



HALLE ★ *Die Stadt*

## Beschlussvorlage

TOP:  
Vorlagen-Nummer: **IV/2008/07032**  
Datum: 13.02.2008  
Bezug-Nummer.  
Kostenstelle/Unterabschnitt: 1.6100.650000  
Verfasser: GB Planen, Bauen und  
Straßenverkehr

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach der VOB, VOL und HOAI	06.03.2008	öffentlich Entscheidung

**Betreff:** **Baubeschluss IBA Sachsen - Anhalt 2010  
Standort Salineinsel, Projekt Stadthafen**

**Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach der VOB, VOL und HOAI stimmt dem Bau des Stadthafens an der Elisabethsaale zu.

**Finanzielle Auswirkung:** siehe Begründung

Dr. Thomas Pohlack  
Beigeordneter

## Zusammenfassung

Die Stadt Halle beteiligt sich seit dem Jahre 2003 unter dem Motto „**Balanceakt Doppelstadt**“, an der **IBA Stadtumbau 2010 in Sachsen-Anhalt**. Schwerpunkt des IBA-Profiles ist die Frage nach dem Verhältnis der historischen Altstadt östlich der Saale und der Neustadt auf der westlichen Seite des Flusses sowie das Aufspüren von Entwicklungsperspektiven in Zeiten der Stadtschrumpfung für jede der Hälften der Doppelstadt. Die Salineinsel bildet das Bindeglied zwischen den beiden Polen beiderseits der Saale.

Den Kern bildet die Etablierung der **Saline als touristisches Markenzeichen**, das historischen Bezug (Museum, Halloren- Salzwirkerbrüderschaft) und moderne Kommunikations- und Bildungsangebote (Science Center) vereint. Die Einbindung der Insel in ein touristisches Fuß-/ Radwegenetz durch den Neubau der Brücke Franz-Schubert-Straße ermöglicht die **Vernetzung mit der historischen Altstadt** und allen dort vorhandenen Kultur- und Freizeitangeboten sowie die **Anbindung an andere touristische Markensäulen** (Gartenträume, Saale- Radwanderweg, Straße der Romanik, Blaues Band). Die Revitalisierung des **Sophienhafens** für hochwertiges **Wohnen am Wasser** und die zumindest temporäre **Bespielung des Gasometers** sind weitere Bausteine, die mit neuen Angeboten die vorhandene Substanz nutzen und entwickeln.

Ein wesentliches Element für die Entwicklung der Salineinsel besteht in der Nutzung ihres Potentials für den **Wassertourismus**. Mit der Etablierung eines **Stadthafens an der Elisabethsaale** entsteht ein **innenstadtnaher, öffentlicher Anlaufpunkt** für Wasserwanderer. Der Stadthafen wird das zentrale Angebot der Stadt Halle im Blauen Band und die touristische „Adresse am Wasser“ im Stadtgebiet.

Mit dem geplanten Stadthafen wird ein erster grundlegender Baustein für die Entwicklung des Wassertourismus im Stadtgebiet geschaffen. Das Konzept trägt modularen Charakter, ist also bei entsprechender Nachfrage nach Norden und Süden erweiterbar. Hier entstehen neben einem **Dauerliegeplatz** für einen historischen Saaleschlepper, Anlegeplätze für 10 **Motorboote** und eine Bootstreppe nebst Schließfach (Bootsregal) für 9 **Paddelboote**. Gleichzeitig wird ein **attraktiver Aufenthaltsbereich am Wasser** mit Terrassenflächen und Sitzmöglichkeiten auf mehreren Ebenen geschaffen. Der Stadthafen ist darüber hinaus der Heimathafen für den Kaffenkahn, dem Flaggschiff des Blauen Bandes.

Die **Jugendwerkstatt „Frohe Zukunft“** wird den Hafen in Zukunft betreiben. Sie stellt mit dem Hafenmeister einen Ansprechpartner vor Ort, kümmert sich um den Internetauftritt und sichert die laufende Unterhaltung.

Darüber hinaus wird sie bereits einen Teil der Bauausführung übernehmen. So werden die gesamten Holzarbeiten (Beplankung des Uferstegs, Bau der Schutzhütte und der Servicestation) durch die Jugendwerkstatt erbracht und damit die Herstellungskosten erheblich reduziert.

Die Stadt Halle beteiligt sich seit dem Jahre 2003, zusammen mit 16 weiteren Städten des Landes, an der IBA Stadtumbau 2010 in Sachsen-Anhalt. Das mit dem IBA –Büro entwickelte Motto „Balanceakt Doppelstadt“ zielt auf ein Kernthema hallescher Stadtentwicklung.

