



## Beschlussvorlage

TOP:  
Vorlagen-Nummer: **VI/2017/02923**  
Datum: 24.03.2017  
Bezug-Nummer.  
PSP-Element/ Sachkonto: 58110220/6600.1030  
Verfasser: FB Bauen  
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	06.06.2017	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach der VOB, VOL, HOAI und VOF Stadtrat	15.06.2017	öffentlich Vorberatung
	21.06.2017	öffentlich Entscheidung

**Betreff: Baubeschluss Ausbau und Umgestaltung der Salzmünder Straße von Zufahrt Tankstelle bis zum Heidebahnhof**

### Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt den Ausbau der Salzmünder Straße vom neu erstellten Kreisverkehr Salzmünder/Lieskauer Straße/Alfred-Oelßner-Straße bis zum Heidebahnhof

Uwe Stäglin  
Beigeordneter

### Finanzielle Auswirkung (in Euro):

Auszahlungen:	Gesamt	bereitgestellt	2017	2018	2019
		bis 2016			
8.54101096.700	2.632.370	157.370	640.300	1.692.600	142.100
Einzahlungen:					
Zuwendungen					
7.660165.705/					
8.54101096.705	1.654.800	124.800	440.300	947.600	142.100
Ausbaubeiträge					
8.54101096.715	275.000		150.000	125.000	
<b>Eigenmittel:</b>	<b>702.570</b>				

## Inhaltsverzeichnis:

1. Veranlassung und Zielstellung
2. Bedeutung der Salzmünder Straße
3. Planungsabschnitte
4. Ergebnisse der Entwurfsplanung
  - 4.1 Allgemeine Gestaltung
  - 4.2 Ausbaubereich
  - 4.3 Grunderwerb
  - 4.4 Straßenentwässerung/Vorflut
  - 4.5 Leitungssysteme
5. Kosten und Finanzierung
  - 5.1 Kostenberechnung
  - 5.2 Finanzierung
  - 5.3 Straßenausbaubeiträge
  - 5.4 Folge- und Unterhaltungskosten
6. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten  
Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit
7. Termine und weiteres Vorgehen

## Anlagen:

- |          |   |
|----------|---|
| Anlage 1 | Planunterlagen  |
| Anlage 2 | Folge- und Unterhaltungskosten                            |
| Anlage 3 | Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten        |
| Anlage 4 | Familienverträglichkeitsprüfung (Kriterienkatalog)        |
| Anlage 5 | Checkliste – Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen |

## 1. Veranlassung und Zielstellung

Die Stadtverwaltung hat im Oktober 2013 den Ausschuss für Planungsangelegenheiten (08.10.2013) und den Stadtrat (30.10.2013) über den geplanten Ausbau der Salzmünder Straße informiert (Informationsvorlage „Ausbau Salzmünder Straße im Abschnitt zwischen Am Brunnen und dem ehemaligen Heidebahnhof einschließlich der Anschlussbereiche“ V/2013/12004).

Gegenstand des drauf folgenden gemeinsamen Gestaltungs- und Baubeschlusses war für den Anteil Gestaltungsbeschluss die Salzmünder Straße innerhalb des Stadtteils Halle-Dörlau zwischen der Erschließungsstraße „Am Brunnen“ und der südlichen Ortsteilgrenze in Höhe des ehemaligen Heidebahnhofs einschließlich deren Anschlussbereiche und für den anteiligen Baubeschluss der Bereich zwischen der Straße „Am Brunnen“ und dem neuen Knoten Salzmünder/Lieskauer/Alfred-Oelßner-Straße bis zur Tankstellenzufahrt.

Der Stadtrat stimmte diesem Beschluss VI/2014/00026 mehrheitlich am 29.10.2014 zu.

Die Salzmünder Straße ist zwischen dem neu erstellten kleinen Kreisverkehr und der südlichen Stadtteilgrenze von Dörlau in Höhe des ehemaligen Heidebahnhofs technisch stark verschlissen. Die Verkehrsanlagen dieses ca. 770 m langen Straßenraums genügen in Breite, Beschaffenheit und Funktionalität nicht mehr dem gültigen technischen Regelwerk sowie den praktischen Anforderungen:

- Die Leistungsfähigkeit (Durchlassfähigkeit) des Knotenpunktes Salzmünder Straße/Lieskauer Straße/Alfred-Oelßner-Straße wurde durch den Bau des kleinen Kreisverkehrs erheblich verbessert.
- Die Fahrbahnbreite der Salzmünder Straße von 6,25 m ist unter Beachtung des Buslinienverkehrs und sonstigen Schwerverkehrs in beiden Fahrtrichtungen nicht regelkonform. Aufgrund der Straßenschäden ist im größten Teil des Ausbaubereichs derzeit die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h angeordnet.
- Gehwege sind nur abschnittsweise vorhanden, zu schmal und ebenfalls in einem schlechten Zustand. Eine sichere Schulwegführung ist nur im neu ausgebauten Bereich vorhanden.
- Die Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs ist im südlichen Bereich der Ortslage sehr weitläufig.
- Ein Angebot für eine gesicherte Radverkehrsführung im Straßenraum gibt es nicht.
- Im Ausbaubereich der Salzmünder Straße gibt es keine Regenwasserkanalisation, die das Oberflächenwasser der Straße aufnehmen kann. Die Entwässerung in die tieferliegenden Anrainergrundstücke ist problematisch und nicht statthaft.

