



## Beschlussvorlage

TOP:  
Vorlagen-Nummer: **VII/2019/00068**  
Datum: 01.08.2019  
Bezug-Nummer.  
PSP-Element/ Sachkonto: 58110220/6600.1030  
Verfasser:  
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	12.11.2019	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben	21.11.2019	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	27.11.2019	öffentlich Entscheidung

**Betreff: Baubeschluss EFRE-Radweg Nordstraße zwischen dem Stadtteil Halle/Lettin und der Dölauer Straße**

### Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt den Ausbau einer Radwegeverbindung im Zuge der Nordstraße zwischen dem Stadtteil Halle/Lettin und der Dölauer Straße auf einer Länge von ca. 1.650 m.

René Rebenstorf  
Beigeordneter

## Darstellung finanzielle Auswirkungen

Für Beschlussvorlagen und Anträge der Fraktionen

Finanzielle Auswirkungen  ja  nein  
 Aktivierungspflichtige Investition  ja  nein

Ergebnis Prüfung kostengünstigere Alternative

Folgen bei Ablehnung

A	Haushaltswirksamkeit HH-Jahr ff.	Jahr	Höhe (Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
---	----------------------------------	------	-------------	--------------------------------------

<b>Ergebnisplan</b>	<b>Ertrag</b> (gesamt)			
	<b>Aufwand</b> (gesamt)			
<b>Finanzplan</b>	<b>Einzahlungen</b> (gesamt)	2019-2021	2.025.600	8.54101125.705
	<b>Auszahlungen</b> (gesamt)	2018-2021 2020	2.246.500 19.000	8.54101125.700 8.54101125.735

B	Folgekosten (Stand:	ab Jahr	Höhe (jährlich, Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	<b>Ertrag</b> (gesamt)			
	<b>Aufwand</b> (ohne Abschreibungen)	2021	10.300	1.54101/52210100
	<b>Aufwand</b> (jährliche Abschreibungen)			

Auswirkungen auf den Stellenplan  ja  nein  
 Wenn ja, Stellenerweiterung:  ja  nein  
 Stellenreduzierung:

Familienverträglichkeit:  ja  
 Gleichstellungsrelevanz:  ja

## Inhaltsverzeichnis:

1. Veranlassung und Zielstellung
2. Bedeutung des Radweges
3. Ergebnisse der Entwurfsplanung/ Planfeststellung
  - 3.1 Allgemeine Gestaltung
  - 3.2 Ausbaustandard
  - 3.3 Grunderwerb
  - 3.4 Straßenentwässerung/Vorflut
4. Kosten und Finanzierung
  - 4.1 Kostenberechnung
  - 4.2 Finanzierung
  - 4.3 Folge- und Unterhaltungskosten
5. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten  
Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit
6. Termine und weiteres Vorgehen

## Anlagen:

- |          |   |
|----------|---|
| Anlage 1 | Übersichtskarte   |
| Anlage 2 | Lagepläne einschließlich Legende                          |
| Anlage 3 | Folge- und Unterhaltungskosten                            |
| Anlage 4 | Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten        |
| Anlage 5 | Familienverträglichkeitsprüfung                           |
| Anlage 6 | Checkliste – Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen |

## **1. Veranlassung und Zielstellung**

Der Stadtrat hat in der Sitzung am 24.10.2018 beschlossen auf die Vorlage eines Variantenbeschlusses für die EFRE-Radwege:

- Frohe Zukunft/Posthornstraße
- Waldstraße
- Kanena – Büschdorf
- Nordstraße zu verzichten.

Gegenstand dieses Baubeschlusses ist die Herstellung einer ca. 1.650 m langen Radwegverbindung zwischen dem Stadtteil Halle/Lettin (südliche Bebauungsgrenze) und dem signalisierten Knotenpunkt Dölauer Straße/Brandbergweg/Nordstraße. Baulast- und Vorhabenträgerin ist die Stadt Halle (Saale).