IBA- Halle widmet sich dem Thema des Bedeutungswandels der Doppelstadt, sowohl innerhalb der Neustadt wie in den Schnittstellen Neu –Alt entlang der Magistrale. An mehreren Orten wird exemplarisch demonstriert, was aktuell unter Balanceakt verstanden wird: ein Abwägen zwischen den Werten der alten und der neuen Stadt, unabwendbarem Eingriff und notwendigem Erhalt. Überall geht es um Bedeutungssuche und Stabilisierung bei schrumpfender Nachfrage und knappen Mitteln, um die Quartiere, Neustadt und letztlich die Stadt als Ganzes im Gleichgewicht zu halten.

Schwerpunkt des IBA- Profils ist die Frage nach dem Verhältnis der historischen Altstadt östlich der Saale und der Neustadt auf der westlichen Seite des Flusses sowie das Aufspüren von Entwicklungsperspektiven in Zeiten der Stadtschrumpfung für jede der Hälften der Doppelstadt. Die Salineinsel bildet das Bindeglied zwischen den beiden Polen beiderseits der Saale.

Der Ausbau von Neustadt machte die landschaftlich reizvolle Salineinsel zur geographischen Mitte der neuen Doppelstadt, nachdem sie Jahrhunderte vor den Toren der alten Stadt das Zentrum der Salzproduktion war, später dann der hafennahen Industrie. Sie wurde geteilt und belastet durch Straßen- und Brückenbauwerke der Magistrale und zum Standort für das größte Warenhaus der Stadt. Seit langem ist es erklärtes Ziel, die Insel durch einen Mix aus Wohnen am Fluss, Freizeit, Kultur und Gewerbe zu revitalisieren und zum Bindeglied der Doppelstadt zu machen. Die unzerstörten Naturräume, das Freibad, das alte Gasometer und vor allem das historische Ensemble um das Salinemuseum sind wichtige Potenziale.

Im Rahmen eines Masterplans wurden die wesentlichen Bausteine definiert:

Den Kern bildet die Etablierung der Saline als touristisches Markenzeichen, das historischen Bezug (Museum, Halloren- Salzwirkerbrüderschaft) und moderne Kommunikations- und Bildungsangebote (Science Center) vereint. Voraussetzung für diese Entwicklung ist neben der Erarbeitung eines innovativen Nutzungskonzeptes vor allem die Aufwertung des Umfeldes der Saline und die Schaffung eines attraktiven Entrees zur Mansfelder Straße. Die Einbindung der Insel in ein touristisches Fuß-/ Radwegenetz durch den Neubau der Brücke Franz-Schubert-Straße ermöglicht die Vernetzung mit der historischen Altstadt und allen dort vorhandenen Kultur- und Freizeitangeboten sowie die Anbindung an andere touristische Markensäulen (Gartenräume, Saale- Radwanderweg, Straße der Romanik, Blaues Band).

Die Revitalisierung des Sophienhafens für hochwertiges Wohnen am Wasser und die zumindest temporäre Bespielung des Gasometers sind weitere Bausteine, die mit neuen Angeboten die vorhandene Substanz nutzen und entwickeln.

Ein wesentliches Element für die Entwicklung der Salineinsel besteht in der Nutzung ihres Potentials für den Wassertourismus. Es ist eine Selbstverständlichkeit, dass das Thema Wasser für die Zukunft einer „Stadt am Fluss“ von überragender Bedeutung ist. Hochburgen, wie die Mecklenburger Seenplatte und die Berlin-Brandenburgischen Wasserstraßen verzeichnen seit Jahren kontinuierliche Steigerungsraten. Mit der größeren Nachfrage haben sich in diesen Bereichen auch die Angebote von Liegeplätzen, Infrastruktur und begleitenden Dienstleistungen verbessert. Auch die Mitteldeutsche Wasserlandschaft hat das Potenzial, überregional insbesondere für Wasserwanderer mit kulturhistorischen und städtetouristischen Interessen attraktiv zu werden.

Mit der Etablierung eines Stadthafens an der Elisabethsaale entsteht ein innenstadtnaher, öffentlicher Anlaufpunkt für Wasserwanderer. Der Stadthafen wird das zentrale Angebot der Stadt Halle im Blauen Band und die touristische „Adresse am Wasser“ im Stadtgebiet. Es entstehen öffentliche, nicht vereinsgebundene Anlegemöglichkeiten und Liegeplätze, die die

Stadt als Anlaufpunkt für Wasserwanderer und Sportbootfahrer etablieren und damit für ein völlig neues Besucherklientel erschließen sollen. Durch die Vernetzung mit den vorhandenen, kulturellen und gastronomischen Angeboten in der nahe gelegenen historischen Altstadt kann das hohe touristischen Potential optimal genutzt und vermarktet werden.