Aus diesen Gründen beabsichtigt die Stadt Halle (Saale) den grundhaften Ausbau der Salzmünder Straße im o. g. Bereich und der Anschlussbereiche Lindenstraße, Otto-Kanning-Straße und der Semmelweisstraße.

Schwerpunkte dieser komplexen Verkehrsbaumaßnahme sind:

1. die Erneuerung aller verkehrlichen Teilanlagen sowie die bedarfsgerechte Optimierung des Straßenquerschnittes nach gültigen, technischen Regelwerken (in Abstimmung mit den betreffenden Versorgungsunternehmen).
2. das Angebot einer grundsätzlichen Radverkehrsführung.

Für den Ausbau der Salzmünder Straße werden grundsätzlich verkehrsplanerische, städtebauliche und ingenieurbautechnische Planungsziele berücksichtigt:

1. Ausgewogene Berücksichtigung aller verkehrsrelevanten Nutzungsansprüche an den gestalterisch aufgewerteten Straßenraum, soweit die Platzverhältnisse dies ermöglichen.

Verbesserung der Verkehrsqualität und Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

2. Die verkehrlichen Teilanlagen im Untersuchungsgebiet müssen den Belangen der mobilitätsbehinderten Verkehrsteilnehmer gemäß den aktuellen gesetzlichen und technischen Vorschriften für Barrierefreiheit und Blindenleitführung im öffentlichen Verkehrsraum sowie den Anforderungen für die Familienverträglichkeit genügen, insbesondere der barrierefreie Ausbau aller Bushaltestellen mit mobilitätsbehinderten-gerechtem Standard.
3. Die Herstellung einer funktionstüchtigen Straßenentwässerung.
4. Die Straßenraumgestaltung erfolgt in Abstimmung mit den Versorgungsträgern, welche ihrerseits eigenverantwortlich verschlissene Leitungen im unterirdischen Bauraum instand setzen oder austauschen müssen.

Baulastträger und somit Vorhabenträger ist die Stadt Halle (Saale).

## **2. Bedeutung der Salzmünder Straße**

### Lage und Funktion im Straßennetz

Das untersuchte Baufeld befindet sich im Bereich der Ortslage Halle-Dölau am Rande der Dölauer Heide. Die durch Dölau in Nord-Süd-Relation verlaufende Salzmünder Straße ist Teil der Landesstraße L 159. Die L 159 verbindet das Zentrum von Halle mit den Bundesstraßen 180 und 242 südlich von Hettstedt.

Im Fall der kompletten Fertigstellung der BAB 143 als Westumfahrung von Halle zwischen BAB 14 und BAB 38 wird die Salzmünder Straße – als Teil der L 159 – zusätzlich die Verkehrsbedeutung als Autobahnzubringer mit der Anschlussstelle Salzmünde erhalten.

Die Salzmünder Straße ist eine Hauptnetzstraße im städtischen Straßennetz. Für die Straße gilt die nach § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge von 50 km/h.

Die Salzmünder Straße hat einen geringen Schwerlastanteil am Gesamtverkehr (3,5 %) einschließlich der drei Buslinien im Zweirichtungsverkehr. Zudem gehört die Salzmünder Straße zu den Sonderstrecken des Hauptstreckennetzes für den Schwerlastverkehr bis 78 t.

Über die Salzmünder Straße werden im Untersuchungsgebiet auf beiden Seiten hauptsächlich Wohngrundstücke und auf der Westseite vor allem Gewerbeansiedlungen, wie z. B. eine Tankstelle, ein Autohaus mit Werkstätten erschlossen. Die dadurch bedingte große Anzahl von Zufahrten wird sich durch den Ausbau der Salzmünder Straße nicht verringern.

Der Straßenführung sowie dem Knotenpunkt Salzmünder Straße/Lieskauer Straße/Alfred-Oelßner-Straße kommt somit eine besondere Verkehrsbedeutung zu. Sie muss im Wesentlichen folgende Funktionen erfüllen:

- Verbindungsfunktion zwischen der Stadt Halle und dem nordwestlichen Saalekreis,
- Verbindungsfunktion zur Nachbargemeinde Lieskau,
- Hauptstrecke des Rettungsdienstes zum Krankenhaus Martha-Maria mit regionaler Bedeutung,
- Verkehrserschließung des Ortskerns von Dölau.
- Aufnahme des öffentlichen Nahverkehrs von OBS und der HAVAG.

