



## Beschlussvorlage

TOP:  
Vorlagen-Nummer: **VII/2019/00113**  
Datum: 06.08.2019  
Bezug-Nummer.  
PSP-Element/ Sachkonto: 58110220/6600.1030  
Verfasser:  
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	14.01.2020	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben	23.01.2020	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	29.01.2020	öffentlich Entscheidung

**Betreff: Baubeschluss EFRE - Radweg Waldstraße zwischen der Nordstraße und der Agnes-Gosche-Straße**

### Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt den Ausbau einer Radwegeverbindung im Zuge der Waldstraße zwischen der Nordstraße und der Agnes-Gosche-Straße auf einer Länge von ca. 1.635 m unter dem Vorbehalt der Bewilligung von Fördermitteln im Rahmen der Förderung nachhaltiger Mobilität, Teilaktion Radwege des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE).

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	2.954.600	8.54101122.705
	<b>Auszahlungen</b> (gesamt)	2017-2021	3.282.900	8.54101122.700

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	10.650	1.54101/52210100
	<b>Aufwand</b> (jährliche Abschreibungen)			

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

Familienverträglichkeit:  ja  
 Gleichstellungsrelevanz:  ja

## Inhaltsverzeichnis:

1. Veranlassung und Zielstellung
2. Bedeutung des Radweges
3. Ergebnisse der Entwurfsplanung/ Planfeststellung
  - a. Allgemeine Gestaltung und Ausbaustandard
  - b. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
  - 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 | Unterhaltungsaufwendungen                                 |
| 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 von Variantenbeschlüssen für die EFRE-Radwege

- Dessauer Straße zwischen Frohe Zukunft und Posthornstraße,
- Waldstraße,
- Kanena – Büschdorf,
- Nordstraße

zu verzichten (VI/2018/04177).

Gegenstand dieses Baubeschlusses ist die Herstellung einer ca. 1.635 m langen Radwegverbindung entlang der Waldstraße in Halle (Saale) zwischen dem Knotenpunkt Nordstraße und der Agnes-Gosche-Straße in Halle/Dörlau. Baulast- und Vorhabenträgerin ist die Stadt Halle (Saale).

## **2. Bedeutung des Radweges**

Die Waldstraße ist eine innerörtliche Gemeindestraße und Hauptnetzstraße im Nordwesten der Stadt Halle. Die Straße verbindet die Ortsteile Halle-Kröllwitz und Halle-Dörlau.

Überörtlich werden Gemeinden im nordwestlichen Saalekreis u.a. Lieskau und Salzmünde erreicht. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr beträgt 50 km/h.

In der Fortschreibung der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) 2013 wird die straßenbegleitende Verbindung als stadtteilverbindende Radroute 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 Waldstraße einen straßenbegleitenden Weg zu errichten.

Der betrachtete Streckenabschnitt ist für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger derzeit aufgrund der Streckencharakteristik und des hohen Verkehrsaufkommens in Verbindung mit der zulässigen Geschwindigkeit für den motorisierten Individualverkehr sowie aufgrund des fehlenden verkehrssicheren Angebotes für den nichtmotorisierten Individualverkehr nur bedingt nutzbar.

Durch attraktive Angebote für Rad- und Fußgängerverkehr sollen Berufspendlerinnen und -pendler zum Umstieg vom Kfz auf das Fahrrad oder den ÖPNV bewegt werden.

Damit einhergehend verringern sich Abgas- und Lärmemissionen, wodurch sich wiederum die Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität nachhaltig erhöht.

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 und Ausbaustandard**

In der Waldstraße wird keine Radwegebenutzungspflicht angeordnet, weil aufgrund der örtlichen Verhältnisse in dieser Straße eine qualifizierte Gefahrenlage, die das allgemeine Sicherheitsrisiko erheblich übersteigt, nicht besteht. Deshalb ist als Führungsform für den Radverkehr die Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radverkehr frei“ vorgesehen. Dabei wird diese verkehrliche Teilanlage mit dem Verkehrszeichen 239 (Gehweg) und dem Zusatzzeichen 1022-10 (Radverkehr frei) beschildert.