Der Hafen selbst wird so gestaltet, dass er auch für Spaziergänger aus der Stadt einen interessanten Zielpunkt mit Aufenthaltsqualität am Wasser bietet. Er wird Heimathafen für einen historischen Saaleschlepper und Anlaufpunkt für den Kaffenkahn, das Flaggschiff des Blauen Bandes.

## 2 Standortanalyse

Es ist erklärtes Ziel der Stadt Halle, sich als touristisch bedeutsame Kulturstadt weiter zu etablieren. Für Halle als Stadt am Fluss stellt der Wassertourismus ein viel versprechendes Segment des Städtetourismus dar, welches neue Zielgruppen erschließt und die übrigen Angebote ergänzt.

Die notwendige Infrastruktur, die eine solche Entwicklung ermöglichen würde, fehlt jedoch noch. Derzeit gibt es im Stadtgebiet von Halle keine öffentlichen Bootsanleger, alle vorhandenen sind längerfristig privat verpachtet (Riveufer, Saalepromenade) oder privat (Vereine, Einzelnutzer, Gastronomie). Diese privaten Anleger sind in ihrer Kapazität sehr begrenzt und überwiegend als Dauerliegeplätze genutzt. Es ist aber erklärtes Ziel, nicht nur für Reisende, die mit dem Auto, Zug oder Fahrrad unterwegs sind, sondern auch für die vom Wassersport begeisterten Touristen ein attraktives Angebot zum Anlegen und Verweilen zu machen. Halle ist in dem Flusstädtenetz entlang von Elbe und Saale (Magdeburg, Bernburg, Alsleben, Rothenburg, Wettin, Salzmünde, Merseburg, Leuna, Weißenfels, Naumburg, Freyburg, Artern) ein unverzichtbares und bedeutsames Etappenziel für das Blaue Band Sachsen-Anhalt und ein wichtiges Projekt in der Tourismusregion Saale-Unstrut-Triasland.

Für eine öffentliche Anlegestelle, welche Touristen vor allem in die Altstadt von Halle locken soll, ist die Nähe zum Stadtzentrum ein entscheidendes Kriterium. Wenn für eine fußläufige Erreichbarkeit der Altstadt bequeme 1-1,5 km bis zum Marktplatz angesetzt werden, kommen nur Flächen im Saaleabschnitt zwischen Ziegelwiese und Holzplatz in Frage.

Weitere Faktoren, die die Standortwahl maßgeblich beeinflussen, sind:

- Der Grund und Boden sollte sich in öffentlichem Eigentum befinden.
- Die Erschließung mit den notwendigen Medien (Wasser, Abwasser, Strom, Telekom) muss unmittelbar gegeben sein.
- Es ist eine direkte Anfahrbarkeit des Uferbereichs notwendig, um das Bergen bzw. Aussetzen des Bootsanlegers zu ermöglichen.
- Die Anlegerkapazität sollte eine Erweiterung entsprechend der Nachfrageentwicklung zulassen.
- Der Eingriff in Natur und Landschaft muss möglichst gering sein.

Die Schifffahrtssaale wird im o. g. Bereich durch den regelmäßigen Bootsverkehr einschließlich der Fahrgastschifffahrt relativ stark frequentiert. Einschränkend wirken sich auch die notwendigen Ein- bzw. Ausfahrten für die beiden im betreffenden Gebiet vorhandenen Schleusen aus. Am Salinemuseum ist aus diesem Grund z. B. nur eine Ein-/Ausstiegsstelle für Paddler denkbar. An einigen anderen Standorten (Holzplatz, Ziegelwiese) wirkt sich die fehlende Infrastruktur nachteilig aus. So sind hier keine Wasser- bzw. Abwasseranschlüsse verfügbar und eine direkte Ufererschließung nur mit beachtlichem finanziellen Aufwand oder einem unverhältnismäßig hohen Eingriff in den Gehölzbestand realisierbar.

Der Sophienhafen verfügt zwar über ein vorhandenes Hafenbecken, dieses befindet sich jedoch in Privatbesitz, so dass dort erst umfassender Grunderwerb getätigt werden müsste.

Darüber hinaus fällt hier ein umfangreicher Sanierungsaufwand sowohl für das Hafenbecken als auch die vorhandene Bausubstanz an. Die notwendige Anfangsinvestition wäre dadurch relativ hoch. Für die perspektivische Entwicklung eines größeren Yachthafens ist die Fläche langfristig zu klein. Langfristig ist hier, im Zusammenhag mit der Entwicklung der umgebenden Wohnbebauung, die Etablierung einer Marina mit Dauerliegeplätzen, gastronomischen und ergänzenden Serviceeinrichtungen denkbar. Dies würde sehr gut mit dem Stadthafen korrespondieren.