Als Element des Straßennetzes der Stadt Halle ist die Salzmünder Straße nach den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN Ausgabe 2008) innerhalb des

Stadtteils Dörlau eine angebaute, innergemeindliche Hauptverkehrsstraße mit regionaler Verbindungsfunktion, HS III.

### **3. Planungsabschnitte**

Der Ausbau des Knotenpunktes als kleinen Kreisverkehr wurde in den Jahren 2015/16 bereits umgesetzt. Der weitere Ausbau der Salzmünder Straße bis auf Höhe des Heidebahnhofs ist Inhalt des Baubeschlusses.

Die im Zuge des Gestaltungsbeschlusses VI/2014/00026 geplanten Abschnitte B bis D werden zusammengefasst.

Die aus der Vorplanung resultierende Vorzugsvariante beinhaltet den gesamten Untersuchungsbereich zwischen Am Brunnen und ehemaligen Heidebahnhof und war bereits Grundlage des Baubeschlusses für den kleinen Kreisverkehr am Knoten Salzmünder/Lieskauer/Alfred-Oelßner-Straße.

Die vorliegende Entwurfsplanung lehnt sich an den Gestaltungsbeschluss an, wobei die Querungsstellen im Bereich Heidebahnhof bzw. Semmelweisstraße detaillierter ausgearbeitet sind und die zusätzlichen Haltestellen in der Otto-Kanning-Straße fußgängerfreundlicher gestaltet wurden.

Die Anpassung der Gehwegbreiten resultiert aus den Grundstücksgrenzen und der homogenen Straßengradiente.

### **4. Ergebnisse der Entwurfsplanung**

#### **4.1 Allgemeine Gestaltung**

In der Vorplanung wurde herausgearbeitet, dass der gesamte Straßenraum der Salzmünder Straße im Wesentlichen nur innerhalb des städtischen Straßenflurstücks auszubauen ist. In die anliegenden privaten Wohngrundstücke vor allem auf der Ostseite soll grundsätzlich nicht und in die Gewerbegrundstücke auf der Westseite nur bei Notwendigkeit sehr sparsam eingegriffen werden.

Mehrere auf beiden Seiten anliegende Grundstücke liegen tiefer als der Straßenkörper. Im Ergebnis der Vorplanung wurde die grundsätzliche Straßenraumaufteilung beibehalten. Die Fahrbahn wird geringfügig verbreitert und die Straßenachse dahingehend optimiert, dass beidseitig Gehwege mit ausreichender Breite entstehen, auf denen der Radverkehr mitgeführt werden darf. Die Busse halten grundsätzlich auf der Fahrbahn. Alle Bushaltestellen werden behindertengerecht ausgebaut. Durch den Einbau mehrerer Fahrbahnmittelinseln wird die Verkehrssicherheit erhöht und die Geschwindigkeit gedämpft.

#### **4.2 Ausbaubereich**

Die Breite des verfügbaren Verkehrsraums zwischen den Grundstücksgrenzen variiert im gesamten Ausbaubereich zwischen 11,75 m und 21 m:

- kleinste Engstelle mit 11,75 m in Höhe Salzmünder Straße 11 bis 13 (gegenüber Einmündung Otto-Kanning-Straße; Länge: ca. 40 m),
- größte Ausdehnung bis zu 21 m im Planungsabschnitt Dörlauer Heide.

Überwiegend durchgehend stehen ca. 14,50 m zur Verfügung, ggf. mit lokalen Einengungen. Dabei ist das Straßenflurstück im Querschnitt teilweise von Geländehöhensprüngen bis zu 1,20 m geprägt.

#### Fahrbahn:

Aufgrund der unter Punkt 2 genannten Verkehrsbedeutung der Salzmünder Straße, des Schwerverkehranteils und der Bedeutung für den ÖPNV wird die Fahrbahn der

Salzmünder Straße und der Anschlussbereich der Lieskauer Straße gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) auf die regelkonforme Breite von 6,50 m ausgebaut.

Unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens ist für beide Straßen der Deckenaufbau entsprechend Belastungsklasse 10 zu bemessen. Die Fahrbahn wird aus Gründen des Lärmschutzes und der Haltbarkeit in Asphaltbeton realisiert.

#### Radverkehrsführung:

Die Salzmünder Straße wird als Verbindung Halle-Neustadt-Nietleben-Dölau-Salzmünde als eine wichtige Radroute eingestuft (vgl. Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale), Fortschreibung 2013 – V/2012/11160).

Der Ausbaubereich soll in einem einheitlichen Führungsprinzip für den Radverkehr realisiert werden.

