungen in den Kostenansätzen führen nicht zu einer wesentlichen Änderung der Projektgesamtkosten des gesamten Bauabschnitts bzw. der Projektkosten.

Nach aktuellem Planungsstand Entwurf sind Kosten in Höhe von
2.987.900 € brutto für Straßenbahnbau
2.946.300 € brutto für Straßenbau und
innerhalb des Bauabschnittes 12.1 berechnet.

Bei der Erstellung der Kostenberechnungen wurden die im Rahmen des Projektfortschrittes gesammelten Erfahrungen (Umbau Riebeckplatz, Kanalbaumaßnahmen Delitzscher Straße) insbesondere die Ausschreibungsergebnisse und Gegebenheiten bei der Bauausführung berücksichtigt. Weiterhin ergeben sich die angesetzten Kosten auch aus Kostenvergleichen zu anderen aktuellen Bauvorhaben. Von einer hohen Preissteigerung im Baugewerbe ist derzeit nicht auszugehen, so dass eine relativ hohe Kostensicherheit gegeben ist.

Die Gliederung der Kosten ist in der Anlage dargestellt.

Erläuterung zu den Kostengruppen gemäß Anlage

zu KB 2230 Straßenbau

Die Kosten umfassen die Maßnahmen zur Herstellung der Verkehrsanlagen und Nebenanlagen außer der Straßenbahngleisanlage mit Haltestellen.

Als Grundlage für die technische Planung der Verkehrsanlage wurden entsprechende Gutachten (u. a. Baugrundgutachten /-beurteilungen nach den Richtlinien für die Ausarbeitung von geotechnischen Berichten sowie den Berichten für die Bewertung der Restsubstanz zur Erneuerung / Rückbau von Verkehrsflächen für den Dienstaufsichtsbereich des Landesamtes für Straßenbau Sachsen Anhalt – Juni 2001-) erstellt. Die Ergebnisse wurden bei der Planung und den Kostenberechnungen berücksichtigt. Das Kostenrisiko in Bezug auf den Baugrund wurde durch Wahl eines vollgebundenen Befestigungsaufbaus (gemäß RstO 2001 Tafel 4, Zeile 1) minimiert.

Es wird eingeschätzt, dass die Kostenrisiken durch eine sorgfältige Grundlagenermittlung für die fachspezifischen Aussagen im Projekt verbunden mit einer konkreten angemessenen Erfassung des Bestandes auf ein Minimum eingeschränkt wurden.

Abbrüche von Gebäuden fallen nicht an. Entsprechend dem vorliegenden Baugrundgutachten sollten keine Altlasten angetroffen werden.

zu KB 1235 und KB 2235 Lichtsignalanlagen

Bezüglich der neu herzustellenden LSA werden die Kosten zwischen straßenbedingten (80 %) und gleisbedingten (20 %) Teilen den Teilprojekten zugeordnet.

zu KB 1231 und KB 2284 Straßenbeleuchtung

Die Straßenbeleuchtung wird aus Kosten- und gestalterischen Gründen mit den Fahrleitungsmasten kombiniert.

Die Kostenteilung erfolgt entsprechend dem Verhältnis der anteiligen Materialkosten und wird den jeweiligen Teilprojekten zugeordnet.

zu KB 1285 und KB 2285 Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen

Die Ausgleichsbilanzierung wird über den gesamten Ausbaubereich erstellt.

Im vorliegenden Teilbereich sind die Kosten für Rodung und Neupflanzung im konkreten Bauabschnitt erfasst.

zu KB 1251 und KB 2291 Umverlegung von Trassen der Versorgungsunternehmen (VU)

Die Kosten umfassen Leistungen für die Umverlegung und Schutz bestehender Trassen der VU. Bei der Teilprojektzuordnung wurden die Umverlegungsverursachung und die bestehenden Konzessionsverträge berücksichtigt.

In regelmäßigen Koordinierungsberatungen mit den Versorgungsunternehmen wurden die einzelnen Bestandsleitungen erfasst und eine Maßnahmen Erfassung erarbeitet.

Die zu verlegenden Trassen wurden in einem Bauwerksverzeichnis erfasst.

