

Vorlage

| | |
|-----------------------------------|---------------------------|
| Drucksachen-Nr.: | BV/319/2016/III-66 |
| Einreicher: | Der Oberbürgermeister |
| Verantwortlich für die Umsetzung: | Tiefbauamt |

| Beratungsfolge | Status | Termin | Für | Gegen | Enthaltung | Bestätigung |
|--|------------------|------------|-----|-------|------------|-------------|
| Dienstberatung des Oberbürgermeisters | nicht öffentlich | 04.10.2016 | | | | |
| Stadtbezirksbeirat Ziebigk und Siedlung | öffentlich | 17.10.2016 | | | | |
| Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt | öffentlich | 25.10.2016 | | | | |

Titel:

Aufwertung Elballee
Bestätigung der Arbeitsrichtung

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird mit der Vorbereitung des Bauvorhabens „Aufwertung Elballee“ als bedeutende Infrastrukturmaßnahme in Vorbereitung auf die Umverlegung des Elberadweges beauftragt. Die vorgeschlagene Ausbauvariante 3 wird als Arbeitsrichtung bestätigt.

| | |
|---|---|
| Gesetzliche Grundlagen: | KVG LSA, Hauptsatzung der Stadt Dessau-Roßlau |
| Bereits gefasste und/oder zu ändernde Beschlüsse: | BV/088/2015/LBF/GR Umverlegung Elberadweg |
| Vorliegende Gutachten und/oder Stellungnahmen: | keine |
| Hinweise zur Veröffentlichung: | keine |

Relevanz mit Leitbild

| Handlungsfeld | | Ziel-Nummer |
|---|-------------------------------------|-------------|
| Wirtschaft, Tourismus, Bildung und Wissenschaft | <input checked="" type="checkbox"/> | W 16 |
| Kultur, Freizeit und Sport | <input type="checkbox"/> | |
| Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr | <input checked="" type="checkbox"/> | S 08 |
| Handel und Versorgung | <input type="checkbox"/> | |
| Landschaft und Umwelt | <input type="checkbox"/> | |
| Soziales Miteinander | <input type="checkbox"/> | |

| | |
|--------------------------------|--------------------------|
| Vorlage nicht leitbildrelevant | <input type="checkbox"/> |
|--------------------------------|--------------------------|

Finanzbedarf/Finanzierung:

Für die Vorzugsvariante wurde wie nachfolgend dargestellt eine Anmeldung für den Haushalt 2017 vorgenommen.

Produkt/Konto: 54100.0962000
 Investitionsnummer: 541006609000003

| | | |
|---------------------------|------------|-------------|
| Gesamtkosten (Variante 3) | | 1.600.000 € |
| Haushalt 2017 | Ausgaben: | 180.000 € |
| | Einnahmen: | 140.000 € |
| Haushalt 2018 | Ausgaben: | 1.420.000 € |
| | Einnahmen: | 1.278.000 € |

Die Finanzierung steht unter dem Vorbehalt der Bewilligung der Fördermittel.

Begründung: siehe Anlage 1

Für den Oberbürgermeister:

Beigeordnete

beschlossen im Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt

R. Schönemann
 Ausschussvorsitzender

Anlage 1:

Begründung:

Derzeitiger Zustand

Die ca. 1,3 km lange Elballee ist auf Grund des baulichen Zustandes immer wieder Gegenstand von Kritik, Beschwerden und Eingaben. Die vorhandene Fahrbahn (Breite ca. 7,50 m) aus Natursteinkleinpflaster weist starke Verformungen und Schlaglöcher auf. Dominiert wird die Straße durch die vorhandene, geschützte Lindenallee aus dem Jahre 1936/1937. Ausreichende Baumscheiben sind nicht vorhanden, vielfach wurde bis an die Bäume heran gepflastert/asphaltiert. Daher ist auch der Gehweg aus Mosaikpflaster (Breite zw. 3,5 bis 4,5 m) in einem sehr schlechten baulichen Zustand und durch Wurzelaufrüche und Verwerfungen stark geschädigt. Gleiches trifft auch auf den vorhandenen, nicht benutzungspflichtigen, asphaltierten Radweg (Breite 1,5 m) zu. Sicherheitsrelevante Mindestabstände (min 0,75 m) zwischen Radweg und den am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeugen sind nicht gegeben bzw. engen die nutzbare Breite des Radweges zudem extrem ein.

