



Dringlichkeitsvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **V/2012/11215**
Datum: 29.11.2012
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto: 58110220/6600.1030
Verfasser: Straßen- und Tiefbauamt

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	04.12.2012	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach der VOB, VOL, HOAI und VOF Stadtrat	06.12.2012	öffentlich Vorberatung
	12.12.2012	öffentlich Entscheidung

Betreff: Gestaltungs- und Baubeschluss zum Bau eines Radweges in der Kröllwitzer Straße

Beschlussvorschlag:

1. Der alternativen Variante eines Radweges in der Kröllwitzer Straße als Grundlage für die weitere Planung wird zugestimmt.
2. Der Bau eines Radweges in der Kröllwitzer Straße wird gemäß Pkt. 1 beschlossen.
3. Der-Gestaltungsbeschluss V/2011/09498 vom 27.04.2011 wird aufgehoben.

Finanzielle Auswirkung (€):

Ausgaben (PSP-Element):

	Gesamt- Kosten	bereitgestellt bis 2012	Plan 2013
7.660070.700.200 Tiefbauleistung	285.000	0	285.000
7.660070.700.100 Planungskosten	61.000	40.500	20.500
7.660070.735.100 Grunderwerb	20.000	0	20.000
Gesamtkosten	366.000	40.500	325.500

Einnahmen (PSP-Element)

7.660070.705 Landeszuweisung 236.000 €

Eigenmittel 130.000 €

Uwe Stäglin
Beigeordneter

Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung

Bau eines Radweges in der Kröllwitzer Straße Alternativtrasse - Bau- und Gestaltungsbeschluss -

Gegenstand dieser Beschlussvorlage ist die weitere Planung und der Bau eines neuen Radweges in der Kröllwitzer Straße in Höhe der Straßenbahnhaltestelle Talstraße, verbunden mit einem Abriss und Neubau einer Stützmauer in diesem Bereich (Länge ca. 60 m).

Diese Baumaßnahme ist erforderlich, da sich in den vergangenen Jahren im benannten Bereich der Kröllwitzer Straße zahlreiche Unfälle insbesondere mit Radfahrern ereignet haben, bei denen es auch eine Reihe von Schwerverletzten und sogar einem Toten gab.

Nach Prüfung von verschiedensten Varianten (sowohl verkehrsorganisatorische als auch bauliche) ist die Verwaltung zum Schluss gekommen, dass eine wirksame und dauerhafte Entschärfung des Unfallschwerpunktes nur durch Bau eines zusätzlichen Radweges in diesem Bereich möglich ist.

Hierfür wurden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie verschiedene Konzepte entwickelt. Als Vorzugskonzept wurden eine Variante mit einem fahrbahnnahen Radweg und eine Erweiterung des Gehweges mit Versetzen der vorhandenen Stützmauer entworfen. (Grundsatzbeschlusses V2011/ 09498)

Nach Ausarbeitung der Entwurfsplanung musste festgestellt werden, dass die veranschlagten Baukosten (298.000 €) bei weitem nicht ausreichen dieses Konzept umzusetzen. Da es aber aus den o. g. Gründen erforderlich ist den Unfallschwerpunkt zu beseitigen, wurde auf Grundlage der vorliegenden Entwurfsplanung eine Alternativvariante entwickelt.

Die Aufweitung des Gehweges erfolgt erst im Haltstellenbereich. Damit werden die Konflikte Fußgänger – Wartende – Radfahrer entschärft. Erst ab diesen Bereich erfolgt das kostenintensive Versetzen der Stützmauer in den Hangbereich.

Dieser Versatz der Stützmauer ist Voraussetzung dafür, dass im betreffenden Bereich ein Radweg mit einer durchgängigen Breite von 1,60 m hergestellt werden kann. Der Radweg soll dabei auf gesamter Länge unmittelbar neben dem Fahrbahnbord angelegt werden.

