



## Beschlussvorlage

TOP:  
Vorlagen-Nummer: **VII/2019/00348**  
Datum: 13.11.2019  
Bezug-Nummer.  
PSP-Element/ Sachkonto:  
Verfasser: FB Planen  
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	03.12.2019	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben	12.12.2019	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	18.12.2019	öffentlich Entscheidung

**Betreff: Baubeschluss GRW-Maßnahme Elsterradweg Regensburger Straße**

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Stadtrat beschließt die bauliche Realisierung der GRW-Maßnahme Elsterradweg Regensburger Straße.
2. Der Baubeschluss erfolgt vorbehaltlich der Bewilligung der im Rahmen des Programms „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur – Tourismus“ beantragten Fördermittel.

René Rebenstorf  
Beigeordneter

## Darstellung finanzielle Auswirkungen

Für Beschlussvorlagen und Anträge der Fraktionen

Finanzielle Auswirkungen  ja  nein  
 Aktivierungspflichtige Investition  ja  nein

### Ergebnis Prüfung kostengünstigere Alternative

Es wurden Fördermittel über das Programm „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur – Tourismus“ beantragt. Eine vorläufige Förderzusage liegt vor. Die Förderquote liegt bei 88 %. Andere Fördermittel stehen nicht zur Verfügung.

### Folgen bei Ablehnung

Die vorläufige Förderzusage ist u.a. an den Nachweis eines Durchführungsbeschlusses bis zum 31.12.2019 gebunden. Sofern dieser nicht fristgerecht vorliegt, kann die Förderzusage aufgehoben werden. Damit wären unter Umständen die Förderwürdigkeit in Gänze oder die Förderquote in Frage gestellt. Bereits verausgabte Planungsmittel sowie die Kosten für eine spätere Realisierung des Vorhabens wären dann mit einem höheren Eigenmittelanteil oder zu 100 % über Eigenmittel der Stadt zu finanzieren.

A	Haushaltswirksamkeit HH-Jahr ff.	Jahr	Höhe (Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
<b>Ergebnisplan</b>	<b>Ertrag (gesamt)</b>			
	<b>Aufwand (gesamt)</b>			
<b>Finanzplan</b>	<b>Einzahlungen (gesamt)</b>	2018	0,00	8.54101110.705
		2019	0,00	
		2020	196.600,00	
		2021	700.600,00	
	<b>Auszahlungen (gesamt)</b>	2018	15.083,00	8.54101110.700
		2019	44.017,00	
		2020	196.600,00	
		2021	754.300,00	

<b>B Folgekosten</b> (Stand:		<b>ab Jahr</b>	<b>Höhe</b> (jährlich, Euro)	<b>Wo veranschlagt</b> (Produkt/Projekt)
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	<b>Ertrag</b> (gesamt)			
	<b>Aufwand</b> (ohne Abschreibungen)	2022	3.100,00	1.54101/52210100
	<b>Aufwand</b> (jährliche Abschreibungen)			

Auswirkungen auf den Stellenplan  
Wenn ja, Stellenerweiterung:

ja

nein

Stellenreduzierung:

Familienverträglichkeit:

ja

Gleichstellungsrelevanz:

ja

## **Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung**

GRW-Maßnahme – Elsterradweg Regensburger Straße

### **- Baubeschluss -**

Halle ist eine Stadt am Fluss. Landschaftlich reizvoll gelegen, verlaufen Elster und Saale durch eine abwechslungsreiche Aue mit zahlreichen Nebenarmen und zwischengelagerten Inseln mitten durch die Stadt. Darüber hinaus kann Halle aber auch auf eine interessante kulturgeschichtliche Entwicklung verweisen, die sich in der Kulturmeile entlang der Saale widerspiegelt. Burg Giebichenstein, historische Altstadtkante mit Moritzburg, Dom und Neuer Residenz tragen als architektonische Alleinstellungsmerkmale ebenso wie die Saline oder das neue Planetarium im alten Gasometer zur Unverwechselbarkeit der Stadt bei. Die lebendige Altstadt mit der Marktkirche und vielen kulturellen und gastronomischen Angeboten hat ebenso ihren Reiz, noch dazu, wo dies alles relativ komprimiert und auf kurzen Wegen zu erreichen ist.