Im Ergebnis der Vorplanung und der Variantenabwägung wurde in der Salzmünder Straße als Vorzugsvariante die kombinierte Führungsform Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ herausgearbeitet und in der Entwurfsplanung umgesetzt. Damit haben die Radfahrer die Wahlmöglichkeit zwischen Gehweg- und Fahrbahnbenutzung und das Konfliktpotenzial durch schnell fahrende Radfahrer auf den Gehwegen wird gemindert. Der „schnelle“, zügige Radverkehr auf der Fahrbahn ist somit vertretbar, da eine Fahrbahnbreite von 6,50 m für den Kfz-Verkehr ausreichend ist. „Langsam“ fahrenden Radfahrern und Kindern bietet es die Möglichkeit innerhalb der Ortslage den sicheren „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ zu benutzen. Damit wurde ein guter Kompromiss für den relativ gering frequentierten Gehweg durch Fußgänger und der sicheren Nutzung für langsam fahrende Radfahrer gefunden.

Die Engstelle im Straßenraum mit nur 11,75 m Breite befindet sich in Höhe der Salzmünder Straße 11 und 13. Um an der Engstelle die Einschränkungen gering zu halten und die Verkehrsführung weiterführend homogen zu gestalten, wird auf einer Länge von ca. 40 m die Breite der Gehweg bis auf 2,40 m gemindert. Ein Grunderwerb von Privatgrundstücken kann dadurch vermieden werden. Eine Planfeststellung ist somit nicht erforderlich.

Die Situation „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ konnte nach Überarbeitung der Vorplanung bis zum südlichen Planungsabschnitt im Bereich Heidebahnhof weitergeführt werden. Damit erfolgt auch in diesem Bereich eine Verbesserung des Radverkehrs und es gibt eine einheitliche Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer in der Salzmünder Straße bis zum Heidebahnhof bzw. in der Gegenrichtung.

Um dem Fahrkomfort der Radfahrer besser zu genügen, wird die Oberfläche der neuen Gehwege durchweg in Betonsteinpflaster ohne Fase ausgeführt.

#### Gehwege:

Entsprechend den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA, Ausgabe 2002), Tabelle 1, wurde eingeschätzt, dass in der Salzmünder Straße die maximal verträgliche Fußgänger- und Radfahrerbelastung von insgesamt 70 Radfahrern und Fußgängern in der Spitzenstunde, davon mehr als 40 Fußgänger, nicht überschritten wird. Deshalb werden, um ausreichend Bewegungsraum für Fußgänger, Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen zur Verfügung stellen zu können, die neuen Gehwege außer in den Bereichen mit den beschriebenen Engstellen, jeweils 2,50 m breit ausgebaut. Somit ist auch die Freigabe der Gehwege zur Mitbenutzung durch Radfahrer vertretbar. Nach der Überarbeitung der Vorplanung konnte zwischen der Wohnbebauung der Ortslage Dölau und dem Bauabschnittsende Heidebahnhof, nach Einzelfallprüfung und wegen der voraussichtlichen geringen Frequentierung mit Fußgängern beidseitige Gehwegen mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ in den Vorentwurf aufgenommen werden.

Um den verkehrsrechtlichen Vorrang des Längsverkehrs (Fußgänger, Rollstuhlfahrer, ggf. Radfahrer) gegenüber den Benutzern der Grundstückszufahrten zu verdeutlichen, werden die Gehwege in Gradienten und Oberflächengestaltung weitestgehend einheitlich über die Grundstückszufahrten hinweg geführt. Deshalb werden vor den Grundstückszufahrten die Fahrbahnhochborde durch Schrägborde (so genannte Rampensteine) ersetzt. Somit kann eine wellige Gestaltung der Gehwege zum größten Teil vermieden und ein Quergefälle im Laufbereich von höchstens 2,5 % (Barrierefreiheit) garantiert werden.

Bei gewerblich genutzten Grundstückszufahrten (hier: Tankstelle, Tierarzt, Autohäuser) mit höherem Verkehrsaufkommen und Belastungen (Kunden, Belieferung) und somit erhöhtem Konfliktpotenzial soll anstelle der sonst 10 cm hohen Rampensteine jeweils ein 3 cm hoher, abgerundeter Flachbord in Flucht der Fahrbahnborde gesetzt und die Zufahrt im Gehwegbereich auffällig eingefärbt/markiert werden, um den Vorrang des Fußgängerverkehrs auch im Zufahrtbereich hervorzuheben.

In den Bereichen, wo Grundstücke bedeutend tiefer liegen als die Verkehrsanlage und die Grundstückszufahrten, kann bautechnisch auf die üblichen Gehwegabsenkungen zum Zwecke der Grundstücksbefahrung ebenfalls nicht verzichtet werden. Das betrifft die Bereiche der Grundstücke 10/12 und 13 eventuell auch 28. Hier erfolgen aber keine Einfürbungen der Oberfläche.

Die Gehwege und Zufahrten von gewerblich genutzten Grundstücken werden mit grauen Betonsteinen 200x100x80 mm, ohne Fase, gepflastert; die Sicherheitsstreifen in Anthrazit.

Die Entwässerung der Gehwege erfolgt durch Querneigung von 2,5 % zur Fahrbahn hin.

Die Planung und der Bau barrierefreier Verkehrsanlagen erfolgen auf der Grundlage der gültigen Vorschriften, insbesondere die DIN 18040-1 für die Barrierefreiheit sowie die DIN 32984 für Blindenleiteinrichtungen (Bodenindikatoren) im öffentlichen Verkehrsraum.