Unberührt von der Verbreiterung bleibt der Bereich zwischen Wirtschaftseinfahrt Bergschenke und Haltstellenbereich. Hier wird lediglich ein schmaler Radweg (1,20 m) auf dem vorhandenen Gehweg hergestellt, um eine visuelle Abtrennung zu erreichen.

Um Radfahrern auch in den angrenzenden Abschnitten der Kröllwitzer Straße verkehrssichere Verhältnisse anzubieten, soll der bestehende Fußweg zwischen der Einmündung Hoher Weg und dem o. g. Bauabschnitt per Beschilderung für Radfahrer frei gegeben werden. Zusätzlich wird in diesen Bereich der abgesenkte Bordstein versetzt, um den Radfahrer zum Abbremsen zu zwingen.

Auf der sich stadteinwärts an dem Bauabschnitt anschließenden Giebichensteinbrücke soll dagegen auf dem vorhandenen Fußweg ein separater Radweg per Markierung hergestellt werden.

Für den Gestaltungsbeschluss wurde eine Familienverträglichkeitsprüfung durchgeführt (s. Anlage 4 Baubeschluss).

Die hier zu beschließende alternative Entwurfsplanung ist Grundlage für die weitere Planung dieser Baumaßnahme.

Die bauliche Realisierung ist unbedingt im Jahr 2013 möglichst fertigzustellen. Die derzeit beantragten Fördermittel können bis spätestens Ende 2013 abgerufen werden.

Inhaltsverzeichnis

1. Veranlassung.....	5
2. Unfallstatistik.....	5
3. Verkehrsbelegung und daraus resultierende verkehrsplanerische Rückschlüsse.....	6
4. Bisherige verkehrsplanerische Arbeiten und Überlegungen	6
5. Baubeschreibung	7
6. Grunderwerb	9
7. Kostenberechnung.....	9
8. Finanzierung	9
9. Folgekosten	9
10. Straßenausbaubeiträge.....	10
11. Zeit- und Terminplan.....	10
12. Stellungnahme des Radverkehrsbeauftragten	10
13. Familienverträglichkeitsprüfung (FVP)	10

Anlagen:

- Anlage 1 Übersichtskarte
- Anlage 2.0 alter Lageplan 1 (zum Vergleich)
- Anlage 2.1 Lageplan 1
- Anlage 2.2 Lageplan 2
- Anlage 2.3 Lageplan 3
- Anlage 3 Regelquerschnitt
- Anlage 4. Familienfreundlichkeitsprüfung
- Anlage 5. Barrierefreiheit

Begründung

1. Veranlassung

Nach der baulichen Umgestaltung der Kröllwitzer Straße im Jahr 2001 hat sich der Kurvenbereich nahe der Einmündung Talstraße zu einem Unfallschwerpunkt entwickelt. Besonders betroffen sind dabei Radfahrer. Bei dieser Gruppe ereigneten sich in den vergangenen Jahren eine Reihe von Unfällen mit Schwerverletzten und sogar ein Unfall mit tödlichem Ausgang (näheres zur Unfallstatistik in Punkt 2).

Die Ursache für die meisten Radfahrer-Unfälle ist die, dass Radfahrer in stadteinwärtiger Richtung (bergab) aufgrund der Gleisführung im Bereich der Straßenbahnhaltestelle Talstraße (Heranschwenken an den Bahnsteig) zunächst zwischen die Schienen wechseln müssen. Im darauf folgenden Kurvenbereich, wo die Straßenbahngleise in die Straßenmitte geführt werden, müssen die Radfahrer dann sehr spitzwinklig über die äußere Schiene fahren. Bei dieser Überfahrt über die äußere Schiene passieren dann die meisten Unfälle. Aufgrund der relativ hohen Geschwindigkeiten, die aus der starken Gefälle-Situation in der Kröllwitzer Straße resultieren, sind diese Stürze zum Teil sehr folgenschwer.

Angesichts der möglichen Unfallgefahren für Radfahrer auf der Fahrbahn benutzen zahlreiche Radfahrer widerrechtlich den Fußweg, der im betreffenden Bereich gleichzeitig Wartefläche für Fahrgäste der Straßenbahn (Haltestelle Talstraße) ist. Aufgrund der Gefällesituation und der daraus resultierenden Geschwindigkeiten der Radfahrer entstehen hierdurch starke Gefährdungen für Fußgänger und Fahrgäste.