Der GRW-Förderantrag zielt darauf ab, das touristische Potential der Stadt weiter zu entwickeln und die touristische Infrastruktur auszubauen. Ein Maßnahmeschwerpunkt liegt auf dem weiteren Ausbau der touristischen Radwege im Stadtgebiet. Mit den beantragten Fördermitteln kann der Ausbau sowohl des Saale- als auch des Elster-Radwanderweges im gesamten Stadtgebiet durchgängig fertiggestellt werden.

Der Elsterradwanderweg, der von seiner Quelle an der tschechischen Grenze bis zur Mündung in die Saale ca. 250 km Streckenlänge umfasst, endet im Stadtgebiet. Der hallesche Abschnitt umfasst ca. 7 km. Im Bestand wird der Elsterweg beinahe ausschließlich entlang von Straßen geführt, meist ohne separate Abgrenzung und teilweise in einem schlechten Ausbauzustand. Beim Elsterradweg liegt das Ziel der Antragstellung darin, die Trassenführung überhaupt erst einmal in Flussnähe zu verlagern und den Weg abschnittsweise in landschaftlich reizvolle Bereiche in Ufernähe zu führen. Dies ist aufgrund hoher Naturschutzauflagen nur in Teilen möglich. In den restlichen Abschnitten sollen durch Straßenausbau bzw. durch die Einordnung von straßenbegleitenden Radwegen die Oberflächen zumindest fahrradfreundlich gestaltet werden.

Im ersten Abschnitt soll der Elsterradweg, beginnend an der Stadtgrenze, etwa 1230 m entlang der Regensburger Straße auf eine neue, kürzere Trasse verlagert werden. Ausschlaggebend war hier die Möglichkeit, mit einem Asphaltbelag eine nutzungsfreundliche Alternative zum Kopfsteinpflaster der bestehenden Trasse anbieten zu können. Die Trasse wird auf der Nordseite überwiegend als Gehweg / Radfahrer frei im 2-Richtungsverkehr entstehen. Zwischen Karl-Meißner-Straße und dem Bauende an der Straße Zum Burgholz wird sie beidseitig im 1-Richtungsverkehr geführt. Ab der Straße Zum Burgholz verschwenkt die Trasse wieder auf die vorhandene Wegeführung auf Nebenstraßen, da die Regensburger Straße im weiteren Verlauf zu schmal für separate Radwegeanlagen wird. Die im Ausbaubereich vorhandenen 2 Bushaltestellen sollen barrierefrei ausgebaut und der Wertstoffcontainerplatz geringfügig verlagert und erneuert werden. Die durch die Trasse verursachte Versiegelung wird an anderer Stelle im Stadtgebiet wieder ausgeglichen. Einer der vorhandenen Straßenbäume muss aus Platzgründen gefällt werden. Als Ersatz werden 2 neue Hochstämme gepflanzt.

Die Folgekosten erhöhen sich durch den Ausbau von brachliegenden Nebenflächen und die Pflanzung von neuen Bäumen um 3.100 € pro Jahr

Im Rahmen des Jour fixe Familienverträglichkeit am 31.01.2019 erhielt das Vorhaben uneingeschränkte Zustimmung. Es wurde als familienverträglich eingestuft.

Mit dem Beschluss des Stadtrates vom 26.09.2018 (Vorlagen-Nr.: VI/2018/04204 wurde auf einen Variantenbeschluss verzichtet.

Das Vorhaben unterliegt der fachlichen Prüfung durch das Bau- und Liegenschaftsmanagement des Landes. Der Planungsausschuss wird über das Prüfergebnis informiert.

## 1 Anlass der Planung / Entwicklungsziele

Der Tourismus ist mittlerweile ein ernstzunehmender Wirtschaftsfaktor in der Region. Von 2008 bis 2017 ist die Zahl der Übernachtungen deutlich von 293.478 auf 416.503 gestiegen (+41,9 %). Während die durchschnittliche Aufenthaltsdauer über diesen Zeitraum zwar gesunken ist, konnte Halle eine steigende Anzahl an Gästen verbuchen.