An ungesicherten Querungsstellen im Bereich der Einmündungen zu den Nebenstraßen wie auch über die Zufahrten der Gewerbegrundstücke werden Blinde, Sehbehinderte und Rollstuhlfahrer über gemeinsame Furten mit Bodenindikatoren und auf 3 cm Höhe abgesenkten Borden geführt. Bordhöhen von 3 cm Auftrittshöhe werden von Sehbehinderten noch wahrgenommen und können von Rollstuhlfahrern noch überwunden werden.

Im Bereich der neuen Bushaltestelle Otto-Kanning-Straße ist am Ortseingang eine Verkehrstrennung (Mittelinsel) zur Geschwindigkeitsreduzierung vorgesehen. Ein beleuchteter Fußgängerüberweg an der Kreuzung Otto-Kanning-Straße/Salzmünder Straße (Haltestellenbereich) wird in Abstimmung mit der Unteren Verkehrsbehörde zum sicheren Queren eingerichtet.

Eine weitere Fahrbahnmittelinsel als Querungshilfe in der Salzmünder Straße ist auf Höhe des ehemaligen Heidebahnhofs bzw. Semmelweisstraße zum Erreichen der Bushaltestellen als gesicherte Querung vorgesehen. Hierbei ist im Querungsbereich der abgesenkte Bord für Sehbehinderte 6 cm hoch und für Rollstuhlfahrer mit 0 cm geplant. Der bestehende Fußgängerüberweg am Kiosk wird aufgegeben.

### Ruhender Verkehr

Im Zuge des Ausbaus der Salzmünder Straße erfolgt zugunsten einer sicheren Verkehrsführung für Fußgänger und Radfahrer und wegen des fehlenden Platzes keine Einordnung von Stellplätzen im vorhandenen Straßenraum. Der Bedarf an Stellplätzen und Anlieferbereichen kann auf den angrenzenden Wohn- und Gewerbegrundstücken bzw. Seitenstraßen abgedeckt werden. Dort befinden sich Garagen und Abstellflächen.

### Straßenbegleitgrün

Im Planungsabschnitt sind die anliegenden Grundstücke locker bebaut und weisen einen hohen Anteil an Grünflächen mit Baumbestand auf. Baumpflanzungen sind mangels

verfügbarer Flächen und Leitungen im öffentlichen Verkehrsraum nicht geplant. Im Zuge der Baumaßnahme wird die Verkehrsanlage, insbesondere in den Nebenanlagen, zu Lasten der öffentlichen Grünflächen verbreitert. Für betroffene Bäume im Bereich des Heidebahnhofes ist eine Fällgenehmigung erforderlich. Für das verlorengelassene Kronenvolumen der Bäume sind Ersatzpflanzungen, nach Möglichkeit im Bereich der Maßnahme, vorzusehen.

Im südlichen Planungsabschnitt schließt auf der Ostseite der Wald des Landschaftsschutzgebietes Dölauer Heide direkt an das Straßenflurstück an. Für die Erweiterung baulicher Anlagen sind diese Flächen aber nicht erforderlich. Lediglich die Oberflächenentwässerung wird in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde sowie der Unteren Wasserbehörde vertraglich in Richtung der bestehenden Entwässerungsgräben in die Dölauer Heide abgeleitet.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Neuversiegelungen und Baumfällungen werden außerhalb des Baufeldes und in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde geplant.

#### Regelquerschnitt des Straßenraums:

In der Summe ergibt sich für die freie Strecke der Salzmünder Straße folgender Regelquerschnitt:

- |  |                                  |
|--|----------------------------------|
| • westliche Nebenanlage: Gehweg mit „Radfahrer frei“       | 3,00 m (mit lokalen Einengungen) |
| • Fahrbahn:  | 6,50 m                           |
| • östliche Nebenanlage: Gehweg mit „Radfahrer frei“: mind. | <u>3,00 m (auch breiter)</u>     |
| Gesamtbreite:  | 12,50 m                          |

Lokal bedingt sind in der Ortslage durch die vorhandene Bebauung Einengungen oder Aufweitungen der vorgegebenen Gehwegbreiten notwendig. Es erfolgt eine Anpassung an die bestehenden Einfriedungen.

#### Bushaltestellen:

Im Ausbaubereich verkehren derzeit drei Buslinien jeweils in beiden Fahrtrichtungen: die Linie 21 der HAVAG sowie die Linien 306 und 308 der OBS GmbH. Alle drei Linien treffen sich am o. g. Knotenpunkt und werden in dem südlich angrenzenden Planungsabschnitt gemeinsam geführt. Auf diesen Linien werden im Tagesverkehr in der Regel ca. 12 m lange Linienbusse, auf der Linie 21 als Niederflurwagen, eingesetzt.