Bei dieser Führungsform für den Radverkehr haben Radfahrerinnen und Radfahrer auf der Nordseite der Waldstraße in Richtung Dörlau durchgängig die Wahlmöglichkeit zwischen der Benutzung der Fahrbahn oder der Mitnutzung des Gehweges. Ebenso auf der Südseite in

Richtung Nordstraße zwischen der Straße Am Waldrand bis zur Bushaltestelle „Knolls Hütte“.

Ab dieser Bushaltestelle bis zur Nordstraße wird der Radverkehr auf der Südseite, also in östliche Richtung, auf einem Radfahrstreifen geführt, der durch einen Breitstrich 25 cm von der Fahrbahn abgetrennt wird.

Die Straßenausstattung erfolgt als Wiederherstellung des Ist-Zustands. Die Einmündungsbereiche der verkehrsrechtlich untergeordneten Straßen werden als Radfahrerefurt markiert.

Die Anpassung der Nebenbereiche (wie Bankette, Böschungen etc.) erfolgt bestandsnah.

Die Zwangspunkte in dem Projekt bestimmen den Entwurf der Trasse. Die wesentlichen Zwangspunkte der gewählten Trasse sind der Verlauf der Waldstraße in Lage und Höhe, die angrenzenden Flurstücksgrenzen und Einfriedungen (Zaunanlagen), das FFH-Gebiet 122 „Dölauer Heide und Lintbusch bei Halle“, die beidseitigen und straßennahen Biotope mit Schutzstatus § 30 BNatSchG (ab Rüsternweg bis zum Bauende), das Durchlassbauwerk über den Hechtgraben, vorhandene Bushaltestellen und die benachbarte Anschlussplanung im Zuge der Nordstraße (einschließlich Kreisverkehr).

Die Planung wird daher in 4 Abschnitte unterteilt:

1. Abschnitt von Bau-km 0+082 bis Bau- km 0+380  
Begrenzung auf der Nordseite: Grünstreifen im B-Plan 145.1 „Kaserne Lettin“  
Begrenzung auf der Südseite: FFH „Dölauer Heide“,
2. Abschnitt von Bau-km 0+380 bis Bau- km 1+300  
Begrenzung auf der Nordseite: Wohngebiet Heiderandsiedlung  
Begrenzung auf der Südseite: FFH „Dölauer Heide“,
3. Abschnitt von Bau-km 1+300 bis Bau- km 1+500  
Begrenzung auf der Nordseite: Wohngebiet Heiderandsiedlung  
Begrenzung auf der Südseite: Wohngebiet Heiderandsiedlung
4. Abschnitt von Bau-km 1+500 bis Bau- km 1+717,  
Begrenzung auf der Nordseite: Grünzug  
Begrenzung auf der Südseite: Grünzug.

Die genaue Lage der jeweiligen Abschnitte ist in den Lageplänen (Anlage 2) dokumentiert.

Die Führung der straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen erfolgt an den vorhandenen Fahrbahnrandern der Waldstraße. Die Trassierung berücksichtigt weitestgehend geschützte Baumgruppen im Bestand und das FFH-Gebiet „Dölauer Heide und Lintbusch bei Halle“ am südlichen Fahrbahnrand. Die Breiten der Seitenrandbereiche auf der Nordseite variieren von 0,50 m bis 1,00 m. Diese werden zukünftig überbaut.

Die straßenbegleitenden Geh/ Radwege werden einheitlich grundhaft in Asphaltbauweise mit einer Gesamtdicke des Oberbaus von 40 cm (zzgl. 20 cm Bodenaustausch) hergestellt. Der grundhafte Anbau der Fahrbahn und die Grundstückszufahrten werden vollgebunden bituminös ausgeführt.

Im Baubereich befindliche Beleuchtungsanlagen werden zurückgebaut und ersetzt.

#### 1. Abschnitt von Bau-km 0+082 bis Bau- km 0+380

Derzeit ist eine zweispurige Fahrbahn im Zuge der Waldstraße vorhanden. Die geplante und homogen auf gesamter Länge durchgängige Fahrbahnbreite beträgt, insbesondere aus den Erfordernissen des Linienbusverkehrs der HAVAG zukünftig 6,50 m (2x 3,25 m Fahrstreifenbreite).