## **2. Bedeutung des Radweges**

Die innerörtliche Gemeindestraße „Nordstraße“ ist eine Hauptnetzstraße im Nordwesten und im betrachteten Abschnitt mit ca. 16.000 Kfz pro Tag bzw. 1.500 Kfz in der Spitzenstunde belegt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Entsprechend dem geltenden Regelwerk ist damit eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr einschließlich der damit einhergehenden Benutzungspflicht erforderlich.

Zudem soll mit der Baumaßnahme für den Radverkehr eine Verbindung zwischen den Stadtteilen Heide-Nord sowie Lettin und Halle-Kröllwitz der Anschluss an das Stadtzentrum und die Straßenbahndendstelle Kröllwitz mit entsprechenden Bike+Ride-Kapazitäten geschaffen werden. In der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) wurde der vorliegende Lückenschluss als Teil der Radroute Lettin/Heide-Nord-Stadtzentrum, in die Priorität 2 eingestuft.

Unter dem Aspekt der Alltagstauglichkeit und der Verkehrssicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger besteht zusammenfassend das Ziel, den nichtmotorisierten Verkehr vom Kfz-Verkehr zu trennen und deshalb entlang der Nordstraße einen straßenbegleitenden Weg zu errichten.

Im Bereich der Einmündung Nord-/Waldstraße quert der Rad- und Fußgängerverkehr derzeit die Waldstraße ungesichert. Die Konfliktsituation des geradeausfahrenden Radverkehrs und des abbiegenden Kraftfahrzeugverkehrs wird mit der Neuanlage eines kleinen Kreisverkehrs beseitigt. Der Knotenpunkt wird an die Belange des täglichen Verkehrsaufkommens angepasst und verkehrssicher, umweltverträglich, wirtschaftlich und leistungsfähig gestaltet. Zur Querung des Knotenpunktes im Zuge der Nordstraße wurde eine Querungshilfe/Mittelinsel für den nicht motorisierten Individualverkehr vorgesehen. Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung bezüglich der Baukosten ergab, dass der Kreisverkehr im Vergleich mit dem regelkonformen Ausbau der bestehenden Einmündung (Waldstraße) kostenneutral ist und zugleich die sicherste Variante für alle Verkehrsteilnehmenden ist.

Diese Rahmenbedingungen eröffnen die Förderung über das operationelle Programm für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), Förderung nachhaltiger Mobilität, Teilaktion Radwege. Dadurch ist eine Realisierung machbar. Die Planung der Maßnahme stellt auf die Förderkriterien ab.

## **3. Ergebnisse der Entwurfsplanung**

### **3.1 Allgemeine Gestaltung**

Die Zwangspunkte in dem Projekt bestimmen den Entwurf der Trasse. Die wesentlichen Zwangspunkte der gewählten Trasse sind die Lage der Erdwälle, der Sicherheitsabstand zum vorhandenen Fahrbahnrand der Nordstraße, die neuen Parkplätze in Längsaufstellung am Fischerring und das Sichtfeld im Einmündungsbereich Heidering. Weitere maßgebende Zwangspunkte sind die Lage und Höhe des zu versetzenden Fahrbahnrandes der Nordstraße und vorhandene Einfriedungen (Zaunanlagen).

Der Radweg beginnt unmittelbar an der Bebauungsgrenze in Lettin. Der vorhandene gepflasterte Gehweg wird zurückgebaut und durch den neuen 3,0 m breiten asphaltierten Radweg ersetzt. Der vorhandene Entwässerungsgraben westlich der Nebenanlage wird durch ein Mulden-Rigolen-System ersetzt. Die vorhandene Mittelinsel wird zurückgebaut. Es wird eine Aufstellfläche zwischen Radweg und westlichen Fahrbahnrand hergestellt. Ab Bau-km 0+200 verschwenkt der Radweg hinter den vorhandenen Erdwall (Höhe Fischerring). Dabei wird der Kurvenradius so gewählt, dass für den Radverkehr eine Geschwindigkeit von 30 km/h möglich ist. Um den Radfahrerinnen und Radfahrern wieder in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs zu bringen, wird der Radweg beginnend an Bau-km 0+450 an den Fahrbahnrand der Nordstraße straßenbegleitend geführt. Der Sicherheitsabstand zwischen Kfz-Verkehr sowie Rad- und Fußgängerverkehr von 0,50 m bedingt den Einbau einer Bordanlage in der Nordstraße. Um den späteren Ausbau der Nordstraße auf 6,50 m zu ermöglichen, ohne den Radweg zu zerstören, wurde der zukünftige Fahrbahnrand der Nordstraße bereits in diesem Projekt festgelegt. Beim Ausbau auf eine einheitliche und regelkonforme Fahrbahnbreite von 6,50 m wird der östliche Fahrbahnrand gehalten, um Eingriffe in das gegenüberliegende Landschaftsschutzgebiet zu vermeiden.

