

Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **III/2004/04056**
Datum: 19.04.2004
Bezug-Nummer.
Kostenstelle/Unterabschnitt:
Verfasser: FB Tiefbau/Straßenverkehr

Beratungsfolge	Termin	Status
Beigeordnetenkonferenz	20.04.2004	nicht öffentlich Vorberatung
Ausschuss f. Planungs- u. Umweltangelegenheiten (Planungsausschuss)	11.05.2004	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach VOB, VOL und HOAI	27.05.2004	öffentlich Entscheidung

**Betreff: Baubeschluss
Halle-Osendorf, Rad- und Gehweg 2. BA**

Beschlussvorschlag:

Dem Baubeschluss, zum Neubau eines Rad- und Gehweges mittels Pflasterdecke in Halle-Osendorf entlang der Straße Am Tagebau wird zugestimmt.
Die Maßnahme wird zum Teil mit Mitteln aus dem Förderprogramm Immissionsschutz finanziert.

Finanzielle Auswirkung:

Haushaltsstelle: VerwHH :
 VermHH : 2.6300.950000-039: 183.693,21 EUR
 davon Eigenmittel: 94.846,60 EUR

Ingrid Häußler
Oberbürgermeisterin

Begründung:

Der fehlende Rad- und Gehweg entlang der Straße Am Tagebau bis hin zur Bushaltestelle Regensburger Straße beeinträchtigt die Verkehrssicherheit besonders der zahlreichen Kinder und Jugendlichen, die von und zum Sportkomplex Osendorf unterwegs sind, erheblich und führt zu Beschwerden, die insbesondere von den Radfahrern und Fußgängern mehrfach an die Stadtverwaltung gerichtet wurden.

Der Bau einer sicheren Rad- und Fußwegeführung dient ohne Zweifel dem Allgemeinwohl, da sie den hier verkehrenden Fußgängern und Radfahrern die sichere Benutzung der Regensburger Straße und der Straße Am Tagebau gewährleistet und Unfälle verhüten soll. Zum Schutz gegen Immissionen von Lärm, Staub und der Leistungsfähigkeit dieser stark befahrenen Straße ist die Anordnung des Weges sinnvoll.

Die Beeinträchtigung des Biotops unter Einhaltung der beauftragten Sicherungsmaßnahmen ist relativ gering und der größte Teil des Biotops bleibt erhalten. Es wurde eingeschätzt, dass das Allgemeinwohl hier selbst dem Biotopschutz vorgeht.

Der Rad- und Gehweg 2. Bauabschnitt wird von Bau-km 0 + 000 bis 0 + 356, zwischen der Bushaltestelle in der Regensburger Straße bis zum vorhandenen Rad- und Gehweg 1. BA in der Straße Am Tagebau neu errichtet.

Der Neubau des Rad- und Gehweges 2. BA stellt eine Fortführung des bereits ausgebauten Rad- und Gehweges 1. BA zum Sportkomplex Osendorfer See dar.

Aus der Sicht der Kinderfreundlichkeitsprüfung stellt die projektierte Wegeführung entlang der Straße Am Tagebau für etwa 80 % der aus Süden kommenden Benutzer die benutzerfreundlichste und kürzeste Verbindung von der Radeweller Straße zum Sportkomplex Halle-Osendorf dar. Auf Grund der straßenbegleitenden Führung ist bei Dunkelheit, insbesondere im Winterhalbjahr, eine bessere soziale Kontrolle gegeben. Die Bushaltestelle „Reidebrücke“ kann auf direktem Wege sicher erreicht werden.

Baubeschreibung

Der Rad- und Gehweg 2. Bauabschnitt wird von Bau-km 0 + 000 bis 0 + 356 neu grundhaft ausgebaut.

Gegenstand der auszuführenden Leistungen sind:

- Rückbau des vorh. Rad- und Gehweges bis Bauanfang 2. BA
- Erdarbeiten
- Erdarbeiten für Kabelgraben - Straßenbeleuchtung
- Durchlassverlängerung, Durchlassrückbau, Schutzrohreinbau
- Geotextileinbau
- Frostschutzschicht
- Schottertragschicht
- Pflasterdecke
- Herstellen von Seitentrennstreifen, Pflanzstreifen, Bankett, Böschung und Mulde
- Baumfällung, Rodungen
- Baumpflanzungen
- Beschilderung
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
- Elektrotechnischer Teil - Straßenbeleuchtung

Nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen RStO 01, Ausgabe 2001, Abschnitt 5.2 sind Geh- und Radwege ohne Bauklassenzuordnung.