Abgeleitet aus den Aufenthaltstagen sowie den durchschnittlichen Ausgaben der Gäste ergibt sich ein Bruttoumsatz im Tourismus von 213,43 Mio. Euro (194,03 Mio. inflationsbereinigt). Den größten Anteil an diesem Umsatz haben die 5,5 Mio. Tagesreisen mit 67 %, gefolgt von den Aufenthaltstagen in gewerblichen Betrieben (mehr als 10 Betten) mit 30 %.

Ableitend aus dem Bruttoumsatz ergibt sich ein touristischer Einkommensbeitrag von 97,2 Mio. Euro. Dies entspricht einem Äquivalent von rund 5.400 Personen, die durch die touristische Nachfrage in Halle (Saale) ein durchschnittliches Primäreinkommen (= 18.000 Euro pro Kopf) beziehen. © BTE 2019, Aktualisierung und Ergänzung Studie Wirtschaftsfaktor Tourismus für die Stadt Halle (Saale) 2012 (dwif)

Durch den Tourismus entstehen in der Region neben einer relevanten Anzahl von Arbeitsplätzen und in der Folge auch von Beiträgen in die Sozialversicherungssysteme auch ein signifikanter Anteil am Steueraufkommen. Gemessen an den ermittelten Effekten ist der Tourismus im Hinblick auf Größe und ökonomischer Bedeutung als mittelgroße Branche zu charakterisieren, für die noch weiteres Entwicklungspotenzial besteht.

Dabei geht es neben der Qualifizierung und Ergänzung von Angeboten vor allem um die Verbesserung der Vernetzung und Erreichbarkeit. Ziel ist es daher, die für die touristische Entwicklung relevanten und überregional bedeutsamen Flussradwanderwege an Elster und Saale durchgängig im gesamten Stadtgebiet auf einen einheitlichen, sicheren und funktionsfähigen Ausbaustandard zu heben und abschnittsweise auf ufernähere und möglichst autofreie Trassen zu verlagern. Im Stadtgebiet konnten in den letzten Jahren zwar bereits einige Trassenabschnitte saniert und ausgebaut werden, nach wie vor gibt es aber auch qualitativ stark abfallende Wegebereiche, die sowohl im Hinblick auf Attraktivität und Nutzungsfreundlichkeit, vor allem aber auf Grund ihres Zustandes problematisch sind.

### **Abschnitt Regensburger Straße**

Für den Elsterradweg trifft dies u. a. auf den Streckenabschnitt in Osendorf zu. Hier wird die Trasse im Moment abseits der Regensburger Straße über weniger stark befahrene Nebenstraßen durch die Ortslage geführt. Von der Fritz-Kießling-Straße aus führt der Radweg über die Karl-Meißner Straße, die aber mit Kopfsteinpflaster befestigt ist, was die Benutzungsfreundlichkeit sehr stark einschränkt. Eine Ertüchtigung des Abschnittes durch einen separat geführten Radfahrstreifen ist dort aufgrund der räumlichen Enge nicht möglich. Daher soll eine alternative, direkter geführte und kürzere Strecke entlang der Regensburger Straße mit einer Asphaltoberfläche ausgebaut und der Elsterradweg zukünftig auf diese Trasse verlegt werden.

## 2 Bestandsbeschreibung

Die Regensburger Straße ist eine Landesstraße, die im Südosten der Stadt als überörtliche

Zufahrtsstraße dient. Sie bindet im Westen an die B91 Merseburger Straße und im Osten an die L170 aus Richtung Döllnitz an. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Auf der Nordseite der Regensburger Straße wurde der Elsterradweg von der östlichen Stadtgrenze bis zur Fabrikstraße bzw. dem Abzweig in die Fritz-Kießling-Straße vor einiger Zeit bereits als 2-Richtungs-Radweg ausgebaut. Der asphaltierte Radweg verläuft hier niveaugleich mit der Straße und wird durch einen Tiefbord getrennt.