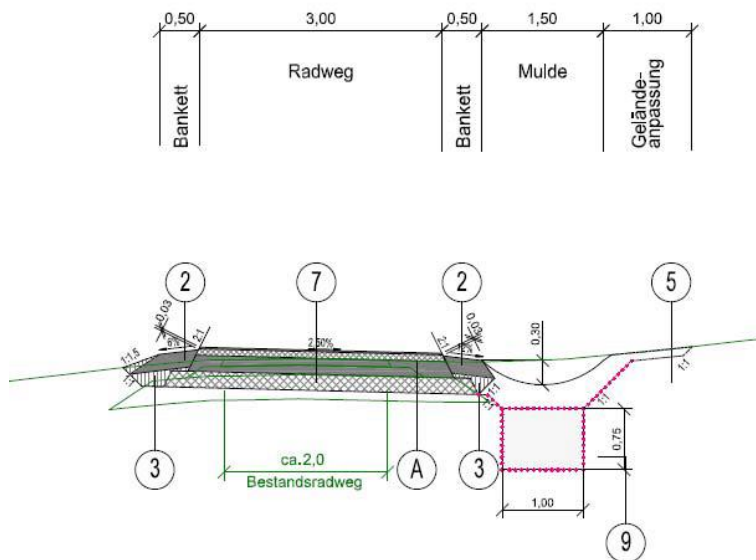
Zwischen der Einmündung „Heidering“ und Einmündung „Zum Teich“ ist auch hier die verschobene Trasse der Nordstraße die Vorgabe der Radwegachse. Zwischen dem neuen westlichen Fahrbahnrand der 6,50 m breiten Nordstraße und dem Radweg beträgt die Breite des Sicherheitstrennstreifen 0,75 m. Im Bereich der Einmündung „Zum Teich“ bekommen der Rad- und der Fußgängerverkehr eine Aufstellfläche. Damit wird die Forderung der Vernetzung der geplanten Trasse mit der geplanten Verbindung zum Saale-Radwanderweg erfüllt. Ab dem Durchlass über den Hechtgraben verlaufen die geplante Stadtbahntrasse (Freihaltetrasse HAVAG) und der geplante Radweg parallel. In diesem Abschnitt kreuzt der Radverkehr die Einmündung zum Max-Sauerlandt-Ring bis zum kleinen Kreisverkehr (Einmündung Waldstraße). Hier werden Fuß- und Radverkehre gemeinsam über die westliche Querungshilfe (Mittelinsel) in der Waldstraße geführt. In dieser Knotenpunktlösung erfolgt die Querung der geplanten Stadtbahntrasse nur einmal südlich des Kreisverkehrs.

Am Knotenpunkt Nordstraße/Waldstraße sind das östliche FFH-Gebiet „Brandberge“ und das südliche Wohngrundstück Nordstraße 70 Zwangspunkte für die Lage des Kleinen Kreisverkehrs. Dadurch greift die neue Verkehrsanlage in den Geltungsbereich des rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 145.1 „Kaserne Lettin“ ein (ca. 105 m<sup>2</sup>). Im zukünftigen Bereich des Kreisverkehrs setzt der B-Plan keine Verkehrsflächen fest, sondern Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft. Deshalb ist im weiteren Planungsverlauf durch eine Eingriff- und Ausgleichsbilanz der Nachweis zu erbringen, wie die zusätzliche Versiegelung durch die Verkehrsanlagen ausgeglichen wird. Zudem ist eine vorhandene schalltechnische Untersuchung zum B-Plan Nr. 145.1 zu prüfen und ggf. zu überarbeiten (Schallimmissionsprognose). Unter dem Vorbehalt, dass es zu keiner Erhöhung des Beurteilungspegels kommt, kann für den Bereich des Kreisverkehrs ein Befreiungsantrag von den Festsetzungen des rechtswirksamen Bebauungsplanes Nr. 145.1 gestellt werden.