Die Elisabeth-Saale, die die Salineinsel auf der Westseite umschließt, ist Bundeswasserstraße, liegt jedoch als Nebenarm relativ ruhig und abseits des regelmäßigen Schiffsverkehrs. Sie ist stromaufwärts nach der Schleuse Trotha auf 2,5 km Streckenlänge ohne weitere Schleusenfahrten erreichbar. Ein Hafen an dieser Stelle wäre damit auch sehr geeignet für Wassersportler, die sich zur regelmäßigen Naherholung im Stadtgebiet bewegen wollen, ohne jedes Mal schleusen bzw. umtragen zu müssen. Von Süden kommend muss, nach dem Passieren der Schleuse Gimritz, ein 600 m langer Abschnitt wieder stromaufwärts in die Elisabethsaale hinein bewältigt werden.

Die Salineinsel soll mittelfristig durch eine weitere Fußgängerbrücke auch mit Neustadt (in Höhe Sandanger) besser verknüpft werden. Diese Brücke soll an der Einmündung der Wilden Saale in die Elisabethsaale liegen mit direkter Verbindung zur Peißnitzinsel. Der Stadthafen erhält dann eine zentrale Position zwischen Peißnitz – und Salineinsel, also im Freizeitschwerpunkt der Saaleaue.

Das Plangebiet selbst ist stark durch die industrielle Vorgeschichte, insbesondere die Hafennutzung geprägt. Das Ortsbild wird heute noch durch Gewerbebauten und Parkplatzflächen bestimmt. Mit der Entwicklung des Wohngebietes rings um den Sophienhafen wird sich der Charakter des Areals jedoch grundsätzlich verändern.

Der vorgesehene Standort für den Stadthafen wird durch die Hafenstraße erschlossen, die hier direkt am Ufer in einer platzartigen Aufweitung, einer ehemaligen Schneekippe, endet.

Das Gelände befindet sich überwiegend im Eigentum der Stadt, nur eine kleine, 200 m<sup>2</sup> große Randfläche muss vom privaten Eigentümer erworben werden. Alle notwendigen Medien (Wasser/Abwasser, Strom, Telefon) liegen in der Hafenstraße an.

Die ehemalige Schneekippe ist asphaltiert und wird zum Ufer mittels einer Spundwand mit aufgesetzter Betonmauer abgefangen. Unterhalb der Spundwand befindet sich ein Uferplateau mit ca. 250 cm Breite. Der Höhenunterschied beträgt ca. 75 bis 125 cm. Die anschließende Uferböschung weist eine Neigung von ca. 1:1 auf. Das Saaleufer ist durchgehend künstlich mit Steinschüttungen befestigt. Hier haben sich Rasenfluren sowie kleinräumige Sämlingsbestände angesiedelt, deren Vegetation durch den nicht heimischen Eschenahorn (*Acer negundo*) dominiert werden.

Nach Norden führt ein befestigter Fußweg zu der Kleingartenanlage auf der Jungfernwiese.

Östlich der Schneekippe befindet sich ein Baustofflager/Bauhof. Die bestehenden Baulichkeiten sollen abgebrochen und die befestigten Flächen entsiegelt und als Wiesenfläche begrünt werden.

Die gesamte Platzfläche liegt im Einzugsbereich des 100-jährigen Hochwassers.

Die Salineinsel ist nicht nur der nächste Erholungsbereich der Anwohner von Hafen- und Mansfelder Straße, sondern bekommt durch den Neubau der Brücke an der Franz-Schubert-Straße künftig auch wachsende Bedeutung für die Altstadtbewohner und -besucher. Die angrenzenden Park- und Grünanlagen zwischen Peißnitz bzw. Riveufer und Würfelwiese werden attraktiv und autounabhängig mit der Salineinsel vernetzt. Über einen Steg an der Saalemündung des Kotgrabens vom Salinepark zur geplanten Promenade am Sophienhafen wird der Lückenschluss im Grünverbund in Richtung Elisabethsaale ermöglicht und die Hafenstraße aus ihrem Sackgassendasein befreit. Damit rücken der geplante Stadthafen und die Altstadt mit ihren vielfältigen kulturellen und gastronomischen Angeboten näher zusammen. Wasserwanderer, die vom Stadthafen aus die Stadt erkunden wollen, haben bereits nach kurzem Fußmarsch (ca. 930 m) die Auswahl, zum Dom, zur Moritzburg oder zur Kleinen Ulrichstraße zu laufen.

Als zweite Erschließungsachse dient die Hafenbahntrasse, die als Rad- und Fußwegeverbindung vom Thüringer Bahnhof ausgehend die gesamte südliche Innenstadt mit der Nordspitze der Salineinsel verbindet.

Mit dem geplanten Stadthafen wird ein erster grundlegender Baustein für die Entwicklung des Wassertourismus im Stadtgebiet geschaffen. Er ist der erste öffentliche Bootsanleger für Wasserwanderer und Yachten im Stadtgebiet und damit wichtigster Anlaufpunkt für Wassertouristen aus Richtung Nordsee, Elbe, Saale und Unstrut.

