



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **V/2011/09763**
Datum: 28.06.2011
Bezug-Nummer.
HHstelle/Kostenstelle: 6630.1330/6300
Verfasser: Straßen- und Tiefbauamt

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	09.08.2011	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für Ordnung und Umweltangelegenheiten	18.08.2011	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach der VOB, VOL, HOAI und VOF	18.08.2011	öffentlich Entscheidung

Betreff: Baubeschluss Saale-Radwanderweg zwischen Hafenbahnbrücke und Gasometer

Beschlussvorschlag:

Der Vergabeausschuss beschließt die Durchführung der Baumaßnahme Saale-Radwanderweg zwischen Hafenbahnbrücke und Gasometer.

Finanzielle Auswirkung:

Ausgaben VermHH:

2.6300.950000.095 Tiefbau	251.000 EUR
<u>2.6300.959000.095 Planung bis 2011</u>	<u>56.700 EUR</u>
Gesamtkosten	307.700 EUR

Dr. Thomas Pohlack
Bürgermeister

Inhaltsverzeichnis

Begründung der Baumaßnahme

1. Veranlassung
2. Bisherige Beschlüsse
3. Gegenstand des Baubeschlusses
4. Baubeschreibung
5. Grunderwerb
6. Kosten und Finanzierung
7. Zeitplan
8. Familienverträglichkeitsprüfung (FVP)

Anlagen:

- Anlage 1 Übersichtskarte
- Anlage 2.1 Lageplan 1
- Anlage 2.2 Lageplan 2
- Anlage 2.3 Lageplan 3
- Anlage 2.4 Lageplan 4
- Anlage 3 Regelquerschnitt
- Anlage 4. Familienfreundlichkeitsprüfung
- Anlage 5. Gegenüberstellung Befestigungen

Begründung

1. Veranlassung

Der Weg ist Teil des überregional bedeutsamen Saale-Radwanderweges. Diese touristische Radroute, die durch die Bundesländer Bayern, Thüringen und Sachsen-Anhalt verläuft, hat eine Gesamtlänge von über 400 km und zieht Radtouristen aus ganz Deutschland und sogar aus dem Ausland an, was für den Fremdenverkehr der Stadt Halle (Saale) von enormer Bedeutung ist.

Sowohl von diesen Radtouristen, als auch von zahlreichen halleschen Radfahrern, wurde in den vergangenen Jahren des Öfteren Kritik am Wegezustand des Saale-Radwanderweges im Bereich der Stadt Halle (Saale) geübt. Dies aufgreifend wurde im halleschen Stadtrat auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/GRÜNE ein Beschluss gefasst, nach dem der Saale-Radwanderweg nach den Vorgaben des Landesradverkehrsplans auf Niveau eines nationalen Fernradwanderweges ausgebaut wird. Ziel ist demnach ein befestigter Ausbau möglichst mit Asphalt (vgl. Beschluss Nr. V/2009/08421). Diese Vorgabe entspricht auch den Empfehlungen des Allgemeinen Deutschen FahrradClubs (ADFC) zum anspruchsgerechten Zustand von touristischen Fernradwegen.

Im betreffenden Abschnitt zwischen der Hafengebäudebrücke und der Mansfelder Straße verläuft der Saale-Radwanderweg derzeit konsequent am Flusssufer der Saale. Dies ist in der Stadt Halle eher die Ausnahme, dass Radtouristen auch einen Blick auf die Saale haben. Aus touristischer Sicht ist die Stadt daran interessiert, dass die Radtouristen in das Stadtzentrum geführt werden, damit sie dort die Sehenswürdigkeiten der Stadt kennen lernen und gastronomischen Angebote nutzen können. Auch aus diesem Grund soll der Saale-Radwanderweg künftig nicht mehr über die Mansfelder Straße in Richtung Peißnitzinsel, sondern statt dessen über die altstadtnahe Brücke Franz-Schubert-Straße verlaufen, von wo aus auf kürzestem Weg das Stadtzentrum erreicht wird, was zu einem Besuch der Altstadt einladen würde.

Neben allen Belangen des Radverkehrs ist der o. g. Wegeabschnitt aber vor allem auch eine historische Promenade an der Saale mit hoher landschaftlicher Qualität in unmittelbarer Nähe zum Stadtzentrum, der dem Bedarf nach Naherholungs- und Freizeitmöglichkeiten für die Bevölkerung (u. a. auch für Skater, Rollstuhlfahrer) entspricht. Mit der Neugestaltung wird der Grundstein dafür gelegt, dass sich diese Promenade wieder entwickeln kann.