Im gesamten Planungsbereich werden die Bushaltestellen:

- mit Bushalt für den Fahrgastwechsel auf der Fahrbahn angeordnet,
- auf die Länge für 12 m lange Linienbusse angepasst,
- mobilitätsbehindertengerecht und mit Blindenleitsystem nach aktuell gültigen Regelwerk ausgebaut (u. a. Einbau Kasseler Bord mit Auftrittshöhe 18 cm) und
- mit beleuchteten Fahrgastunterständen (grüne Wartehallen) ausgestattet.

Im Zuge der Baumaßnahme wird in Höhe Otto-Kanning-Straße eine weitere Bushaltestelle in beiden Fahrtrichtungen aus folgenden Gründen angeordnet:

- Der Abstand der Bushaltestellen „Alfred-Oelßner-Straße“ am Kreisverkehrsplatz und am Heidebahnhof beträgt rund 700 Meter. Die neue Bushaltestelle „Otto-Kanning-Straße“ liegt somit etwa in der Mitte beider Haltestellen.
- Dichtere ÖPNV-Erschließung für das östlich der Salzmünder Straße anliegende Wohngebiet (insbesondere bequemere Zugangsmöglichkeit u. a. für Schüler, ältere Einwohner usw.)

Die Bushaltestelle vor dem Heidebahnhof soll näher in Richtung Semmelweißstraße versetzt werden, um somit die fußläufige Erschließung des dortigen Wohngebietes zu verbessern.

Der Ausbau der Haltestellen für Niederflurbusse wird mit der HAVAG und dem Behindertenbeauftragten abgestimmt.

Im Streckenverlauf der Salzmünder Straße wurden im Zuge der weiterführenden Planung folgende Besonderheiten berücksichtigt:

- Vor der Grundstückszufahrt des Autohauses Stoye (Salzmünder Straße 25) befindet sich ein Rechtsabbiegestreifen. Die Straßenfläche ist verkehrlich nicht mehr notwendig und wird im Zuge der Ausbaumaßnahme zurückgebaut. An der Stelle wird der westliche Gehweg am Fahrbahnbord weitergeführt.
- Die Salzmünder Straße verläuft im Betrachtungsgebiet mit Längsneigungen von 0,5 % bis 3 % relativ flach. Zwangspunkte für die Gradienten stellen die Anschlüsse am Anpassungsbereich Tankstelle sowie die Grundstückszufahrten dar. Mehrere Grundstückszufahrten fallen schon derzeit steil ab. Mit dem Bau von Gehwegen mit Querneigung zur Fahrbahn hin wird die Höhensituation der Grundstückszufahrten komplizierter. Um die Befahrbarkeit aller Grundstückszufahrten weiterhin zu gewährleisten, wird die Gradienten der Salzmünder Straße zwischen Lieskauer Straße und Otto-Kanning-Straße um bis zu 30 cm abgesenkt.
- Auf Höhe der Auto-Gastankstelle auf dem Gelände des Autohauses Stoye kann der verbleibende Höhenunterschied zum Grundstück nicht mehr mit einer Böschung auf dem Straßenflurstück abgefangen werden. Hier ist eine Stützmauer aus L-Elementen vorgesehen. Das gleiche ist am Grundstück 28 notwendig, da hier das Grundstück ca. 50 cm tiefer gegenüber der Verkehrsanlage gebaut wurde.
- Im Bereich des ehemaligen Heidebahnhofs ist die Verknüpfung von der durchgehenden Salzmünder Straße, dem ÖPNV, dem Ausflugsverkehr, der Gastronomie, dem „wildem“ Parken nahe der Imbissgeschäfte und die Anbindung der Semmelweisstraße auf engem Raum ein Problem für die Verkehrssicherheit. Dieser Ausbaubereich wird durch neue Bordanlagen, die Einrichtung einer Fahrbahnmittelinsel und die Anordnung von Haltestellen mit Halt auf der Fahrbahn übersichtlicher und somit verkehrssicher gestaltet werden.
- Der Anschluss des Parkplatzes gegenüber dem Heidebahnhof wird auf den Standard einer Grundstückszufahrt zurückgebaut. Das Parkplatzangebot bleibt dabei unverändert.

Im Rahmen des grundhaften Ausbaus ist die Erneuerung der Straßenbeleuchtung geplant. Als Leuchtentyp soll gemäß des Regeldetailkatalogs die Leuchte ALFONS II von Leipziger Leuchten (Lichtpunkthöhe 8 m + 0,50 m, LED-Mastleuchte, Farbtemperatur 4000K, einstellbare Lichtsteuerung für Leistungsreduzierung) zum Einsatz kommen, soweit die Kofferleuchte Phillips<sup>2</sup> nicht mehr lieferbar ist.

Weiterhin soll eine neue Straßenbeleuchtungsschaltstelle (Bereich: „Salzmünder Straße/Otto-Kanning-Straße“) vorgesehen werden. Im Baufeld sind ein Fußgängerüberweg (FGÜ), neue Querungshilfen und Bushaltestellen geplant. Diese werden in die Beleuchtungs- und Elektroanschlussplanung einbezogen.