Ab der Fabrikstraße wird der „normale“ Radverkehr in Richtung Ammendorf dann auf die Regensburger Straße geführt. Als ausgebaute Nebenanlage ist hier bis zur Straße der Bergarbeiter nur ein Gehweg vorhanden. Im weiteren Verlauf ist der Randstreifen zwischen der Straße und der angrenzenden Grundstücksmauer zum Bahngelände mehr oder weniger unbefestigt. Erst in Höhe der Kurve, am Haus Nr. 44 sind wieder Oberflächenbefestigungen in unterschiedlicher Art und Breite vorhanden. Hier gibt es auch einige einzelne Straßenbäume, die in einem Rasenbankett stehen.

In Höhe der Richard-Loesche-Straße und der Karl-Meißner-Straße befinden sich zwei Bushaltestellen, die noch nicht barrierefrei ausgebaut sind.

In der Nähe der Bushaltestellen befindet sich jeweils auch ein Wertstoffcontainerplatz.

Vor dem Kindergarten (Regensburger Straße Nr. 40) ist ein Doppelholmgeländer auf dem Gehweg vorhanden, welches nicht den aktuellen Vorschriften entspricht.

Die Südseite der Regensburger Straße verfügt durchgehend über einen Gehweg, jedoch schwankt die Ausbaubreite in Abhängigkeit von den Grundstücksgrenzen oder der Geländesituation sehr stark. Gegenüber der Grundschule befinden sich die Haltestellen für den Linienbus und die Fahrbibliothek. Hier gibt es ebenfalls einige wenige Straßenbäume in Rasenflächen.

An der Grundschule ist auch ein gesicherter Fußverkehrsüberweg (Zebrastreifen) vorhanden.

Ab der Einmündung der Straße Zum Burgholz / Radeweller Straße verengt sich der Straßenquerschnitt und die Breite der vorhandenen Nebenanlagen entlang der Regensburger Straße nimmt ab.

Die Regensburger Straße wird über Straßenabläufe in einen vorhandenen Mischwasserkanal entwässert. Die Straße ist beleuchtet.

### **3 Entwurfslösung**

Der Elsterradweg wird zukünftig auf die direkte und kürzere Strecke auf der Nordseite der Regensburger Straße verlagert. Er wird als „Gehweg - Radfahrer frei“ mit einer Asphaltoberfläche mit Zweirichtungsverkehr ausgebaut, lediglich der Abschnitt zwischen der Straße Zum Burgholz und der Regensburger Straße 106 sind beidseitig als 1-Richtungsverkehr ausgebaut.

Aus Platzgründen ist die Herstellung eines separaten Gehwegs und eines Radwegs nicht möglich. Die Frequentierung als Gehweg ist überwiegend als untergeordnet zu sehen, da die Trasse in weiten Teilen nicht angebaut ist und das Grundstück der Deutschen Bahn auch noch durch eine Mauer begrenzt wird.

Der „Gehweg - Radfahrer frei“ wird mit einer Regelbreite von 3,00 m hergestellt. Die Breite setzt sich aus 0,15 m Hochbord, 3,00 m Asphaltfläche und 0,08 m Tiefbord zusammen. Die Randbereiche bis zur vorhandenen Mauer werden mit einer wassergebundenen Decke befestigt.

Entsprechend Verwaltungsvorschrift zu §2 der StVO gilt als Voraussetzung für die Freigabe linker Radverkehr im Gegenverkehr, dass:

a) die lichte Breite des Radweges einschließlich der seitlichen Sicherheitsräume durchgehend

in der Regel 2,40 m, mindestens 2,00 m beträgt,

b) nur wenige Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten zu überqueren sind,

c) dort auch zwischen dem in Gegenrichtung fahrenden Radverkehr und dem Kraftfahrzeugverkehr ausreichend Sicht besteht.

Entsprechend ERA, Abschnitt 3.6 "Gemeinsame Führung mit dem Radverkehr" unter Abschnitt "Breite", hängt die Breite der Verkehrsanlage von der Nutzungsintensität im Rad- und Fußgängerverkehr ab und beträgt bei geringer Nutzungsintensität mindestens 2,50 m.