Der Saaleradwanderweg verläuft in der Stadt Halle von der südlichen Saaleau in Ammendorf bis nach Lettin. Im Abschnitt zwischen Karl-Meseberg-Brücke (Hafengebäudebrücke) und Holzplatz beabsichtigt die Stadt eine Ertüchtigung. Ziel ist, einen attraktiven, pflegeleichten und haltbaren Radweg zu schaffen mit Blickbeziehung zur Saale.

Mit der Breite vom 3,0 m sollen mögliche Nutzungskonflikte zwischen Fußgängern, Skatern und Radfahrern minimiert werden. Außerdem soll mit der großzügigeren Wegebene der ursprüngliche Promadencharakter erhalten werden.

Vor diesem Hintergrund plant die Stadt den Ausbau des Weges mit einer Asphaltoberfläche. Grundlage für die Abwägung ist die vom Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern beauftragte Studie zur „Überprüfung der Vergleichbarkeit von bodenmechanischen Eigenschaften natürlicher Böden mit Radwegkonstruktionen in naturnahen Bereichen“, die sich intensiv mit der Versickerungsfähigkeit von Regenwasser in Abhängigkeit vom jeweiligen Wegebelag beschäftigt und zu folgendem Ergebnis kommt:

„Auf allen Bodenstandorten lässt sich unter gebundenen Radwegedecken keine Negativveränderung des Wasserhaushalts ableiten. Eine Versiegelungswirkung kann, ausgehend von den ermittelten natürlichen Wassergehalten, nicht

nachgewiesen werden. Der Vergleich des Einflusses der gebundenen und ungebundenen Befestigungen auf den natürlichen Wasserhaushalt bestätigt nicht die üblichen Annahmen, dass die Pflasterbauweise und die ungebundene Decke ein Beispiel für ökologisches Bauen sind.

Der Radweg mit gebundener Decke ist ein Bodensiegel ohne versiegelnde Wirkung.“ (Ein Auszug aus der Studie liegt der Vorlage bei.)

Außerdem ist eine derartige Wegebefestigung unter den Aspekten von geringerer Anfälligkeit bei Überschwemmungen durch Hochwasser und geringeren Pflege- und Unterhaltungskosten geeigneter als ein Ausbau mit einer sandgeschlämmten Schotterdecke oder ähnlichen Bauweisen.

Im Vorfeld des geplanten Wegeausbaus stellte sich unabhängig von der Frage nach der Art der Wegeoberfläche die Frage nach dem Zustand der wegbegleitenden Alleebäume (Pappeln). Aus diesem Grund gab die Stadt ein Baumgutachten in Auftrag, in dessen Ergebnis festgestellt wurde, dass die Mehrzahl der Bäume so stark beschädigt waren, dass akuter Handlungsbedarf bestand. Deshalb wurden im Rahmen der Gefahrenabwehr, die erforderlichen Fällarbeiten unverzüglich veranlasst.

Gegenstand der Vorlage sind die Ersatzpflanzungen, und die neben der Neupflanzung einer Allee auch Gehölzpflanzungen in den flankierenden Randbereichen vorsehen. Diese Neubepflanzung wird nach erfolgtem Wegebau im Frühjahr 2012 erfolgen.

2. Bisherige Beschlüsse

Beschlusses des Stadtrates vom 24.03.2010.

Der Beschlussvorschlag ist zuvor am 21.01.2010 u.a. im Ordnungs- und Umweltausschuss diskutiert worden.

Im halleischen Stadtrat wurde auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/GRÜNE ein Beschluss gefasst, nach dem der Saale-Radwanderweg nach den Vorgaben des Landesradverkehrsplans auf Niveau eines nationalen Fernradwanderweges ausgebaut wird. Ziel ist demnach ein befestigter Ausbau möglichst mit Asphalt (vgl. Beschluss Nr. V/2009/08421). Diese Vorgabe entspricht auch den Empfehlungen des Allgemeinen Deutschen FahrradClubs (ADFC) zum anspruchsgerechten Zustand von touristischen Fernradwegen.