Anlass der Planungsüberlegung

Anlässlich des Bauhausjubiläums im Jahr 2019 soll u. a. auch das Umfeld des Kornhauses aufgewertet werden. Dies ist bereits im Masterplan Bauhausstadt verankert. Das Tiefbauamt wurde daher beauftragt, für die Aufwertung der Elballee Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Dabei sind Lösungen für den Radverkehr zu untersuchen, die das Konfliktpotential des viel zu schmalen, stark geschädigten Radweges, nicht nur für den Alltagsradverkehr entschärfen.

Derzeit wird über die Elballee bereits die touristische Radroute „Bauhaustour“ geführt. Die Bauhaustour ist im Landesradverkehrsplan (LRVP) der Kategorie 3 (regional bedeutend) zugeordnet. Mit dem Stadtratsbeschluss zur „Umverlegung des Elberadwegs“ (BV/088/2015/LBF/GR) wurde die Elballee für die Trassenumverlegung favorisiert. Der Fernradweg ist gemäß dem LRVP als Kategorie 1 – Route (überregional bedeutend) ausgewiesen und setzt demzufolge eine qualitativ hochwertige Strecken- und Wegequalität voraus. Im Vorfeld des Trassenänderungsverfahrens ist daher aufzuzeigen, dass die touristischen Radströme die Elballee nutzen können.

Auf Bestrebungen des Landes wird derzeit außerdem vorgeschlagen, die Route des Europaradweg R1/D-Route 3, gleichlaufend mit dem Radweg Deutsche Einheit, zwischen Meisterhäusern und Kornhaus auch über die Elballee zu führen. Hier handelt es sich ebenfalls um eine Kategorie 1- Route gemäß LRVP.

Lösungsansätze

Als Führungsform für den Radverkehr kommt bei der insbesondere durch den Kfz-Verkehr gering belasteten Elballee (Verkehrsbelastung-Ist gemäß aktueller Verkehrszählung 1.254 Kfz/Tag) unter Berücksichtigung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, Bild 7, in Verbindung mit Tabelle 8), der Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn zur Anwendung. Selbst bei einer Verdopplung des Kfz-Verkehrs wäre die Anordnung benutzungspflichtiger Radwege auszuschließen.

Daraus ist abzuleiten, dass dem Radverkehr entsprechend komfortable Bedingungen auf der Fahrbahn geschaffen werden müssen, die derzeit mit der Pflasterbefestigung nicht gegeben sind.

Weiterhin war zu beachten, dass bei der Ertüchtigung der Elballee der Erhalt der geschützten Lindenallee und ein möglichst schonender Umgang mit dem Baumbestand während der Realisierung gesichert werden.

Zur Ermittlung möglicher Lösungsvarianten wurde eine Bewertung der strukturellen Substanz der Verkehrsanlage vorgenommen. Gemäß den Tragfähigkeitsuntersuchungen für die Fahrbahn bestehen 3 Möglichkeiten für die Ertüchtigung.

Variante 1 grundhafter Ausbau

Bei der Variante wird die vorhandene Fahrbahn der Elballee grundhaft im Tiefeinbau erneuert. Es erfolgt der vollständige Ersatz der gebundenen sowie ungebundenen Oberbauschichten. Dabei ist es möglich, alle Zwangspunkte in Höhe und Lage einzuhalten und den Straßenoberbau an die örtlichen Verhältnisse anzupassen. Allerdings sind damit auch umfangreiche Aufgrabungen im Bereich der geschützten Baumallee erforderlich, die massive Eingriffe in den Wurzelbereich verursachen. Es besteht ein sehr hohes Schädigungsrisiko für die geschützte Baumallee.

Variante 2 Ausbau der Fahrbahn mit vollgebundenem Oberbau

Bei der Variante wird die Fahrbahn nach dem Ausbau der Pflasterbefestigung in vollgebundener Bauweise erneuert. Problematisch ist, dass nach dem Ausbau von ca. 15 cm Pflasterbefestigung ein Asphaltoberbau mit einer deutlich größeren Schichtdicke eingebaut werden muss, um den Anforderungen des Regelwerkes für die vollgebundene Bauweise zu entsprechen. Das zieht umfangreiche Anpassungsarbeiten in Einmündungsbereichen und an den Bordanlagen nach sich. Die vorhandenen Bordanlagen müssen angehoben werden. Das bedeutet ebenfalls einen massiven Eingriff in den Wurzelbereich der Baumallee.