Als Regelaufbau für den im Projekt vorgesehenen Oberbau des Rad- und Gehweges nach RStO 01 Tafel 7, Zeile 2 wird festgelegt:

8 cm Betonsteinpflaster
3 cm Brechsand - Splitt - Gemisch
15 cm Schottertragschicht
24 cm Frostschutzschicht

50 cm Gesamtdicke

Zur Verbesserung des Baugrundes ist Geotextil als Trennschicht zur Frostschutzschicht aus einer Lage Vliesstoff von Station 0 + 010 km bis Station 0 + 300 km einzubauen.

Die Wegränder erhalten Tiefborde T 8x25 (0 cm Auftrittshöhe) und an der Engstelle unter der Brücke Hochborde H 15x30 mit 20 cm Auftrittshöhe als Schrammbord.

Das von den Rad- und Gehweg, Seitentrennstreifen, Banketten und Böschungen abfließende Niederschlagswasser wird auf das angrenzende tiefliegende Gelände und im Bereich zwischen Station 0 + 020 km bis Station 0 + 046 km in eine Mulde entwässert. Hier werden die Niederschläge größtenteils versickern bzw. über den Durchlass zur Reide weitergeleitet.

Die Versickerungsmulde wird als Rasenmulde 1,50 m breit und 0,30 m tief ausgebildet.

Der vorhandene Durchlass DN 300 am Bauanfang im Bereich des Grabens neben der Straße, welcher unter den vorhandenen Rad- und Gehweg liegt, ist zurück zu bauen.

Bei Station 0 + 263 km ist der vorhandene Straßendurchlass DN 700 mit einem Böschungsstück zu verlängern und mit Natursteinen zu umranden. Die Stirnmauer des vorhandenen Straßendurchlasses ist abzubrechen.

Die Genehmigung zur Fällung von Straßenbäumen wurde durch das Umweltamt am 30.03.2000 erteilt (AZ-BSK: 207/2000 A), mit der Auflage von Ersatzpflanzungen im Seitentrennstreifen zwischen Straße und Rad- und Gehweg als Pflanzstreifen für Straßenbäume. Der Pflanzstreifen wird 2,50 m breit + 0,25 m Bord mit Rückenstütze angelegt. Der Pflanzstreifen beginnt am Bauanfang 2. BA und endet an der Brücke. Im Bereich der Mulde am Bauanfang 2.BA sind Gebüsch- bzw. Gehölzflächen zu roden. Vom Umweltamt, Untere Naturschutzbehörde, ist die Genehmigung für den Eingriff in die Schilffläche (besonders geschütztes Biotop) verbunden mit Forderungen nach Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erteilt worden.

Der Mutterboden wird von den gerodeten Gehölzflächen, Schilfflächen und Rasenflächen etwa 40 cm dick geborgen.

Bevor der Mutterboden geborgen wird , ist die Grasnarbe mit der Fräse zu zerkleinern. Dazu ist ein doppelter Fräsgang über Kreuz erforderlich. Der Mutterboden wird zwischengelagert und danach auf die geplante Vegetationsfläche in 20 cm Dicke aufgetragen.

Vor dem Verlegen des Straßenbeleuchtungskabels ist das flexible Schutzrohr im Bereich der Brücke einzubauen. Die Straßenbeleuchtungskabel sind mit einer Schleife an jedem Maststandort zu verlegen. Nach dem Verfüllen und Verdichten des Kabelgrabens sowie der Fertigstellung des Rad-und Gehweges mit Böschung sind die Mastlöcher der Straßenbeleuchtung zu bohren.

Drei gelbe Messsäulen (mit Kabel) der vorhandenen Gasleitung sind umzusetzen. Diese Leistung wird von den Betreiber an einen Fachbetrieb vergeben und von diesem ausgeführt.

Der Bauabschnitt unter der Brücke mit den Schneiden der vorhandenen Fahrbahn, das Setzen des Hochbordes und der Wiederherstellung der vorh. bit. Fahrbahndecke sollte aus Gründen der Verkehrseinschränkung zügig ohne Unterbrechungen erfolgen.

Kosten

Die Kosten für die gesamte Baumaßnahme betragen gemäß Kostenberechnung
183.693,21 EUR.

In Folge der Baumaßnahme fallen Kosten für den Landschaftsbau sowie für die Wartung und den Betrieb der Straßenbeleuchtung an. Sie belaufen sich auf schätzungsweise 7.050 EUR jährlich.

Anlagen

Übersichtskarte

Regelquerschnitt RQ 1 u. 2, 3