Einige Maßnahmen der Versorgungsunternehmen (z. B. Leitungsneubau oder Sanierung) sind in den Kosten nicht enthalten, da diese durch die Versorgungsunternehmen selbst zu tragen sind.

zu KB 1292 und KB2292 Baunebenkosten

In den Baunebenkosten sind enthalten:

- Planungsleistungen für die Verkehrsanlagen, die Verkehrstechnik (LSA), die Landschaftsplanung (Ausgleich/Ersatz), für die Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordination sowie Planungen der Umverlegung von Medientrassen der VU.
- Leistungen der Projektsteuerung
- Gutachten für Schallschutz, Baugrund, Kampfmitteluntersuchungen
- Bauoberleitung und örtliche Bauüberwachung
- sonstige Baunebenkosten (u. a. Gebühren)

zu KB 1293 und 2293 Verkehrssicherung/Umleitung

Die notwendigen Leistungen wurden dem konkreten Bauabschnitt zugeordnet.

Die Splittung der zuzuordnenden Kosten erfolgt in die Anteile Straßenbau und Straßenbahnbau. Für die eigenen Maßnahmen der Versorgungsunternehmen werden die Kosten anteilig durch die Versorgungsunternehmen getragen.

zu KB 1294 und KB 2294 Kleinaufträge

Diese Position enthält eine Pauschale für Kosten, die zur Abrechnung notwendiger Kleinleistungen, die außerhalb der Ausschreibungspakete zu vergeben sind, anfallen (z. B. Suchschürfe, Erstabsteckung, vorgezogene Beseitigung/ Umsetzung von Werbeelementen u. ä.)

zu 9. Grunderwerb

Es sind die Erläuterungen im Pkt. 1.5 zu beachten.

Die Grunderwerbskosten wurden zunächst mit einem Richtwert von 100 €/m² angesetzt. Die konkreten Verkehrswerte werden durch den Fachbereich Liegenschaften noch zugearbeitet. Die Grunderwerbsnebenkosten sind eingerechnet.

zu 10 Lärmschutz

Nach erstem Berechnungsdurchlauf, im Rahmen des beauftragten Schallschutzgutachtens, sind Überschreitungen der Grenzwerte Tag und Nacht zu verzeichnen. Entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen sind die einzelnen Verkehrswege hierbei getrennt zu betrachten.

Während es sich für das Gleis weder hinsichtlich der Gleislage, der Gleisbelegung oder dem Gleisoberbau um keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV handelt, werden bei der Straße durch Abbiegespuren und Bordveränderungen, die eine Verschiebung der Schallquelle in Richtung Bebauung nach sich ziehen, Lärmschutzmaßnahmen erwartet. Deshalb wurden nach heutigem Kenntnisstand vorsorglich Kosten für passiven Lärmschutz (z. B. Fenster, Lüfter) im Straßenbau eingestellt.

1.7 Finanzierung der Maßnahme

Die Anmeldungen für das Mehrjahresprogramm zur Förderung des kommunalen Straßenbaus aus Bundesmitteln nach § 3 Abs.1 des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeindeaufgaben und Finanzhilfen ist beim Land Sachsen-Anhalt erfolgt. Mit der Aufnahme in das Mehrjahresprogramm 2007-2011 ist für den Ausbau der Delitzscher Straße eine Förderung von 80 % der zuwendungsfähigen Kosten in Aussicht gestellt worden. Der formelle Förderantrag wurde termingemäß im September 2007 beim Landesverwaltungsamt eingereicht. In dem Antrag enthalten ist die Abforderung zur Bestätigung des vorzeitigen Maßnahmebeginns (Ausschreibungsbeginn Anfang 2008), da die Bewilligung erst im Laufe des Jahres 2008 erfolgen werden.

Im Haushaltsplan 2008 ff. der Stadt Halle ist dieser Teilabschnitt entsprechend der Kassenwirksamkeit bereits berücksichtigt.

Die Fortsetzung der Gesamtmaßnahme der Straßenbahnneubaustrecke im Bundesprogramm nach § 6 Abs.1 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wurde beantragt. Im Prüfvermerk des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt vom 26. Juli 2006 wurde bestätigt, dass der Ausbau der Delitzscher Straße in das Mehrjahresprogramm (kommunaler Straßenbau) eingestellt wurde und die Aufnahme der Erweiterung im GVFG-Bundesprogramm ausdrücklich befürwortet wird. Die Einordnung der Fördermittelraten (beginnend ab 2008) im Entwurf des Bundesprogramms wurde im Juli 2007 vom Landesverwaltungsamt bestätigt. Der formelle Förderantrag wurde planmäßig im September 2007 beim Landesverwaltungsamt eingereicht. Die beantragte Gesamtförderung (Bund und Land) beträgt 90 % der zuwendungsfähigen Kosten. Mit der Bewilligung der Fördermittel für 2008 ist erst im Laufe des Jahres 2008 zu rechnen, so dass ein vorzeitiger Maßnahmebeginn angezeigt wurde und nach Bestätigung auszuführen ist.