Zwischen Fabrikstraße und Straße der Bergarbeiter wird der an den bereits hergestellten Abschnitt in Höhe der Fabrikstraße angebunden. Die vorhandene Linienführung wird fortgesetzt und der Radweg mit der Fahrbahn geführt. Ab der Straße der Bergarbeiter schwenkt die Trasse vollständig in den Seitenbereich auf den jetzigen Gehweg. Auf der nördlichen Fahrbahnseite endet der geplante Ausbau in Höhe Grundstück Nr. 37. Die Radfahrerinnen und Radfahrer, welche in Richtung Ammendorf fahren, werden dort auf die Fahrbahn geleitet. Bis zur Radeweller Straße wird der Radverkehr dann über einen Radfahrerschutzstreifen weitergeführt und ordnet sich hier ab der Kreuzung Regensburger-/ Radeweller Straße in den Verkehr mit ein. Die Benutzerinnen und Benutzer des Elsterradweges in Richtung Ammendorf biegen an dieser Stelle nach links in die Straße Zum Burgholz ab. Von hier aus verläuft der Elsterradweg über die Straße Zum Burgholz und die Wasserstraße in westlicher Richtung zur Elster. Eine Weiterführung des Elsterradweges ist über die Regensburger Straße aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse nicht möglich.

Die Benutzerinnen und Benutzer des Elsterradweges in Richtung Osendorf werden von der Straße Zum Burgholz auf der Südseite der Regensburger Straße bis zum Grundstück Nr. 108 geführt. Hier sollen die Benutzenden des Elsterradweges die Fahrbahn queren und werden auf der nördlichen Straßenseite im Zweirichtungsverkehr in Richtung Osendorf geführt.

Für den Gehweg - Radfahrer frei“ ist folgender grundhafter Aufbau vorgesehen:

4 cm Asphaltdeckschicht AC 8 DN, 50/70  
8 cm Asphalttragschicht AC 22 TN 50/70  
28 cm Schottertragschicht B1 0/32  $E_{v2} \geq 100$  MPa  
40 cm Gesamtdicke

In den Grundstückszufahrten wird die Gesamtaufbaustärke auf 50 cm für PKW- und 60 cm für LKW-zufahrten erweitert. Der Belag wird in Anlehnung an das Bestandsmaterial in Asphalt oder Betonsteinpflaster hergestellt.

Es sind Bodenverbesserungsmaßnahmen zur Erreichung der Mindesttragfähigkeit des Planums erforderlich.

Die beiden Bushaltestellen auf der Nordseite werden im Zuge der Baumaßnahme mit Busborden barrierefrei ausgebaut. Im Bereich der Bushaltestelle Richard-Lösche-Straße muss der Weg auf eine asphaltierte Breite von 1,60 m eingeengt werden, da dann die Einfriedung zum Gelände der Deutschen Bahn angrenzt.

An der Bushaltestelle in Höhe der Karl-Meißner-Straße wird im Zuge der Baumaßnahme zwischen neuer Bushaltestelle und Grundstückszufahrt Nr. 40 das vorhandene Gelände aufgenommen und durch ein neues Doppelholmgelände ersetzt, um die Verkehrssicherheit im Bereich des Kindergartens zu gewährleisten.

Für die Warteflächen der Haltestellen ergibt sich gemäß RStO12, Tafel 6, Zeile 1 folgender grundhafter Aufbau:

8 cm Betonsteinpflaster  
4 cm Pflasterbettung  
15 cm Schottertragschicht B1 0/32  $E_{v2} \geq 120$  MPa  
23 cm Frostschutzschicht B2 0/45,  $E_{v2} \geq 100$  MPa  
50 cm Gesamtdicke

An beiden Haltestellen wird ein Fahrgastunterstand errichtet. Auf der Südseite wird die Haltestelle der Fahrbibliothek ebenfalls mit ausgebaut. Die Haltestellen des Linienbusses liegen außerhalb des Bearbeitungsbereiches des Radwegeneubaus, so dass sie im Zuge dieser Maßnahme nicht mit erneuert werden können.

Der vorhandene Wertstoffcontainerplatz gegenüber der Karl-Meißner-Straße wird erneuert, der Containerplatz gegenüber der Karl-Puppe-Straße muss aus Platzgründen in Straße der Bergarbeiter verlagert werden.