Im Anschluss wird der gemeinsame Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr mit Bordanlage und Sicherheitstrennstreifen am westlichen Fahrbahnrand bis zur Einmündung Dölauer Straße geführt. Über die vorhandene signalisierte Querung wird der Rad- und Fußgängerverkehr auf vorhandene Rad- und Gehwege in der Dölauer Straße und dem Brandbergweg verkehrssicher weitergeleitet. Die vorhandene Radfurt über die Dölauer Straße einschließlich deren ca. 35 m lange nördliche Weiterführung als Radweg bis zur Nordstraße werden zurückgebaut. Es werden vorhandene Bordanlagen in diesem Abschnitt erneuert und die Ableitung des Oberflächenwassers der Nordstraße sowie des geplanten gemeinsamen Geh-/Radweges erfolgt über einen neuen Entwässerungskanal.

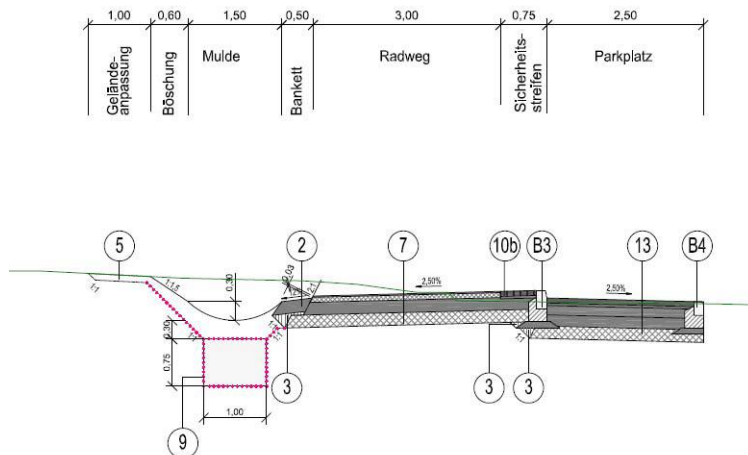
### 3.2. Ausbaustandard

Im ersten Planungsabschnitt zwischen Lettin und den Lärmschutzwand am westlichen Fahrbahnrand der Nordstraße kommt folgender Regelquerschnitt zum Einsatz:



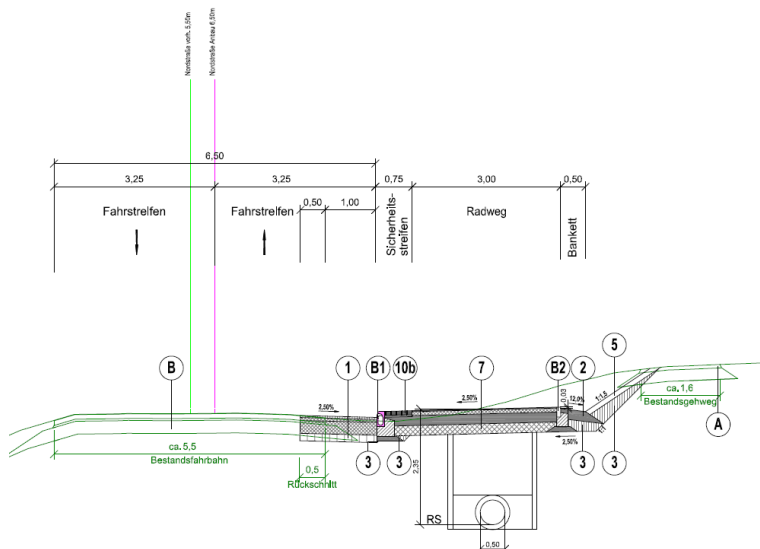
Der 3,0 m breite Radweg wird in Asphalt hergestellt. Die Querneigung im Pultprofil neigt in Richtung Westen und entwässert in die Mulde mit darunterliegender Rigole. Die Bestandteile des Regelquerschnittes sind der Radweg in Asphalt (7), die Bankette (2), der Auftrag (3), der Oberboden (5) und die Mulden-Rigole (9).