Da nach Abschluss der Vor- und Entwurfsplanung die Kostenberechnung ca. doppelt so hoch war wie die Kostenschätzung, wurde für die Realisierung eine weitere Variante entworfen, die im Kostenrahmen der Kostenschätzung liegt.

Aus den o. g. Gründen und zur Abwehr der Gefahrenlage, ist die Stadt Halle daher als Straßenbaulastträger gesetzlich verpflichtet, diesen Konfliktpunkt im Sinne der öffentlichen Sicherheit und Ordnung dauerhaft zu entschärfen (vgl. § 10, Abs. 2 Straßengesetz LSA).

2. Unfallstatistik

Laut Unfallstatistik der Polizei ereigneten sich im Bereich des Knotens Kröllwitzer Straße/ Talstraße im Zeitraum zwischen dem 01.01.2005 und dem 31.08.2010 insgesamt 69 Verkehrsunfälle. Dabei gab es insgesamt 27 Leichtverletzte, 9 Schwerverletzte und einen Toten.

Aus Sicht der Polizei gab es für diese Unfälle im Wesentlichen zwei Hauptursachen:

1. Bergab fahrende Fahrzeuge (vor allem Kfz) kamen in der Kurve ins Schleudern und gerieten auf die Gegenfahrbahn.
2. Radfahrer kommen im Kurvenbereich beim Überfahren der Schiene zum Sturz.

Nachdem im Jahr 2008 eine Aufräuhung des Fahrbahnbelages erfolgte, konnte ein deutlicher Rückgang der erstgenannten Unfallursache festgestellt werden, was sich auch in der Menge der absoluten Unfallzahlen widerspiegelte (47 zwischen 2005 und 2007, 22 zwischen 2008 und August 2010).

Keinen signifikanten Rückgang gab es dagegen bei den Radfahrerunfällen. Allein in der ersten Jahreshälfte 2010 ereigneten sich fünf Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern, bei denen es zwei Leichtverletzte und drei Schwerverletzte gab.

3. Verkehrsbelegung und daraus resultierende verkehrsplanerische Rückschlüsse

Die Kröllwitzer Straße wird in Höhe der Haltestelle Talstraße momentan von insgesamt ca. 19.000 Kfz pro Tag befahren. Aufgrund des angrenzenden Einbahnstraßenringsystems Talstraße – Kreuzvorwerk fahren deutlich mehr Fahrzeuge stadteinwärts (ca. 12.000 Kfz pro Tag) als stadtauswärts (ca. 7.000 Kfz pro Tag).

Die Anzahl der Radfahrer beträgt in stadteinwärtiger Richtung (bergab) ca. 500 pro Tag und in stadtauswärtiger Richtung (bergauf) ca. 400 pro Tag.

Vor allem aufgrund der relativ hohen Kfz-Verkehrsstärken sind aus planerischer Sicht separate Radverkehrsanlagen wünschens- und empfehlenswert (vgl. entsprechende Aussagen in Planungsrichtlinien und –empfehlungen wie RASt oder ERA). Aufgrund der nicht geringen Radverkehrsmengen ist auch ein entsprechender Bedarf vorhanden.

4. Bisherige verkehrsplanerische Arbeiten und Überlegungen

4.1 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

In einer ersten Untersuchung wurden vier Konzepte erarbeitet, die alle unter der Prämisse der Anwendung von verkehrsorganisatorischen Maßnahmen bei gleichzeitiger Vermeidung von baulichen Maßnahmen standen. Dabei handelte es sich um folgende Varianten:

1. Freigabe des südwestlichen Fußweges für Radfahrer (Beschilderung Fußweg + Radfahrer frei),
2. Markierung eines schmalen Radweges (1,0 m) auf dem südwestlichen Fußweg (Restbreite 1,75 m),
3. Veränderung der Führung des Fahrzeugverkehrs auf der vorhandenen Fahrbahn im Sinne eines Verschiebens der Überfahrt über die Schiene bis hinter die Kurve durch Markierung,
4. Freigabe des nordöstlichen Radweges für Radfahrer in Gegenrichtung bei gleichzeitigem Verbot des stadteinwärtigen Radverkehrs zwischen den Einmündungen Hoher Weg und Talstraße.