Das Konzept trägt modularen Charakter, ist also bei entsprechender Nachfrage nach Norden und Süden erweiterbar. Hier entstehen neben einem Dauerliegeplatz für einen historischen Saaleschlepper, Anlegeplätze für 10 Motorboote und eine Bootstreppe nebst Schließfach (Bootsregal) für 9 Paddelboote. Gleichzeitig wird ein attraktiver Aufenthaltsbereich am Wasser mit Terrassenflächen und Sitzmöglichkeiten auf mehreren Ebenen geschaffen. Der Stadthafen ist darüber hinaus der Heimathafen für den Kaffenkahn, dem Flaggschiff des Blauen Bandes.

Die Jugendwerkstatt „Frohe Zukunft“ wird den Hafen in Zukunft betreiben. Sie stellt mit dem Hafenmeister einen Ansprechpartner vor Ort, kümmert sich um den Internetauftritt und sichert die laufende Unterhaltung.

Darüber hinaus wird sie bereits einen Teil der Bauausführung übernehmen. So werden die gesamten Holzarbeiten (Beplankung des Uferstegs, Bau der Schutzhütte und der Servicestation) durch die Jugendwerkstatt erbracht und damit die Herstellungskosten erheblich reduziert.

Der Hafen staffelt sich in drei, höhenmäßig von einander abgesetzte Bereiche.

**Die oberste Ebene** bildet die vorhandene, asphaltierte Platzfläche. Sie wird im Wesentlichen erhalten und geringfügig angepasst. Die Fläche dient der primären Erschließung von der Landseite und trägt die wichtigsten Service- und Versorgungsangebote:

#### **Parkplätze:**

Auf der Ostseite entstehen, angrenzend an den vorhandenen Platz, 12 PKW- Stellflächen.

#### **Service-Station**

Das farbig lasierte Holz-Bauwerk (L/B/H: 8,70/8,50/3,360 m) aus Lärchenholz auf der Südseite des Platzes ist Quartier des Hafenmeisters und damit erster Anlaufpunkt für Informationen. Die Service-Station bietet

verschießbare Bootsregale für Kanus, Sanitäreinrichtungen, eine Wasserzapfstelle und die Möglichkeit, sich für die Erkundung der Stadt ein Fahrrad auszuleihen.

### **Schutz- und Aufenthaltshütte**

Dieses, in Farbe und Material an die Service-Station angepasste Holzgebäude (L/B/H: 4,00/4,00/3,85 m) bietet einen überdachten Unterstand mit Tisch und Sitzbänken und die Möglichkeit für einen Picknick. Eingebunden in eine Holzterrasse ist es direkt über einer Sitzstufenanlage positioniert, von der man einen direkten Zugang zum tiefer liegenden Ufersteg hat.

Als Orientierungspunkt wird in Sichtachse der Hafenstraße ein künstlerisch gestaltetes Landzeichen positioniert. Einige Bänke bieten einen guten Überblick über die gesamte Anlage und einen landschaftlich reizvollen Blick auf den Abzweig der Wilden Saale und zur Peißnitz mit dem Gimritzer Park.

**Die zweite Ebene** wird durch den neuen, 4 m breiten Ufersteg gebildet. Er ist der zentrale Bereich des Freizeithafens und fungiert konstruktiv als Anker für die Bootsanleger, vor allem aber als attraktiver Aufenthaltsbereich direkt am Wasser. Der Steg greift in etwa die Höhe des heute vor der Spundwand befindlichen Uferstreifens auf. Ein etwa 3m breites Teilstück der oberen Platzfläche wird auf der gesamten Länge auf dieses Niveau abgesenkt und die Spundwand entsprechend eingekürzt, um ein zu starkes Auskragen der Bootsanleger in das Fahrwasser der Elisabethsaale zu vermeiden.

### **Ufersteg**

Die eingekürzte Spundwand wird zur Gründung für die Steganlage mit herangezogen, indem die die Tragkonstruktion bildenden Doppel-T-Träger aufgesetzt werden. Dadurch können aufwendige und teure Pfahlgründungen im Uferbereich vermieden und die Fundamentarbeiten hinter der Spundwand wasserstandsunabhängig durchgeführt werden. Der Steg krägt etwa 1 m über die Spundwand über.

Höhenmäßig liegt der Steg im Mittel nicht mehr als 1,30m über dem Wasser. Das Ufer wird so weit zurückgenommen, dass sich die Wasserkante auch bei mittleren Sommerwasserständen unter dem Steg befindet, man also nicht auf trocken gefallene Uferstreifen blicken muss. Der Steg selbst besteht aus Holz, tragende Hölzer aus Eiche, die Deckbeplankung aus Lärche.