3. Gegenstand des Baubeschlusses

Der Baubeschluss umfasst den grundhaften Ausbau des Saale-Radwanderweges von der Hafenbahnbrücke (Karl-Meseberg-Brücke) bis zum Gasometer.

Die Bauausführung der Maßnahme erfolgt von Oktober 2011 bis Februar 2012.

4. Baubeschreibung

Der Saale-Radwanderweg wird höhenmäßig so eingeordnet, dass er sich harmonisch in das vorhandene Geländeniveau einfügt. Zwangspunkte der lage- und höhenmäßigen Einordnung ins Gelände stellen die Anbindebereiche an die Karl-Meseberg-Brücke und an der Auffahrt zum Gasometer am Gehweg an der Straße Holzplatz dar.

Weiterhin war die weitestgehende Nutzung des vorhandenen Unterbaues maßgebend für die Linienführung des geplanten Radweges.

Die Breite des Radwanderweges beträgt 3,0 m. Der Radweg wird mit einseitiger Querneigung von 2,5 % auf 625 m gebaut.

Die Randsteine 16,5 x 12,3 x 8 cm werden auf 15 cm Unterbeton gebettet und erhalten eine Rückenstütze aus Beton C 20/25.

Oberbau

Es ist geplant den Radweg nach RstO 01, Tafel 7, Zeile 2 mit folgendem Deckenaufbau zu befestigen:

3 cm Asphaltbeton 0/8 mit Bitumen 70/100
8 cm Asphalttragschicht CS 0/32 mit Bitumen 70/100
15 cm Schottertragschicht B1 0/32 mit $EV2 \geq 80 \text{ MN/m}^2$
15 cm Frostschuttschicht B2 0/45
41 cm Gesamtaufbau – Oberfläche Planum $EV2 \geq 45 \text{ MN/m}^2$

Die Flächen im Anbindebereich zur Hafensbahnbrücke und zur Treppe Holzplatz werden nach RstO 2001 Tafel 3, Zeile 1 für BKl VI folgendermaßen befestigt:

8 cm Betonpflaster
3 cm Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5
29 cm Frostschuttschicht B2 0/56 mit $EV2 > 100 \text{ MN/m}^2$
40 cm Gesamtaufbau – Oberfläche Planum $EV2 \geq 45 \text{ MN/m}^2$

Die seitliche Einfassung der Pflasterfläche sowie die Ränder des Radwanderweges erfolgt mit Beton-Pflastersteinen 16,5 x 12,3 x 8 cm auf einer 15 cm dicken Betonbettung und mit Rückenstütze aus Beton C 20/25.

Nach Fertigstellung des Radwanderweges werden die seitlich verbleibenden Restflächen durch Mutterbodenandeckung und Rasenansaat dem neuen Niveau angepasst.

Vorhandene Leitungen und Kabel, die zur Wegoberkante nicht die erforderliche Überdeckung aufweisen, werden nach Absprache mit den Versorgungsträgern tiefer gelegt.

Um eine Befahrung des Saale-Radwanderweges mit PKW zu verhindern, wird mittig des Weges ein Absperrpoller aus Stahl, herausnehmbar und verriegelbar eingebaut. Beidseitig des Weges werden 2 Findlinge platziert.

Entwässerung

Die Oberflächenentwässerung des Radweges erfolgt über die Quer- und Längsneigung zu anschließenden Grünfläche und dann in die Saale.

Baugrund

Ein Baugrundgutachten zur Baumaßnahme wurde vom Baugrundbüro Dr. Frauendorf am 21. Februar 2011 erstellt. Daraus geht hervor, dass im derzeitigen Wegebereich in Planumsniveau eine provisorische Befestigung ansteht. Die für das Planum erforderliche Mindesttragfähigkeit ist daher gegeben.

Die Analysen zeigen ein hohes umwelttechnisches Belastungspotential der untersuchten Erdstoffgruppen. Die zwei Mischproben MPL1 (Befestigungsdeckschicht im Trassennordbereich) und MPL2 (Befestigungsdeckschicht im Trassensüdbereich) ergaben eine Z2-Klassifizierung nach LAGA.

Aufgrund der Ergebnisse stand die Frage im Raum, wie mit den vorhandenen Auffüllungen zu verfahren ist.

Die Trasse kann nicht in Dammlage geplant werden, da sonst Retentionsraum zur Hochwasserrückhaltung verloren geht. Die vorhandenen Schichten müssen nach Bedarf ausgebaut werden.