Bei der Betrachtung der jeweiligen Vor- und Nachteile dieser Varianten wurde allerdings deutlich, dass jede dieser Varianten solch entscheidende Nachteile aufweist, die eine dauerhaft zufriedenstellende Lösung nicht ermöglicht (s. Gestaltungsbeschluss vom 31.01.2011). Diese Erkenntnis führte zum Rückschluss, dass eine wirksame Entschärfung des Unfallschwerpunktes nur mit Hilfe von baulichen Veränderungen möglich ist.

4.2 Bauliche Maßnahmen

Um die aus Kosten- und Nutzensicht günstigste Variante einer baulichen Umgestaltung zu ermitteln, wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie eine entsprechende Untersuchung durchgeführt. Hierbei wurden folgende vier Varianten betrachtet:

1. Verbreiterung der Nebenanlage zwischen Zufahrt und Treppenaufgang Bergschänke und Schaffung eines neuen Radweges (Abriss und Neubau der Stützmauer auf gesamter Länge),
2. Bau eines neuen Radweges oberhalb der vorhandenen Stützmauer (ggf. Bau einer weiteren Stützmauer am neuen Radweg),
3. Verbreiterung der Nebenanlage auf Länge der Haltestelle und Markierung eines Radweges (abschnittsweiser Abriss und Neubau der Stützmauer),
4. Verbreiterung der Nebenanlage nur im Bereich des Wartehäuschens sowie im oberen und unteren Abschnitt und Markierung eines Radweges (abschnittsweiser Abriss und Neubau der Stützmauer).

Es war festzustellen, dass die Varianten 2, 3 und 4 mit Nachteilen verbunden sind, was bei Variante 1 nicht der Fall war.

Im Ergebnis einer außerdem durchgeführten Baugrunduntersuchung wurde festgestellt, dass die Variante 2 nicht empfehlenswert ist, da bei Realisierung dieser Variante Schäden an der vorhandenen Stützmauer zu erwarten sind. Vor dem Hintergrund einer mittelfristig ohnehin erforderlichen Erneuerung der Stützmauer sollte die Stützmauer im Übrigen nicht nur abschnittsweise sondern komplett abgerissen und neu errichtet werden, was ein weiteres Argument für die Realisierung der Variante 1 war.

Nach Fertigstellung der Entwurfsplanung (Stand 29.06.2012) und auf Grundlage des o.g. Ergebnisses, musste aber festgestellt werden, dass die veranschlagten Baukosten (298.000 €) bei weitem nicht ausreichen.

Die ermittelten Kosten für die Variante 1 beliefen sich auf ca. 510.000 € zzgl. Grunderwerb. Die zur Verfügung stehenden Fördermittel für die Baumaßnahme belaufen sich auf 236.000 €. Der erforderliche Eigenaufwand konnte durch die vorhandenen Haushaltsmittel nicht gedeckt werden.

Um diese notwendige Maßnahme trotzdem zu realisieren, wurde eine alternative Variante vorgeschlagen und dem Planungsausschuss vorgestellt. Diese Alternative wurde positiv aufgenommen.

5. Baubeschreibung

Die Variante mit entsprechender Aufteilung Radweg fahrbahnnahe, Gehwegverbreiterung im Haltestellenbereich sowie dem teilweisen Umsetzen der Stützmauer zur Bergschenke wurde aus dem alten Grundsatzbeschluss V 2011/09498 übernommen. Um den vorhandenen Kostenrahmen nicht zu übersteigen, wurden lediglich die Umbaumaßnahmen im Bereich der Straßenbahnhaltestelle „Talstraße“ stadteinwärts bis zur Fährstraße in die neue Variante übernommen. D. h. die Alternativtrasse ist ca. 60 m kürzer, als die vorangegangene Trasse von der Wirtschaftseinfahrt Bergschänke an.