In Absprache mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt wird das Ufer der Elisabethsaale im Verlauf so angepasst, dass vor dem Steg eine ausreichende Wassertiefe für die neu entstehenden Liegeplätze entsteht. Die notwendigen Baggerarbeiten können von Land aus durchgeführt werden. Das Ufer wird mit Wasserbausteinen Klasse II, bzw. alternativ mit Grobschlag 63/125 mm, in einer Dicke von 35 bis 50 cm wieder gesichert.

Der Vorteil der zurückgesetzten Bauweise besteht neben der Kosteneinsparung darin, dass das Retentionsvermögen des Flusses durch den Bau der Schiffsanleger nicht nur völlig uneingeschränkt bleibt, sondern im Gegenteil noch erhöht wird. Die Schiffsanleger selbst schränken das Retentionsvermögen nicht ein, das es sich um schwimmende Anlagen handelt.

Der Höhenversprung zum oberen Platzniveau wird über eine ca. 140 cm hohe Sichtbetonmauer abgefangen. Die obere Kante ist mit einer grauen Granitabdeckung abgedeckt, die leicht über dem Platzniveau steht. Ein Metallgeländer gewährleistet die notwendige Absturzsicherung. Die Abgänge selbst sind als Holztreppe ausgebildet. Längs der Betonmauer verläuft eingespannt zwischen den Abgängen ein großzügiges Sitzelement aus Holz.

### **Bootstreppe**

Eine Bootstreppe an der Südseite der Steganlage bietet die Möglichkeit für Wasserwanderer ihre Kanus oder Kajaks sicher aufs Land zu befördern. Über zwei parallel angeordnete Treppenanlagen können Boote zu zweit bequem nach oben getragen werden. Für die unteren Treppen, die ins Wasser hineinlaufen, werden Fertigbetontreppen verwendet, die oberen Treppen werden aus Granitborden und in Mörtel versetztem Kleinpflaster gebaut.

**Die dritte Ebene** umfasst den eigentlichen Schiffsanleger in der Elisabethsaale. Er ist nur

während der Saison von Mai bis Oktober in Betrieb. Die im Wasser schwimmenden Elemente werden im Winter und ggf. bei Hochwasser aus der Saale herausgenommen.

### **Schiffsanleger**

Der Schiffsanleger besteht aus einer Aluminiumkonstruktion mit Aluminiumschwimmkörpern. Als Beplankung sind Lärchenbohlen korrespondierend zum Ufersteg vorgesehen. Der Anleger wird aus einer Reihe von 6 aneinander gekoppelten Einzelementen von jeweils 10 m Länge und 2 m Breite zusammengesetzt. Die Freibordhöhe beträgt 48 cm, im Bereich der Kanutreppe wird landseitig eine Ausstiegshilfe mit 20 cm Freibord angebracht. Die Einzelemente des Schwimmstegs werden mittels Verankerungsbäumen aus Aluminium mit beidseitigen Gelenken sowie Diagonalverspannungen nach konstruktiven Erfordernissen am Ufersteg befestigt.

Der Schwimmsteg ist durch zwei bewegliche Zugangsbrücken die die Schwankungen des Wasserstandes ausgleichen, von Ufersteg aus erreichbar. Sie sind durch verschließbare Tore gesichert. Die eigentlichen Liegeplätze sind über begehbare Ausleger von 7 bzw. 8 m Länge und 60 cm Breite erschlossen.

Für die Boote ist eine direkte Stromversorgung am Schwimmsteg möglich.

### **Beleuchtung**

Für den oberen Platz sind Mastaufsatzleuchten vorgesehen, der Holzsteg ist mit in den Geländerpfosten integrierten Leuchtenköpfen beleuchtet.

Im Dezember 2007 wurde den Bürgern, insbesondere den Anwohnern der Hafestraße, das Bauvorhaben vorgestellt. Grundsätzlich wurden die geplanten Entwicklungen auf der Salinsel begrüßt. Fragen und kritische Anmerkungen bezüglich des Stadthafens bezogen sich vor allem auf die Standortwahl. Diese wurden wie unter Punkt 3, Standortanalyse beantwortet.

Die Familienfreundlichkeitsprüfung fand am 11.02.08 statt. Von den Anwesenden wird ein Stadthafen als eine wichtige Ergänzung der touristischen Infrastruktur im Stadtgebiet gesehen. Insgesamt wird das Vorhaben als familienverträglich beurteilt.

<b>4</b>	<b>Finanzierung</b>
----------	---------------------

Finanziert wird die Maßnahme über das Förderprogramm Stadtumbau Ost – Aufwertung sowie eine Kofinanzierung der EU – Strukturfondsförderung. Die Fördermittelquote liegt bei 86 %.