Die Eigenmittel der HAVAG wurden in der Haushaltsplanung der HAVAG eingestellt.

1.8 Folgekosten

Durch den Ausbau der Delitzscher Straße werden die Unterhaltskosten kurz und mittelfristig geringer ausfallen als im jetzigen schlechten Zustand. In Folge des Ausbaus erfolgt nur eine unwesentliche Erweiterung der zu unterhaltenden Flächen bzw. des Grünbestandes. Die geschätzten Unterhaltungskosten werden mittelfristig für den Teilbereich dieses Baubeschlusses ca. 13.000,00 Euro pro Jahr betragen.

Die Unterhaltung des separaten Bahnkörpers obliegt der HAVAG.

Die Unterhaltungskosten sind in den Haushaltsplänen enthalten.

1.9 Straßenausbaubeiträge/Erschließungsbeiträge

Der Ausbau der Delitzscher Straße inklusive Nebenanlagen ist nach § 127 Abs. 1 BauGB beitragsfähig. Die Durchführung der Anliegerbeteiligung erfolgt nach § 6 KAG-LSA in Verbindung mit § 1 Abs. 2 Straßenausbaubeitragssatzung der Stadt Halle.

Die Abgrenzung der beitragsrechtlichen Anlage bzw. des Abschnittes erfolgt am Bauende und westlich vor dem Kanenaer Weg und entspricht damit genau dem zum Beschluss vorgelegten Bauabschnitt.

Die für diesen Teilabschnitt anfallenden ausbaubeitragsfähigen Kosten wurden ermittelt. Eine Mitteilung an die Anlieger ist erfolgt. Die Veranstaltung zur Anliegerbeteiligung erfolgt am 23. Oktober 2007. Bei dem Teilabschnitt handelt es sich um eine funktionsfähige Verkehrsanlage. Ein Anschluss an den Bestand ist möglich.

1.10 Familienverträglichkeitsprüfung

Im Zuge der Vorplanung wurde das Vorhaben Ausbau der Delitzscher Straße mehrfach vorgestellt und von dem Behindertenbeauftragten der Stadt Halle (Saale) Herrn Dr. Fischer bestätigt.

Die FVP wurde während der Planung begleitend durchgeführt.

Auf folgende Schwerpunkte wurde im Rahmen der FVP geachtet:

- Die Ampelkreuzungen wurden mit Mittelinseln zur Fußgängerquerung geplant.
- Weitere zwei Fußgängerquerungsinseln sind im Bereich des Wendeovals vor den Gebäuden der Hallorenfabrik und der MZ geplant
- Auf dem besonderen Bahnkörper werden die Haltestellen mit Geländer und taktilen Blindenleitplatten ausgebaut.
- Die Haltestellen werden durch Bus und Straßenbahn bedient.
- An der Endhaltestelle der Straßenbahn ist eine Bushaltestelle, Fahrradunterstände und Park & Ride- Stellplätze vorgesehen
- Die Straßenbeleuchtung wird komplett für die gesamte Straße neu errichtet.
- Es erfolgt eine Herstellung von durchgängigen Fuß- und Radwegen, wobei die barrierefreie Nutzung beachtet wurde.

Mit der Realisierung des Ausbaues der Delitzscher Straße werden auch die Schulwege sicherer.

1.11 Zeitschiene der Maßnahmeumsetzung

Grobablauf:

Ausführungsplanung und Erstellung der Ausschreibungsunterlagen	10 – 12/2007
EU-weite Ausschreibung	01 – 04/2008
Baubeginn	Ende 04/2008
Bauausführung in Teilbaufeldern	04/2008 – 12/2008

Analog zur Bauweise im 2. Hauptabschnitt, Bauabschnitt 11, Delitzscher Straße soll halbseitig gebaut und mindestens auf einem Fahrstreifen stadteinwärts gefahren werden können. Die Zufahrt und die Abfahrt der Anlieger erfolgt über diesen Fahrstreifen.

Die Gegenrichtung (stadtauswärts) wird dann wieder über Volkmannstraße, B100 bzw. Berliner Brücke – Freimfelder Straße umgeleitet.

Während der Gleisperrung bis westlichen Knoten Freimfelder Straße wird die Straßenbahn über die Relation östliche Delitzscher Straße / Freimfelder Straße aufrecht erhalten. Im Zeitraum des Gleisbaus im Knotenbereich ist Schienenersatzverkehr vorgesehen.

Auf Grund der Maßnahmen der Versorgungsunternehmen werden erste Teilspernungen und Umleitungen bereit ab März 2008 erfolgen.