Gemäß der vorgeschlagenen Alternativvariante wird der derzeitige Gehweg zwischen der Wirtschaftseinfahrt Bergschenke und der Haltestelle aufgeteilt in einen 1,20 m breiten Radweg und einen 1,50 m breiten Gehweg. Die Stützmauer bleibt im Gegensatz zur ersten Entwurfsplanung vom 29.06.2012 stehen. Ab der Haltestelle Talstraße verbreitert sich der Radweg auf regelkonforme 2,10 m und der Haltestellenbereich wird auf 2,90 m aufgeweitet (siehe Lageplan). Der Radweg soll dabei auf gesamter Länge unmittelbar neben dem bestehenden Fahrbahnrand errichtet werden. Diese verspricht nach Meinung der Stadtverwaltung, der Polizei sowie der betroffenen Verbände erhebliche funktionelle Vorteile gegenüber einer vom Fahrbahnrand abgesetzten Radwegführung und wurde im Gestaltungsbeschluss bereits festgesetzt. Diese sind vor allem:

- Vermeidung von 2 Kreuzungspunkten (= Gefahrenpunkten) des Radwegs über den Fußweg,
- Errichtung des Wartebereiches der Straßenbahnhaltestelle mit Fahrgastunterstand unmittelbar an der neuen Stützmauer

Die genannten Vorteile kommen allerdings nur dann vollends zum Tragen, wenn Radfahrer dazu gebracht werden, beim Stopp einer Straßenbahn anzuhalten. Diese Wartepflicht wird mit einer entsprechenden Markierung und Belagwechsel auf dem Radweg verdeutlicht.

Im Bereich der 45 m langen Straßenbahnhaltestelle erfolgt die Aufweitung auf Höhe des bestehenden Fahrgastunterstandes. Diese Verbreiterung ist erforderlich, um Nutzungskonflikte zwischen wartenden Fahrgästen und Fußgängern entlang der Kröllwitzer Straße zu verhindern. Der Fahrgastunterstand wird wieder unmittelbar vor der Stützmauer errichtet werden.

Im Fußwegbereich der Haltestelle werden Blindenleitstreifen als Auffangstreifen und Aufmerksamkeitsfelder ausgebildet. Eine taktil und optisch kontrastierend Orientierung soll damit zweifelsfrei möglich sein (Rillenbreite 50 mm, trapezförmig). Die Festlegungen und Empfehlungen der Befahrungsnotiz (AV Befahrung Bushaltestelle) sind hierbei berücksichtigt.

Zum erforderlichen Grunderwerb wurden bereits Gespräche mit dem Verwalter sowie Eigentümer im Rahmen der Vorplanung geführt. Der Grunderwerb wird durch den Ressort Grundstücksverkehr abgehandelt. Ein neuer Grunderwerbsplan wurde dem Liegenschaftsamt übermittelt. Voraussetzung für konkretere Verhandlungen ist somit die Festlegung der favorisierten Umbauvariante, was mit dieser Beschlussvorlage erfolgen soll. Der voraussichtliche Kaufpreis wurde im Rahmen der Grobkostenermittlung abgeschätzt.

Um Radfahrern auch nach der Haltestelle Talstraße eine gesicherte Verkehrsführung anbieten zu können, wird auf dem vorhandenen Fußweg ein separater Radweg markiert werden. Aufgrund der vorgegebenen Fußwegbreite auf der Giebichensteinbrücke soll der Radweg dort in einer Breite von 1,60 m und der verbleibende Fußweg in einer Breite von 1,90 m hergestellt werden. Wohl wissend, dass diese Fußwegbreite insbesondere an sonnigen Wochenenden nicht bedarfsgerecht ist, sollte dennoch dieser Kompromiss eingegangen werden, da ansonsten der Radverkehr auf der stark befahrenen Fahrbahn geführt werden müsste. Die Ausweisung eines gemeinsamen Fuß- und Radweges auf der Brücke ist dagegen aufgrund der zu geringen Geländerhöhe nicht möglich.