Der südlich an den Fahrstreifen angrenzende Radfahrstreifen wird mit der Mindestbreite

1,85 m, davon 0,25 m als Breitstrich, ausgeführt. Der nördlich der Fahrbahn verlaufende Gehweg mit „Radverkehr frei“ wird mit einer Regelbreite von 3,00 m einschl. Sicherheitsstreifen realisiert. An partiell vorhandenen Engstellen, aufgrund von Zwangspunkten, ist eine verbleibende Restbreite von  $\geq 1,50$  m gewährleistet.

Vom Beginn der Baustrecke bis Bau-km 1+200 erfolgt die Entwässerung auf gesamter Länge über Straßenabläufe in straßenbegleitende Versickermulden und -gräben.

#### 2. Abschnitt von Bau-km 0+380 bis Bau- km 1+300

Die vorgenannten Angaben zur Fahrbahn, zum Radfahrstreifen und zum Geh-/ Radweg sowie zur Entwässerung der Fahrbahn gelten sinngemäß.

Im Birkenweg befindet sich ein Regenwasserkanal der Halleschen Wasser und Stadtwirtschaft GmbH. Dieser Sammler hat einen Zulauf aus dem südlichen Entwässerungsgraben der Waldstraße. Die HWS GmbH gestattet in diesen Sammler eine Einleitung von maximal 10 l/s. Die Planung sieht vor, dass der vorhandene Zulauf aus dem Graben verschlossen wird. Stattdessen werden zwei neu geplante Straßeneinläufe im Kreuzungsbereich an diesen Sammler angeschlossen. Für die Straßenentwässerung ab Bau-km 1+200 sind keine Versickerungsgräben/-mulden mehr vorhanden. Die Entwässerung der gesamten Verkehrsanlage wird bis zum Ende der Baustrecke über wasserführende Bordrinnen in Straßenabläufe und in einen neu zu errichtenden Regenwasserkanal zur Vorflut geführt. Die Einleitung erfolgt in den „Hechtgraben“.

Die derzeitigen Haltestellenbereiche „Knolls Hütte“ in beiden Fahrtrichtungen (Bau-km 1+280) werden durch Haltestellenkaps ersetzt. Das Haltestellenkap ist eine Haltestelle deren Rand direkt an den durchgehenden Fahrstreifen der Waldstraße anbindet. Der Bus hält direkt auf der Fahrbahn dicht am Bordstein (Kasseler Sonderbord), um den Fahrgastwechsel barrierefrei zu gewährleisten. Vorteil der Haltestellenkaps sind die geringen Ausbaulängen und die infolge der Wartepflicht für nachfolgende Verkehre resultierende Verkehrsberuhigung bzw. -sicherheit. Planungsgegenständlich ist zudem die Anordnung einer Querungshilfe für den nichtmotorisierten Individualverkehr in diesem Bereich.

#### 3. Abschnitt von Bau-km 1+300 bis Bau- km 1+500

Die vorgenannten Angaben zur Fahrbahn und zum Geh-/ Radweg sowie zur Entwässerung der Fahrbahn gelten sinngemäß. Ab Bau-km 1+300 endet der Radfahrstreifen auf der Südseite. Der Radverkehr wird auf dem dort beginnenden Gehweg mit dem Zusatz „Radverkehr frei“ nahtlos weitergeführt. Die Regelbreite beträgt 3,00 m. Im Bereich von Zwangspunkten sind Engstellen mit einer Restbreite von ca. 1,50 m aufgrund zu erhaltender Baumstandorte erforderlich.

Die vorhandenen fünf Stellplätze auf der Nordseite (ab Bau-km 1+450) werden zurückgebaut.

#### 4. Abschnitt von Bau-km 1+500 bis Bau- km 1+717

Die vorgenannten Angaben zur Fahrbahn, zu den Geh-/ Radwegen und zur Entwässerung der Verkehrsanlage gelten sinngemäß, jedoch werden die beidseitig straßenbegleitenden Geh-/ Radwege über zusätzliche Versickermulden an den jeweiligen äußeren Rändern über Bankett und Böschung entwässert.

### **3.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung wurden die natürlichen Gegebenheiten innerhalb des Untersuchungsraumes für die Schutzgüter Biotope und Arten, Boden, Wasser, Klima/Luft sowie das Landschaftsbild dargestellt und bewertet.

Erhebliche und/oder nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes im Sinne der

Eingriffsregelung, die durch den geplanten Ausbau verursacht werden, werden durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege (Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) planerisch kompensiert.