### Finanzierungsübersicht IBA in Halle, Standort 4, Salineinsel

Haushaltseinstellung gemäß Vermögenhaushaltplanentwurf 2008-2009

Haushaltsstellen	Bezeichnung	HHJ 2008	HHJ 2009
2.5810.952000-021	Umbau und Verbesserung	260.000	260.000
2.5810.959000-021	Planungsleistung	15.000	15.000
2.5810.361020-021	Zuweisungen vom Land Stadtumbau Aufwertung	77.000	77.000
2.5810.361022-021	Zuweisungen de EU Stadtumbau Aufwertung	159.500	159.500
Eigenmittel d. Stadt		38.500	38.500
<b>Fördermittel + Eigenmittel</b>		<b>275.000</b>	<b>275.000</b>

### Finanzierungsübersicht des Bauablaufs

	Kostenberechnung	HHJ 2008	HHJ 2009
2.5810.932000-022	Grunderwerb	2.500	0
2.5810.952000-022	Umbau und Verbesserung	194.000	320.000
2.5810.959000-022	Planungsleistung	98.500	15.000
Gesamtkosten		295.000	335.000

Mit dem Bewilligungsbescheid zur EU-Strukturfondsförderung 2007-2013 i. V. m. der Gewährung von Zuwendungen im Rahmen des Stadtumbau-Ost zur Aufwertung von Stadtteilen/Stadtquartieren vom 21.12.2007 wird das o. g. Projekt wie folgt gefördert:

HHJ 2008: 275.000,- €  
 HHJ 2009: 275.000,- €.

Im Haushaltsjahr 2008 werden von dem Projekt Franckesche Gärten 20.000,00 € und im Haushaltsjahr 2009 60.000,00 € vom Projekt Sozialraum Steg für das Bauvorhaben "Grünflächengestaltung Saline" mehr bereitgestellt. Eine dementsprechende Umwidmung beim Land wird umgehend beantragt.

Die entsprechenden neuen Haushaltseinstellungen werden in den jeweiligen Jahren an die tatsächlichen Kosten angepasst.

Im Rahmen der dargestellten Finanzierung erfolgen bis zum Frühjahr 2009 die kompletten Gründungsarbeiten und die Herstellung des Ufersteges. Die Jugendwerkstatt „Frohe Zukunft“ wird dabei die Ausführung der Holzbauarbeiten übernehmen.

Im 2. Bauabschnitt werden bis zum Sommer 2009 die Service-Station, die Schutzhütte und der Schiffsanleger realisiert, so dass zumindest ein Teil der Wassersportsaison noch genutzt werden kann.

Von der für 2008 in der Finanzierungsübersicht dargestellten Summe werden 50.000,- € nicht im Bereich des Stadthafens sondern für die Gestaltung des Salineumfelds (Planung Badeingang, Rückbau Parkplätze) ausgegeben.

2009 sind 110.000,- € für Wegebau und die Gestaltung der Uferseite des Salinemuseums vorgesehen. Hierzu wird ein gesonderter Baubeschluss herbeigeführt.

## Kostenberechnung 1. Bauabschnitt nach DIN 276

Nr.	Kostenart	Summe Kostenart	Gesamtsumme
<b>100</b>	<b>Grundstück</b>		
110	<b>Grundstückswert</b>		
	Grunderwerb	1.725,00 €	
	<b>Summe Grundstück</b>	<b>1.725,00 €</b>	<b>1.725,00 €</b>
<b>200</b>	<b>Herrichten und Erschließen</b>		
210	<b>Herrichten</b>		
212	Abbruchmaßnahmen	9.725,00 €	
	<b>Summe Herrichten und Erschließen</b>	<b>9.725,00 €</b>	<b>9.725,00 €</b>
<b>500</b>	<b>Außenanlagen</b>		
510	<b>Geländeflächen</b>		
511	Geländebearbeitung		
	Ausbaggern Uferbereich	11.400,00 €	
	Ausbaggern Land	3.750,00 €	
	Erdplanum	2.000,00 €	
520	<b>Befestigte Flächen</b>		
523	Platz (Pflaster, Asphalt)	3.000,00 €	
530	<b>Baukonstruktionen in Außenanlagen</b>		
533	Stützwand, incl. Fundament	55.650,00 €	
534	Treppe, incl. Fundament	5.490,00 €	
536	Brücken, Stege	29.850,00 €	
538	Wasserbauliche Anlagen		
	Uferbefestigung Klasse II	8.750,00 €	
550	<b>Einbauten in Außenanlagen</b>		
551	Allgemeine Einbauten (Geländer, Bank)	12.000,00 €	
552	Besondere Einbauten (Schutzhütte)	10.300,00 €	
590	<b>Sonstige Maßnahmen für Außenanlagen</b>		
591	Baustelleneinrichtung	2.500,00 €	
593	Sicherungsmaßnahmen (Bäume)	250,00 €	
	<b>Summe Außenanlagen</b>	<b>144.940,00 €</b>	<b>144.940,00 €</b>
<b>700</b>	<b>Baunebenkosten</b>		
730	<b>Architektenleistungen</b>		
732	Freianlagenplanung	37.465,00 €	
735	Tragwerksplanung	11.995,00 €	
	<b>Summe Baunebenkosten</b>	<b>49.460,00 €</b>	<b>49.460,00 €</b>
	<b>Gesamtsumme Netto</b>		<b>205.850,00 €</b>
	<b>Mehrwertsteuer 19 %</b>		<b>39.111,50 €</b>
	<b>Gesamtsumme Brutto</b>		<b>244.961,50 €</b>