Die im Baufeld befindliche Außenbeleuchtungsanlage ist komplett zu demontieren und zu ersetzen. Die Altanlage wird ggf. als Provisorium während der Bauzeit genutzt.

Die Bestandsleuchte im Bereich „Waldhaus“ wird demontiert und durch die o. g. Leuchte komplett (Leuchte+Mast) ersetzt.

Für geplante Busunterstände (Haltestellen) sind zur Realisierung von Beleuchtungs- und Werbeaufgaben Kabelzuleitungen aus den jeweils in der Nähe befindlichen Leuchten zu berücksichtigen.

#### **4.3 Grunderwerb**

Der Ausbau der Salzmünder Straße erfolgt im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen. Grunderwerb ist im derzeitigen Ausbaubereich nicht notwendig.

#### 4.4 Straßenentwässerung/Vorflut

Im Bestand der Salzmünder Straße wurde durch vorangegangene Maßnahmen eine Straßenentwässerung hergestellt. Diese sammelt das anfallende Oberflächenwasser im ausgebauten Bereich und leitet es über städtische Kanäle in das Mischwassersystem der HWS im Bereich der Lieskauer/Alfred-Oelßner-Straße. Im Zuge des weiteren grundhaften Ausbaus wird diese Vorflut zur Entwässerung der Salzmünder Straße ausgebaut.

Am Hochpunkt, der im Bereich der südlichen Ortslage liegt, wird die Straßenentwässerung neu mit Abfluss in die Grabensysteme der Dölauer Heide geplant. Die Oberflächenentwässerung erfolgt über Quer- und Längsneigung in Straßenabläufe. Dabei werden Fahrbahn und Gehwege weitestgehend im Quergefälle mit 2,5 % ausgebildet.

Derzeit läuft das Oberflächenwasser ohne Vorflut in private Grundstücke oder unbefestigte Bereiche.

Es ist vorgesehen einen Regenwasserkanal mit Stauraum und dem Auslauf in Richtung der Gräben der Dölauer Heide zu errichten und in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde, der Unteren Wasserbehörde sowie dem Forstamt in die bestehenden Grabensysteme der Dölauer Heide einzuleiten.

Diese Regenwasseranlagen befinden sich nach der Fertigstellung in der Rechtsträgerschaft der Stadt Halle (Saale).

#### 4.5 Leitungssysteme

Im Zuge des Straßenausbaues müssen verschiedene Leitungssysteme umverlegt bzw. tiefer oder neu verlegt werden. Die Versorgungsträger werden im Zuge der Leitungs koordinierung an der Maßnahme beteiligt.

Die Versorgungsträger sind entsprechend informiert, ihren Leitungsbestand anzupassen.

### 5. Kosten und Finanzierung

#### 5.1 Kostenberechnung

Der grundhafte Ausbau der Salzmünder Straße im Abschnitt zwischen Tankstelle und Heidebahnhof wurde gemäß des vorliegenden Vorentwurfes (Entwurfsplanung) mit 2.112.000 Euro berechnet. Die Baukosten für die Verkehrsanlage, die technische Ausrüstung, Entwässerung, die Umverlegung von Versorgungsleitungen sowie Baunebenkosten setzen sich wie folgt zusammen:

Verkehrsanlagen: Zubehör	1.555.000 Euro	Fahrbahnen, Nebenanlagen und
Technische Ausrüstung:	142.000 Euro	Straßenbeleuchtung
Ingenieurbauwerke:	375.000 Euro	Anlagen für die gedrosselte Straßenentwässerung
Sonstiges:	40.000 Euro	z. B. Schächte anpassen, Leitungsumverlegungen,
<b>Baukosten (brutto)</b>	<b>2.112.000 Euro</b>	
Kosten für Schallschutz:	50.000 Euro	
Planungskosten:	470.370 Euro	Leistungsphase 3-9, Baunebenkosten (Gutachten, Bauüberwachung, besondere Leistungen)
<b>Baunebenkosten (brutto)</b>	<b>520.370 Euro</b>	

In den Gesamtkosten der Verkehrsanlage sind die Kosten der Versorgungsträger lediglich für die Sicherungs-, Anpassungs- und Umverlegemaßnahmen in Folge des Ausbaus und der Umgestaltung enthalten.

Die Kosten beinhalten die Straßenentwässerung einschließlich den erforderlichen Stauraumkanal, den Anschluss an den vorangegangenen Bauabschnitt und die Ableitung in die Grabensysteme der Dölauer Heide und deren Aktivierung.

Grunderwerb ist derzeit für die Maßnahme nicht erforderlich.

## 5.2 Finanzierung

Die Gesamtausgaben für den Ausbau des Abschnittes der Salzmünder Straße zwischen dem neu erstellten Kreisverkehr (Zufahrt Tankstelle) und Heidebahnhof betragen 2.732.500 Euro.