Für die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung wurde für die notwendigen Baumbeseitigungen auf die Festlegungen der Baumschutzsatzung der Stadt Halle Bezug genommen, während für alle weiteren Biotoptypen das Bewertungsmodell Sachsen-Anhalt herangezogen wurde.

Folgende Ausgleichsmaßnahmen werden umgesetzt:

Ausgleichsmaßnahmen A 1: Wegerekultivierung und Muldenanlage von Bau-km 0+81,9 bis Bau-km 0+378, Neuanlage von Rasenflächen auf ehemals befestigten Flächen in unmittelbarer Nähe des Eingriffs.

Ausgleichsmaßnahmen A 2: Neuanlage einer Baum-Strauchhecke von Bau-km 1+585 bis Bau-km 1+650, Anschluss der Baum-Strauchhecke an die benachbarten Hecken- (West) und Gehölzstrukturen (Ost) der Biotopverbund parallel zur Straße.

Ausgleichsmaßnahmen A 3: Ersatzpflanzung nach Baumschutzsatzung, Baumreihe aus 11 Eichen von Bau-km 1+598 bis 1+688,

Folgende Ersatzmaßnahmen werden umgesetzt:

Ersatzmaßnahmen E 1: Waldumbau im Bereich NSG Rabeninsel innerhalb des Stadtgebietes Halle, Aufwertung eines vorhandenen Laubmischwaldes mit überwiegend nicht-heimischen Baumarten in einem Hartholzauenbestand im Bereich des NSG „Halle-Rabeninsel“, Zielbiotoptyp nach Entwicklungskonzeption der UNB der Stadt Halle (Hartholzauenwälder).

Ersatzmaßnahmen E 2:

Ersatzpflanzung nach Baumschutzsatzung, 21 Stück Bäume an einem externen Standort innerhalb des Stadtgebietes Halle. Die Ersatzpflanzungen können aus technisch-funktionalen Gründen nicht in unmittelbarer Nähe des Eingriffs ausgeführt werden. Deshalb erfolgt die Pflanzung an einem externen Standort.

Das Maßnahmenkonzept ist so angelegt, dass ein funktionaler Ausgleich der prognostizierten Beeinträchtigungen in gleichartiger oder gleichwertiger Weise unter Berücksichtigung der allgemeinen naturschutzrechtlichen und -fachlichen Zielsetzungen und der übergeordneten landschaftsökologischen Planungsziele erreicht wird.

Mit Umsetzung aller beschriebenen Maßnahmen kann der Eingriff vollständig kompensiert werden.

### **3.3 Grunderwerb**

Zur Realisierung des Vorhabens ist Grunderwerb erforderlich.

Infolge der Flächenbeanspruchung ist das Versetzen massiver Grundstücksmauern, vorhandener Zaunanlagen und Eingangstore zwingend erforderlich.

In Würdigung vorstehender Belange ist nach derzeitigem Kenntnisstand zur Schaffung des Baurechts ein Planfeststellungsverfahren notwendig.

### **3.4 Straßenentwässerung/ Vorflut**

Im gesamten Planungsabschnitt ist kein ausreichendes Entwässerungssystem vorhanden, um das Oberflächenwasser der gesamten Verkehrsanlage abzuleiten. Dies führt zu Wasserstauungen in Randbereichen parallel der Fahrbahn. Im Rahmen der durchgeführten Bestandserhebung wurde festgestellt, dass die vorhandene Straßenentwässerung funktionstüchtig, jedoch nicht leistungsfähig ist.

Grundsätzlich ist das Planungsziel, das zukünftig anfallende Regenwasser dezentral zu

versickern. Dazu werden die vorhandenen Gräben profiliert und neue Versickerungsmulden/-gräben angelegt. Die Gräben dienen dabei nicht der Ableitung des Regenwassers, sondern der direkten Versickerung. Wo dies aus platztechnischen Gründen nicht möglich ist, ist eine Entwässerung über Straßenabläufe bzw. Entwässerungsrinnen vorgesehen.