Der Abtrag ist zu untersuchen und ggf. auf Deponie zu entsorgen.

In Überflutungssituationen sind für den Rückgang des Hochwassers, um eine rückhaltende Wirkung zu vermeiden in regelmäßigen Abständen Durchlässe im Radweg angeordnet.

Bepflanzung

Im Zuge der Erneuerung des Saale-Radwanderweges sind die angrenzenden Grünflächen anzugleichen.

Es ist geplant, ca. 75 St. Hochstämme von resistenten Ulmen (z. B. Ulmus „New Horizon“), mit einem Stammumfang von 16-18 cm und einer Stammhöhe von 2,5 m als Ballenware (DB; 3x verpflanzt) neu zu pflanzen. Es ist ein Pflanzabstand von 10 m geplant. Die genaue Anzahl und Art ist in den weiteren Planungsphasen mit dem Grünflächenamt und der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Die Standorte der Bäume sind im Lageplan angegeben.

Im Bereich westlich des Weges wird in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde eine Gehölzpflanzung als Ausgleich zur Versiegelung angelegt. In diesem Pflanzstreifen werden vorrangig einheimische Sträucher angepflanzt.

5. Grunderwerb

Da der Ausbau bestandsnah im öffentlichen Raum erfolgt, ist kein Grunderwerb erforderlich. Die Flächen sind bereits Grundeigentum der Stadt Halle (Saale).

6. Kosten und Finanzierung

Das Vorhaben wird über GA-Mittel mit 60 % gefördert.

Die Bruttobaukosten betragen zum aktuellen Planungsstand Entwurf April 2011 rd. 251.000 €, die Baunebenkosten 56.700 €.

Gerade angesichts des in den Überflutungsbereichen der Saale regelmäßig schwierigen Baugrundes, dem regelmäßig nicht verlässlich dokumentierten Bestandes an Altleitungen und denkbarer archäologischer Funde sind kostenmehrende Zusatzleistungen und kostenträchtige Bauverschiebungen nicht auszuschließen. Mit dem Budget gemäß Haushaltseinstellung wird dem Rechnung getragen.

Haushaltseinstellung gemäß Haushaltplanung 2010-2012

Haushaltsstellen	Bezeichnung	€
2.6300.950000-095	Tiefbau	251.000
2.6300.959000-095	Planungsleistung LP 3-6/ LP 7-9	56.700
	Inkl. Baumgutachten u. Baugrund	
Gesamt		307.700
	Zuweisung Investitionsbank Sachsen-Anhalt	148.900
Eigenmittel d. Stadt		158.800

Folgekosten

Durch den Ausbau des SRWW zwischen Hafenbahnbrücke und Gasometer kommt es nicht zur Erhöhung der Unterhaltungskosten.

Für die zukünftige Absicherung von laufenden Reparaturen werden finanzielle Mittel eingeplant. Eine Quantifizierung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

Die Unterhaltungskosten sind in den Haushaltsplänen enthalten.

Nach aktuellen Vergabezahlen ist mit ca. 4,80 € pro m Weg zu rechnen inklusive der Baumpflege.

SRWW – Länge 625,00 m X 4,80 € = 3.000 € / Jahr

7. Zeitplanung

Grobablauf:

Ausführungsplanung und Erstellung der Ausschreibungsunterlagen	08/2011
Ausschreibung	09/2011
Baubeginn	10/2011 bis 02/2012

8. Familienverträglichkeitsprüfung (FVP)

Die Familienverträglichkeitsprüfung erfolgte auf der Grundlage des Kriterienkataloges B (familiengerechte Verkehrsplanung, Verkehrsregelung und Gestaltung des innerstädtischen Nahverkehrs)- siehe Anlage 4.

Dieser Saale- Radwanderweg ist speziell auf die Bedürfnisse aller Familienmitglieder ausgerichtet.

Neben allen Belangen des Radverkehrs entspricht der o. g. Wegeabschnitt vor allem auch dem Bedarf nach Naherholungs- und Freizeitmöglichkeiten für die Bevölkerung (u. a. auch für Skater, Rollstuhlfahrer).

Da dieser SRWW im Landschaftsschutzgebiet liegt, muss auf den Neubau einer Beleuchtung auch in diesem Teilabschnitt verzichtet werden.