Der Abschnitt zwischen dem Lärmschutzwand und den Parkplätzen am Fischerring ist nachfolgend dokumentiert:



Der Fahrbahnrand des Fischerringes wird geschnitten und es erfolgt der Einbau eines Rundbordes (B4). An diesen schließt sich der Längsparkplatz aus Rasengitter (13) an. Ein Hochbord (B3) und der Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m (10b) grenzt den Radweg vom Parkplatz ab. Der Radweg (7) und das Bankett (2) neigt sich in Richtung Osten, um in die Mulden-Rigole (9) zu entwässern.

In den weiteren Planungsabschnitten wird der Radweg straßenbegleitend zur Nordstraße geführt.



Die Fahrbahn der Nordstraße wird in Richtung Westen verbreitert, um eine Fahrbahnbreite von 6,50 m realisieren zu können. Dabei werden 0,50 m von dem Bestandsrand rückgebaut und 1,50 m vollgebunden angebaut (1). Die Abgrenzung zwischen dem Radweg (7) und der Nordstraße erfolgt mit einem Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m in Pflaster (10b) und einer Entwässerungsrinne mit Bord (B1). Die Entwässerungsrinne sammelt das Wasser der Nebenanlage und des westlichen Fahrstreifens der Nordstraße und leitet es in den neuen Regenwasserkanal unter dem Radweg in Richtung Hechtgraben ab.

Der Radweg wird nach RStO 12, Tafel 6, Zeile 2 in Asphalt hergestellt. Der Schichtenaufbau gestaltet sich wie folgt:

- 2 cm Asphaltbeton AC 5 DL (grau)
- 8 cm Asphalttragschicht AC 22 TN
- 20 cm Frostschuttschicht 0/45
- 30 cm Gesamtaufbau
- 20 cm Bodenaustausch.

Der Parkplatz wird gemäß RStO 12, Tafel 3, Zeile 1 mit Rasengitter hergestellt. Der Schichtenaufbau gestaltet sich wie folgt:

- 8 cm Rasengitter
- 4 cm Sandbettung
- 15 cm Schottertragschicht 0/32
- 23 cm Frostschuttschicht 0/45
- 50 cm Gesamtaufbau
- 20 cm Bodenaustausch.

Der grundhafte Anbau der Nordstraße erfolgt nach RStO 12, Tafel 4, Zeile 1 (Belastungsklasse Bk 3,2). Der Schichtenaufbau gestaltet sich wie folgt:

- 4 cm Asphaltdeckschicht SMA 11 S
- 6 cm Asphaltbinderschicht AC 16 BS
- 26 cm Asphalttragschicht AC 32 TS
- 36 cm Gesamtaufbau
- 15 cm Hydraulisch gebundene Tragschicht C12/15.

Die vorhandene Einmündung Nordstraße/Waldstraße soll durch einen kleinen Kreisverkehr ersetzt werden. Der Außendurchmesser beträgt regel- und richtlinienkonform 30 m. Die Fahrstreifenbreite der Zufahrten und Ausfahrten beträgt 3,50 m.

Die Anpassung der Nebenbereiche erfolgt bestandsnah.

Die vorhandene Beleuchtung wird zurückgebaut und erneuert, die vorhandene Litfaßsäule abgebrochen. Das Gelände am Durchlass wird erneuert.

Um den Geh-/Radweg zwischen Erdwall und Fischerring führen zu können, werden die vorhandenen Senkrechtstellflächen auf der Ostseite des Fischerrings teilweise zurückgebaut und durch neue Längsstellplätze mit Rundborden ersetzt. Die Überprüfung des Stellplatzbedarfs ergab, dass das Stellplatzangebot im Fischerring ausreichend ist.