Das Ende des neuen Radweges ist im Bereich der Einmündung Fährstraße/Riveufer, wo die Möglichkeit besteht, in die Fährstraße einzubiegen. Der Radweg endet nach der Einmündung Fährstraße und wird dann auf die sich in zwei Fahrspuren erweiternde Fahrbahn weitergeführt. Eine Weiterführung auf dem vorhandenen Gehweg ist wegen der bestehenden Haltestelle und vorhandenen Ein- und Aufbauten (Fahrkartenautomat, Beleuchtung, Fahrleitungsmasten usw.) nicht möglich. Außer den weiteren zusätzlich erforderlichen, finanziellen Mittel müsste der Radweg ca. 50 m weiter im Kreuzungsbereich Burgstraße/Kröllwitzer Straße/Seebener Straße auf die Fahrbahn geführt werden, was aus Gründen der Verkehrssicherheit schwieriger zu gestalten ist.

Für Radfahrer, die in die Talstraße einbiegen, wird gegenüber der Einmündung eine Aufstellfläche geschaffen werden. Dazu ist der neue Radweg an der betreffenden Stelle auf 3,0 m aufzuweiten und mit entsprechenden Pfeilmarkierungen zu versehen.

Angesichts der neu vorliegenden Planung bleibt festzustellen, dass zwischen der Einmündung Hoher Weg und der Zufahrt zur Bergschänke somit ein Abschnitt verbleibt, an dem auch nach der Baumaßnahme keine Radverkehrsanlagen existieren. Diese sind insbesondere deshalb nicht möglich, da in Höhe der Häuser Nr. 42 und 43 die vorhandene Straßenraumbreite die Herstellung von beidseitigen Radverkehrsanlagen nicht erlaubt. Um aber dennoch insbesondere schwächeren Radfahrern eine sichere Verkehrsführung anzubieten, soll der vorhandene Fußweg für den Radverkehr frei gegeben werden. Um Radfahrer zum Langsamfahren zu animieren, wird neben der erforderlichen Verkehrsbeschilderung die Bordabsenkung im Bereich Hoher Weg so verändert, dass ein Auffahren auf dem Gehweg nur mit verminderter Geschwindigkeit möglich ist. Dazu erfolgt eine lagemäßige Veränderung, so dass eine gerade Zufahrt auf den Gehweg ohne Abbremsen nicht möglich ist. Es wird dazu auch geprüft den Bereich mit einem Geländer auszustatten.

Die Gestaltung der neuen Stützmauer soll einer Waschbetonstruktur in Anlehnung an die vorhandene Ansicht ähneln. Das Aussehen der Mauer wird sich an der Gestaltung der Giebichensteinbrücke orientieren. Durch das Zurücksetzen der Mauer in den Hangbereich wird die Höhe der Mauer 2,0 m betragen.

Weiterhin muss für den Umbau der Stützmauer der Hang teilweise gerodet werden. Dafür werden Ersatzmaßnahmen nach Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde erforderlich.

6. Grunderwerb

Der bestehende Gehweg befindet sich im Eigentum der Stadt Halle. Für die Flächen des Hangbereiches und der Gehwegverbreiterung sind für die neue Planung ca. 200 m² von der „Pensionskasse für die Deutsche Wirtschaft“ als Eigentümer zu erwerben. Zum Umbau der Stützmauer sind vorübergehend nochmal ca. 330 m² als Arbeitsstreifen erforderlich.