Die Finanzierung erfolgt aus dem Finanzhaushalt der Stadt Halle (Saale). Die Finanzierung stellt sich wie folgt dar.

Gesamtsumme	2.632.370 Euro
Fördermittel/Ausbaubeiträge	1.929.800 Euro
Eigenmittel	702.570 Euro

Das Vorhaben wird über das Gesetz zur Finanzierung von Investitionen des kommunalen Straßenbaus gefördert und wurde in das Mehrjahresprogramm der Stadt Halle (Saale) kommunaler Straßenbau für den Förderzeitraum 2015 bis 2019 aufgenommen.

## 5.3 Straßenausbaubeiträge

Der städtische Ausbaufwand an der Verkehrsanlage Salzmünder Straße ist gemäß § 6 Abs. 1 KAG-LSA in Verbindung mit der Straßenausbaubeitragsatzung der Stadt Halle beitragspflichtig. Der derzeit ermittelte Gesamtbetrag für die Straßenausbaubeiträge im beschriebenen Planungsabschnitt beträgt **ca. 275.000 Euro** und kann erst im Haushaltsjahr 2018/19 kassenwirksam vereinnahmt werden.

## 5.4 Folge- und Unterhaltungskosten

Für die jährlichen Folge- und Unterhaltungskosten der Verkehrsanlagen im gesamten Untersuchungsgebiet wurden folgende Beträge ermittelt (gerundet):

- gegenwärtig: ca. 37.800 Euro/a
- nach dem Ausbau: ca. 40.100 Euro/a (inkl. komplette Straßenentwässerung einschl. Stauraumkanal usw.)

Die Finanzierung der Unterhaltungskosten erfolgt aus dem Budget für die Unterhaltung Straßen, Wege und Plätze.

Mit der Anlage 2 wird die detaillierte Aufschlüsselung der Folge- und Unterhaltungskosten für das gesamte Plangebiet offengelegt.

## 6. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit

Die Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten liegt als Anlage 3 bei. Zudem wurde in seiner Stellungnahme zur Vorplanung die Vor- und Nachteile der beiden Varianten zur Radverkehrsführung auf der freien Strecke

- Gehweg + Radfahrer frei“ (keine Benutzungspflicht für Radfahrer)
- Schutzstreifen (Benutzungspflicht für Radfahrer)

benannt.

Aus der Vorplanung resultierend wird im Vorentwurf die Vorzugsvariante Radverkehrsführung ohne Benutzungspflicht im gesamten Bereich durchgesetzt. Die Beschilderung der Gehwege mit „Radfahrer frei“ ermöglicht die wahlweise Nutzung der Fahrbahn oder der Gehwege unter Beachtung der Fußgänger.

Der geplante Ausbau der Salzmünder Straße wurde nach den Kriterien der Familienverträglichkeit auf der „Grundlage des Kriterienkataloges B“ überprüft und als familienverträglich bewertet (Anlage 4).

Zudem wurde die Barrierefreiheit an Hand der „Checkliste – Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen“ geprüft und bestätigt (Anlage 5). Die für das Vorhaben wesentlichen Anforderungen können umgesetzt werden.

Die Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten wurde in der vorliegenden Planung beachtet und eingearbeitet.

## **7. Termine und weiteres Vorgehen**

### Öffentlichkeitsarbeit

Die kontinuierliche Kommunikation während des gesamten Projektes ist ein wichtiges Anliegen von Vorhabenträger und „Bürgerinitiative Salzmünder Straße“.

In der Entwurfsplanung wurde die Kommunikation fortgeführt.

Anwohnerinnen und Anwohner sowie Gewerbetreibende werden kontinuierlich einbezogen.

Im März 2014 informierte die Stadt die interessierte Anwohnerschaft über die Gründe und Zielstellung des Ausbaus der Salzmünder Straße schriftlich und bat um Meinungen und Hinweise.

Am 20.10.2014 wurden die Anwohnerinnen und Anwohner der anliegenden Grundstücke in einer Versammlung, die vor Ort in Halle-Dölau stattfand, über den Ausbau des Knotens Salzmünder/Lieskauer/Alfred-Oelßner-Straße informiert.

Vor der Bauausführung des geplanten Abschnittes wird eine weitere öffentliche Informationsveranstaltung für alle von der Maßnahme Betroffenen und weitere Interessierte stattfinden.

### Realisierung

Das gesamte Bauvorhaben soll bedingt durch die angespannte Verkehrssituation, gemäß dem Protokoll der Verkehrskoordinierung Halle 2016/17 vom 15.12.2016 ab 2018 beginnen. Um Verspätungen im öffentlichen Nahverkehr einzuschränken, sollen kurze Bauzustände gewählt werden.

Die erforderlichen Baufällen und Verschnittarbeiten müssen bereits ab Oktober 2017 bis Februar 2018 erfolgen.

Die Fertigstellung der Gesamtmaßnahme ist bis Ende 2018 vorgesehen.