Die Entwässerungsabschnitte gliedern sich wie folgt:

Station km 0+081,9 (Bauanfang) bis km 0+150: Abschnittslänge ca. 68 m:

Entwässerung über längs verlaufende Kastenrinne, Überleitung durch Stichleitungen in Versickerungsgräben/ -mulden,

Station km 0+150 bis km 0+380: Abschnittslänge ca. 230 m:

Entwässerung über Bankett in Versickerungsgraben bzw. über Straßenabläufe, Überleitung durch Stichleitungen in Versickerungsgräben/ -mulden,

Station km 0+380 bis km 0+725: Abschnittslänge ca. 345 m:

Entwässerung über Bankett in Versickerungsgraben bzw. über Straßenabläufe, Überleitung durch Stichleitungen in Versickerungsgräben/ -mulden, Entwässerung des rechtsseitigen Geh- und Radweges über Quergefälle zur Fahrbahn,

Station km 0+725 bis km 1+205: Abschnittslänge ca. 480 m:

Entwässerung über Bankett in Versickerungsgraben bzw. über Straßenabläufe, Überleitung durch Stichleitungen in Versickerungsgräben/ -mulden, Entwässerung des rechtsseitigen Geh- und Radweges über Quergefälle zur Fahrbahn, wie vorheriger Abschnitt, aber mit anderem Grabenprofil,

Station km 1+205 bis km 1+717: Abschnittslänge ca. 512 m:

keine Versickerungsgräben vorhanden, Entwässerung über Bordrinne, Straßenabläufe, Anbindung auf neu zu bauenden RW-Kanal zur Vorflut „Hechtgraben“,

Sonderlösung Station 0+643 : HWS-Sammler ON 250 Birkenweg:

Im Birkenweg verläuft ein RW-Sammler der Halleschen Wasser und Stadtwirtschaft GmbH. Dieser Sammler hat einen Zulauf aus dem südlichen Entwässerungsgraben der Waldstraße. Gemäß Abstimmungsergebnis der Planung gestattet die HWS in diesen Sammler eine Regenwassereinleitung von max. 10 l/s. Die Planung sieht vor, dass der vorhandene Zulauf aus dem Graben verschlossen wird. Es werden 2 neu geplante Straßeneinläufe im Kreuzungsbereich an diesen Sammler angeschlossen.

## **4. Kosten und Finanzierung**

### **4.1 Kostenberechnung**

Die Baukosten für das Vorhaben wurden gemäß des vorliegenden Vorentwurfes (Entwurfsplanung) mit 2.899.100 Euro berechnet.

Die Gesamtkosten für das Vorhaben setzen sich wie folgt zusammen:

Baukosten einschl. Grunderwerb	2.899.100 Euro	Verkehrsanlage
Planungskosten	383.800 Euro	Grundleistungen HOAI, besondere Leistungen HOAI, gutachterliche Leistungen und Untersuchungen, sonstige Nebenkosten
<hr/>	<hr/>	
Gesamtkosten	3.282.900 Euro	

### **4.2 Finanzierung**

Die Finanzierung des Vorhabens erfolgt aus dem Finanzhaushalt der Stadt Halle (Saale) und soll über die Förderung nachhaltiger Mobilität, Teilaktion Radwege aus Mitteln 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	3.282.900 Euro
geplante Fördermittel	2.954.600 Euro
Eigenmittel	328.300 Euro

Die Beantragung der Förderung erfolgte im November 2018. Eine endgültige Bewilligung steht noch aus.

Eine anteilige Straßenausbaubeitragspflicht für in Aussicht gestellte Fördermittel mit einer Förderquote in Höhe von 90% 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 Waldstraße ca. 10.650 Euro/a 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.

Im Bereich von Grundstückszufahrten werden die Nebenanlagen (Geh-/ Radweg) baulich durchgängig umgesetzt (siehe Anlage 2/ Lagepläne).

Die Ausbildung der Einmündungen erfolgt barrierefrei (einschließlich Nullabsenkung). Die Beschilderungs- und Markierungspläne werden im Zuge der nächsten Planungsphasen nach Maßgabe der unteren Verkehrsbehörde (FB Sicherheit) 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“ und Zustimmung zum Vorhaben ist in der Anlage 6 enthalten.

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

Die Realisierung der Maßnahme ist derzeit noch abhängig von der Bewilligung der Fördermittel.

Die Bauausführung ist vorbehaltlich der Sicherung der Finanzierung und in Abhängigkeit der Baurechtschaffung im Zuge der nächsten Planungshase für 2021 vorgesehen.