7. Kostenberechnung

Kostenträger der Baumaßnahme ist die Stadt Halle (Saale)

Entsprechend der Kostenberechnung belaufen sich diese auf:

Baukosten:	285.000 €
Grunderwerbskosten:	20.000 €
Planungskosten:	61.000 €
Gesamtkosten:	366.000 €

8. Finanzierung

Für die Finanzierung des Bauvorhabens wurden beim Land Sachsen-Anhalt EFRE-Mittel beantragt. Eine verbindliche Bewilligung liegt allerdings noch nicht vor. Für den Fall der Förderung wird von einer Förderquote mit der bisherigen Fördersummen in Höhe von 236.000 € gerechnet. Der Fördermittelgeber bestätigte das vorab für die Alternativtrasse mündlich.

Als **Eigenmittel** sind somit 130.000 € zur Finanzierung erforderlich.

9. Folgekosten

Der Erwerb der Flächen sowie der Stützmauer erhöht die Unterhaltungskosten für den neu zu erstellenden Abschnitt.

Die Folgekosten für die Instandhaltung des Bauwerkes betragen ca. 0,5 % der Herstellkosten (70.000 €) pro Jahr. Dies entspricht ca. 350,00 € für den Anteil der Baumaßnahme.

Die Kosten für die Bauwerkshauptprüfungen fallen nicht an, da gemäß Größe des Bauwerkes (Höhe bis 2,20m) diese durch eigenes Personal durchgeführt werden kann. Bei Ansatz einer Niederschlagswassergebühr von 1,27 € /m² ist künftig mit Zusatzkosten von 132,08 €/a zu rechnen.

Kostengruppe	jetzige Ausgaben pro Jahr	künftige Ausgaben pro Jahr
Wartung Entwässerungsanlagen	0,00 €	ca. 220,00 €
Niederschlagswassergebühr 104m ² Neuversiegelung	0,00 €	ca. 140,00 €
Pflege Straßengrün 10 Bäume	0,00 €	ca. 650,00 €
Straßenreinigung	0,00 €	ca. 4,50 €
Unterhaltungskosten Stützmauer	0,00 €	Ca. 350,00 €
Gesamt	0,00 €	ca. 1.370,00 €

Die Erhöhung der Folgekosten aus dem neu errichteten Gehweg belaufen sich einschließlich Pflege und Erhaltung der Ersatzpflanzung voraussichtlich um ca. 1.370 €/pro Jahr.

10. Straßenausbaubeiträge

Straßenausbaubeiträge werden für die geplanten Vorhaben nicht erhoben.

11. Zeit- und Terminplan

Die o.g. Fördermittel werden nur noch bis Ende 2013 bewilligt. Um die Fördermittel auszuschöpfen, ist es unbedingt erforderlich die Maßnahme spätestens Anfang 2013 mit den Fällungen der Bäume im Hangbereich zu beginnen. Der Umfang der Maßnahme ist so groß, dass der Realisierungszeitraum auf mindestens 3 Monate kalkuliert wird. Eine Fällung der Bäume ist aber gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG und (BSchS) Baumsatzung der Stadt Halle vom 23.11.2011 nur im Zeitraum vom 15. Oktober bis 28. Februar des Folgejahres möglich. Da der Herbst /Winter 2013 damit nicht mehr ausreicht die Gesamtmaßnahme fertigzustellen, sind die Baumfällungen vorzuziehen. Die notwendigen Fällarbeiten müssen daher im Frühjahr 2013 durchgeführt werden

12. Stellungnahme des Radverkehrsbeauftragten

Die Abstimmung der Alternativvariante erfolgt mit der Verkehrsplanung und dem Geh- und Radverkehrsbeauftragten. Es erfolgte eine Vorstellung im Runden Tisch Radverkehr.

13. Familienverträglichkeitsprüfung (FVP)

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

Aufgrund der Schaffung eines getrennten Fuß- und Radweges ab Zufahrt Bergschänke ist das Vorhaben grundsätzlich familienverträglich.

Als problematisch wird allerdings die geplante gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr im Abschnitt zwischen der Einmündung Hoher Weg und Beginn Aufweitung angesehen. Da andernfalls jedoch die Radfahrer die stark befahrene Fahrbahn benutzen müssten, stellt diese Lösung auch angesichts des relativ wenig frequentierten Fußweges einen Kompromiss mit den geringeren Nachteilen dar.