## Kostenberechnung 2. Bauabschnitt nach DIN 276

Nr.	Kostenart	Summe Kostenart	Gesamtsumme
<b>200</b>	<b>Herrichten und Erschließen</b>		
210	<b>Herrichten</b>		
212	Abbruchmaßnahmen	2.800,00 €	
	<b>Summe Herrichten und Erschließen</b>	<b>2.800,00 €</b>	<b>2.800,00 €</b>
<b>500</b>	<b>Außenanlagen</b>		
510	<b>Geländeflächen</b>		
511	Geländebearbeitung		
	Boden lösen	2.160,00 €	
	Frostschutzschicht liefern, einbauen	720,00 €	
	Tragschicht liefern, einbauen	3.900,00 €	
520	<b>Befestigte Flächen</b>		
523	Platz (Pflaster, Asphalt)		
	Anpassung Wege	1.650,00 €	
	Asphalt neu	4.900,00 €	
	Oberflächenentwässerung	2.500,00 €	
530	<b>Baukonstruktionen in Außenanlagen</b>		
538	Wasserbauliche Anlagen		
	Bootsanleger und Ausstiegshilfen für Kanus	66.210,00 €	
540	<b>Technische Anlagen in Außenanlagen</b>		
541	Abwasseranlagen, Sanitäreinrichtungen	10.000,00 €	
542	Wasseranlagen, Sanitäreinrichtungen	10.000,00 €	
548	Nutzungsspezifische Anlagen		
	Versorgungsanlagen Bootsanleger	8.260,00 €	
550	<b>Einbauten in Außenanlagen</b>		
551	Allgemeine Einbauten (Geländer, Beleuchtung)	25.200,00 €	
552	Besondere Einbauten		
	Service-Station mit Bootsregal, Fahrradständer	38.150,00 €	
590	<b>Sonstige Maßnahmen für Außenanlagen</b>		
591	Baustelleneinrichtung	2.500,00 €	
593	Sicherungsmaßnahmen (Bäume)	125,00 €	
	<b>Summe Außenanlagen</b>	<b>176.275,00 €</b>	<b>176.275,00 €</b>
<b>700</b>	<b>Baunebenkosten</b>		
730	<b>Architektenleistungen</b>		
732	Freianlagenplanung (Bauüberwachung)	10.000,00 €	
	<b>Summe Baunebenkosten</b>	<b>10.000,00 €</b>	<b>10.000,00 €</b>
	<b>Gesamtsumme Netto</b>		<b>189.075,00 €</b>
	<b>Mehrwertsteuer 19 %</b>		<b>35.924,25 €</b>
	<b>Gesamtsumme Brutto</b>		<b>224.999,25 €</b>

### Bauablaufplan 1. Bauabschnitt

	2008						2009					
	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	März	Apr	Mai	Juni
Aufbruch / Vorbereitung		■	■	■								
Erdarbeiten			■	■	■	■						
Wegebau						■						
Mauer- und Betonarbeiten			■	■	■	■						
Landschaftsgärtn. Arbeiten						■						
Ausstattung							■	■	■	■	■	■

### Bauablaufplan 2. Bauabschnitt

	2009											
	Jan	Feb	März	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
Aufbruch / Vorbereitung				■	■							
Erdarbeiten				■	■	■						
Wegebau					■	■	■					
Mauer- und Betonarbeiten				■	■	■						
Landschaftsgärtn. Arbeiten						■						
Ausstattung				■	■	■	■	■	■	■	■	■

### 5 Folgekostenentwicklung

Der Stadthafen wird von der Jugendwerkstatt „Frohe Zukunft“ betrieben. Die anfallenden Unterhaltungskosten für Wasser-, Abwasser-, Strom- und Telefonanschluss sowie Versicherungen usw. werden von ihr übernommen. Sie stellt den Hafenmeister und kommt für die entstehenden Personalkosten auf.

Einnahmen, die die laufenden Unterhaltungskosten übersteigen, werden zur Entwicklung und zum weiteren Ausbau des Gebietes eingesetzt.