Unter den Zwangspunkten dieser Planung wurde auch die Möglichkeit der späteren Einordnung einer Stadtbahntrasse aufgeführt. Die Freihaltetrasse wurde in der vorliegenden Radwegeplanung dokumentiert und im Zuge des Planungsabgleichs berücksichtigt.

Die Bushaltestelle Wilhelm-Koenen-Ring am westlichen Fahrbahnrand der Nordstraße wird aufgrund der Verschiebung des Fahrbahnrandes an selbiger Station versetzt.

Eine weitere Zielstellung dieses Bauvorhabens sind trassenbegleitende Baumpflanzungen. Als Ersatz für zu fällende Bäume im Trassenverlauf werden einzelne Bäume im nördlichen Teil ergänzt und im mittleren Teil zwischen Heidering und Waldstraße eine neue Baumreihe westlich der Freihaltetrasse für die Stadtbahn gepflanzt.

### **3.3 Grunderwerb**

Es ist Grunderwerb im Bereich des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 145.1 für Verkehrsflächen und Ersatzpflanzungen erforderlich. Im weiteren Planungsverlauf muss noch geprüft werden, ob ggf. auch außerhalb des Geltungsbereichs des B-Planes 145.1 Grunderwerb für eventuelle Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich sein könnte. Im Bereich des Kreisverkehrs wird in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes 145.1 „Kaserne Lettin“ (Grün- bzw. Ausgleichsfläche M3) eingegriffen. Hierzu ist eine Rückübertragung der betroffenen Grünfläche von der Erschließungsträgerin an die Stadt erforderlich. Die Erschließungsträgerin stimmte der Rückübertragung grundsätzlich zu. In diesem Zusammenhang liegen ausschließlich positive Erfahrungswerte der Stadt mit dieser Erschließungsträgerin aus anderen Vorhaben vor. Die Rückübertragung wird derzeit vertraglich vorbereitet.

### **3.4 Straßenentwässerung/Vorflut**

Im gesamten Planungsbereich ist kein ausreichendes Entwässerungssystem vorhanden, um das Oberflächenwasser des neuen Radweges abzuleiten.

Das Entwässerungskonzept der neuen Radverkehrsanlage sieht zwei Systeme vor. Vom Bauanfang bis zur Einmündung Heidering wird ein Mulden-Rigolen-System neben dem Radweg hergestellt. Dieses leitet das Oberflächenwasser in den Untergrund. Die Parkplätze im „Fischerring“ werden mit Rasengitter realisiert; damit wird die Ableitung in den Untergrund auch gewährleistet.

Der vorhandene Straßengraben zwischen Heidering und Waldstraße wird überbaut und die Nordstraße wird mit Bord angebaut. In diesem Abschnitt wird jeweils ein neuer Regenwasserkanal erforderlich. Die Ableitung des Oberflächenwassers erfolgt über eine Entwässerungsrinne. Die Wasserführung erfolgt mittels Bord. Die Ableitung anfallender Regenwässer in den neuen Kanal wird durch Straßenabläufe gewährleistet. Der Entwässerungskanal bindet in den vorhandenen Durchlass am Hechtgraben.

Der Hechtgraben unterquert die Nordstraße südlich der Anbindung Heidering. Der Entwässerungsgraben wurde bereits in mehreren Abschnitten renaturiert. Ziel ist die ökologische Durchlässigkeit des Gewässers für den Kreuzungsbereich Straße/Radweg - Hechtgraben. Im Rahmen des Bauvorhabens erfolgt zunächst die Anbindung an den vorhandenen Durchlass. Eine komplette ökologische Durchlässigkeit mit entsprechender Dimensionierung und baulicher Ausbildung (Rahmendurchlass oder Rohrdurchlass mit Trockenberme) soll zu einem späteren Zeitpunkt hergestellt werden, wenn die Nordstraße perspektivisch saniert wird. Dann ist ggf. auch der Radwegbereich noch einmal anzupassen.