Variante 3 Deckschichtsanierung auf vorhandener Befestigung

Bei der Variante wird auf die vorhandene Pflasterdecke nach Profilausgleich eine ca. 5 cm dicke Asphaltdeckschicht aufgebracht, ohne dass die vorhandenen Bordanlagen angehoben werden müssen. Die Borde sind nur punktuell zu richten. Damit wird der geringste Eingriff in den Wurzelbereich der geschützten Baumallee verursacht. Mit einer fachgerechten Materialauswahl für die Deckschicht ist der uneingeschränkte Gebrauchswert für Rad- und Kfz-Verkehr gesichert.

Die vorhandenen Radwege werden in allen Varianten entsiegelt.

Die Gehwege sollen auf eine erforderliche Breite von 2,5 m (inclusive Sicherheitsräume) reduziert werden, um auch hier eine Freistellung der Baumallee zu erreichen. Auf Grund des desolaten Zustandes der Gehwege ist hier ein grundhafter Ausbau unumgänglich. Somit wird hier Neubauqualität mit hoher Lebensdauer geschaffen.

Grobkosten

Für die drei Varianten wurden, unterteilt in zwei Streckenabschnitte, nachfolgende Grobkosten ermittelt

1. Abschnitt - zwischen Kornhaus und Kirchstraße/Saarstraße (incl. Knoten)
2. Abschnitt - ab Kirchstraße/Saarstraße bis Knoten Ebertallee

Bei der Grobkostenermittlung wurde von einer Asphaltbefestigung für die Fahrbahn und Betonsteinpflaster für die Gehwege ausgegangen.

| | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 |
|------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| 1. Streckenabschnitt | | | |
| Fahrbahn | 2.370.000 € | 1.200.000 € | 320.000 € |
| Rückbau Radweg | 50.000 € | 50.000 € | 50.000 € |
| Ausbau Gehweg | 650.000 € | 650.000 € | 650.000 € |
| | 3.070.000 € | 1.900.000 € | 1.020.000 € |
| | | | |
| 2. Streckenabschnitt | | | |
| Fahrbahn | 1.100.000 € | 570.000 € | 150.000 € |
| Rückbau Radweg | 25.000 € | 25.000 € | 25.000 € |
| Ausbau Gehweg | 405.000 € | 405.000 € | 405.000 € |
| | 1.530.000 € | 1.000.000 € | 580.000 € |
| | | | |
| Gesamtkosten (brutto) | 4.600.000 € | 2.900.000 € | 1.600.000 € |

Bei grundhafter Erneuerung der Verkehrsanlage (auch bei Teileinrichtungen) fallen Straßenausbaubeiträge an. Die detaillierte Prüfung erfolgt im Rahmen der Fachplanung.

...Für die Aufwertung der Elballee soll ein Antrag über die Gewährung von Zuwendungen aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) gestellt werden. Die Antragstellung erfolgt durch das Amt 80.

Gemäß Richtlinie beträgt der Regelfördersatz für alle Maßnahmen der touristischen Infrastruktur 60 v. H.. Bei besonderem Landesinteresse kann der Fördersatz in Ausnahmefällen bis zu 90 v. H. betragen. Es wird mit der Beantragung ein Fördersatz in Höhe von 90 v. H. angestrebt.

Wertung der Varianten

| | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 |
|--|---|---|---|
| Kosten | 4,6 Mio. € | 2,9 Mio. € | 1,6 Mio. € |
| Lebensdauer (Fahrbahn) bezüglich Deckschicht | nach ca. 10-12 Jahren können Instandsetzungsmaßnahmen an der Fahrbahndecke erforderlich werden | | |
| Lebensdauer (Fahrbahn) bezüglich Tragfähigkeit | nach ca. 10 bis 12 Jahren ist Tragfähigkeit noch uneingeschränkt vorhanden | | nach ca. 10 bis 12 Jahren sind, in Abhängigkeit von der Belastung Tragfähigkeitsdefizite nicht auszuschließen |
| Erhalt der Bäume | stark gefährdet, da Schädigung der Wurzeln durch Fahrbahnaufbruch und das Setzen der neuen Borde incl. Rückenstütze | gefährdet, durch Teilabbruch und setzten neuer Borde (incl. Rückenstütze) | gering gefährdet, Borde werden nur lokal gerichtet. |

Die Variante 3 wird favorisiert, da mit dem geringsten Eingriff in den vorhandenen, geschützten Baumbestand eine deutliche Verbesserung der Verkehrsanlage erzielt werden kann. Unter diesen Voraussetzungen ist die eingeschränkte Lebensdauer, die jedoch mit deutlich geringerem finanziellem Aufwand erzielt werden kann, durchaus akzeptabel.

Anlage A: Übersichtslageplan Blatt 1 und 2