Die erforderliche Behandlung des Regenwassers wird durch eine Sedimentationsanlage berücksichtigt.

#### **4. Kosten und Finanzierung**

##### **4.1 Kostenberechnung**

Die Baukosten für das Vorhaben wurden gemäß des vorliegenden Vorentwurfes (Entwurfsplanung) mit 1.982.000,00 Euro berechnet.

Die Gesamtkosten für das Vorhaben setzen sich wie folgt zusammen:

Baukosten	1.982.000,00 Euro	Verkehrsanlage
Planungskosten	264.500,00 Euro	Grundleistungen HOAI, besondere Leistungen HOAI, gutachterliche Leistungen und Untersuchungen, sonstige Nebenkosten
<u>Grunderwerbskosten</u>	<u>19.000,00 Euro</u>	
Gesamtkosten	2.265.500,00 Euro	

##### **4.2 Finanzierung**

Die Finanzierung des Vorhabens erfolgt aus dem Finanzhaushalt der Stadt Halle (Saale) und soll über die Förderung nachhaltige Mobilität, Teilaktion Radwege aus Mittel des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) umgesetzt werden. Die Zuwendung beträgt 90% der entstehenden zuwendungsfähigen Kosten.

Die Finanzierung stellt sich wie folgt dar:

Gesamtsumme	2.265.500,00 Euro
Fördermittel	2.025.600,00 Euro
Eigenmittel	239.900,00 Euro

Der Fördermittelbescheid vom 31.07.2019 liegt der Stadt Halle (Saale) vor.

Eine Straßenausbaubeitragspflicht besteht bei dieser Fördermaßnahme nicht.

##### **4.3 Folge- und Unterhaltungskosten**

Zusätzlich zu den jährlichen Folge- und Unterhaltungskosten der Verkehrsanlage werden für die neue Radverkehrsanlage im Zuge der Nordstraße ca. 10.300 Euro/a zusätzlich erforderlich.

Die Finanzierung der Unterhaltungskosten erfolgt aus dem Budget für die Unterhaltung Straßen, Wege und Plätze. in der Anlage 3 wird die detaillierte Aufschlüsselung der Folge- und Unterhaltungskosten für das gesamte Plangebiet dokumentiert.

#### **5. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten, Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit**

Die Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten liegt als Anlage 4 bei.

Am Knoten Nordstraße/Dölauer Straße/Brandbergweg endet der geplante Geh- und Radwege einer gesicherten Querungsstelle zur ÖPNV Schnittstelle (Endhaltstelle Halle/Kröllwitz) und schließt dort an das weitere, vorhandene Radwegnetz an.

Der Anschluss der Radverkehrsanlage an die Waldstraße erfolgte richtlinienkonform. Die gewählten Entwurfsparameter schränken die Fahrdynamik des Radverkehrs nicht ein. Im Bereich des Fischerringes ist zwischen dem geplanten Geh- und Radweg und dem angrenzenden Parkstreifen ein Sicherheitsstreifen mit einer Breite von 0,75 m planungsgegenständig.

An den vorhandenen Grundstückszufahrten wird der geplante Geh- und Radweg baulich durchgehend realisiert. Die Ausbildung der Einmündungen erfolgt barrierefrei.

Die Beschilderungs- und Markierungspläne werden im Zuge der nächsten Planungsphasen erarbeitet und verkehrsbehördlich angeordnet.

Der geplante Ausbau des Radweges wurde nach den Kriterien der Familienverträglichkeit auf der „Grundlage des Kriterienkataloges B“ überprüft und als familienverträglich bewertet (Anlage 5).

Das geplante Vorhaben berücksichtigt die Belange und Anforderungen an die Barrierefreiheit. Die „Checkliste – Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen“ ist in der Anlage 6 enthalten.

#### **6. Termine und weiteres Vorgehen**

Die Bauausführung ist vorbehaltlich der Sicherung der Finanzierung und erforderlicher Genehmigungen im Zuge der nächsten Planungsphase für das Jahr 2020 vorgesehen.