Auf der Südseite der Regensburger Straße müssen im Zuge der Ausbaumaßnahme zwei Straßenleuchten umgesetzt werden. Eine Straßenleuchte muss in der Nähe der Einmündung Zum Burgholz aus dem neuen „Gehweg - Radfahrer frei“ herausgenommen werden. Die zweite Straßenleuchte ist ebenfalls auf der südlichen Straßenseite bei der neuen Aufstellfläche der Fahrbücherei umzusetzen.

Die Entwässerung der geplanten Flächen erfolgt über Straßeneinläufe in den vorhandenen Mischwasserkanal. Vor verschiedenen Grundstückzufahrten und Grundstückszugängen müssen Entwässerungsrinnen gesetzt und über separate Anschlussleitungen an den vorhandenen Mischwasserkanal angeschlossen werden.

Durch den Ausbau der bislang weitgehend un- oder teilbefestigten Nebenflächen werden zusätzliche Flächen versiegelt. Der Ausgleich erfolgt aus dem Flächenpool „Kleingartenanlage Saaletal-Lettin“. Hier wurde im Rahmen einer Hochwasserfolgemaßnahme die Kleingartenanlage rückgebaut und Flächen entsiegelt.

Zum Schutz der beiden Bäume neben der Einfahrt bei Station 0+160, am Grundstück Nr.109 werden im Gehweg Wurzelbrücken mit einer Radlast von 50 KN eingebaut. Auf der Nordseite, bei Station 0+308 muss im Kurvenbereich aus Platzgründen ein Baum gefällt werden. Der Ausgleich erfolgt im Rahmen der Baumschutzsatzung der Stadt Halle durch die Neupflanzungen von zwei großkronigen Laubbäumen mit einem Stammumfang von 18-20 cm.

Darüber hinaus werden in der Regensburger Straße zur Vervollständigung der Baumreihe 5 weitere Bäume neu gepflanzt. Diese Pflanzungen dienen dem externen Ausgleich anderer GRW-Maßnahmen.

Durch den Radverkehrsbeauftragten der Stadt und die Förderservice GmbH der Investitionsbank Sachsen-Anhalt werden die Verlagerung und der Ausbau der Trasse befürwortet.

Die abschließende Genehmigung der Trassenänderung durch das Landesverwaltungsamt steht noch aus.

<b>4</b>	<b>Finanzierung</b>
----------	---------------------

Für die Maßnahme wurden Fördermittel aus dem Programm „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur – Tourismus“ beantragt. Eine vorläufige Förderzusage liegt vor. Die Förderquote liegt bei ca. 88 %.

**Finanzierungsübersicht des Bauablaufs**

<b>ERW Regensburger Straße</b>		Ist	HH-Erm.	Plan	Plan	
<b>PSP-Elemente</b>	<b>Kostenberechnung</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Gesamt</b>
8.54101110.700.900	Bauleistungen	0	0	180.200	720.800	901.000
8.54101110.700.800	Planungsleistungen	15.083	44.017	16.400	33.500	109.000
<b>Gesamtkosten</b>		<b>15.083</b>	<b>44.017</b>	<b>196.600</b>	<b>754.300</b>	<b>1.010.000</b>
8.54101110.705	Zuweisung v. Land, GRW 88,83%	0	0	196.600	700.600	897.200



Die Finanzierung wird mit der kommenden HH-Planung auf die Jahresscheiben angepasst. Die Refinanzierung wird in 2019 nicht vereinnahmt. Die Deckung der Fehleinnahme erfolgt durch die bereitgestellten Eigenmittel zur GRW-Förderung insgesamt.

## Bauablauf

Die Baumaßnahme beginnt mit den notwendigen Rodungsarbeiten. Diese werden im Fällzeitraum bis Ende Februar 2021 erfolgen. Der Bauzeitraum beträgt etwa 8 Monate. Auf Grund des Zeitfensters für die Pflanzmaßnahmen wird die Maßnahme aber erst Ende 2021 abgeschlossen werden können.

## Kostenberechnung nach DIN 276

KG/LB	Bezeichnung der Kostengruppe / Gewerke	Gesamtpreis in € (netto)
<b>300</b>	<b>Bauwerk - Baukonstruktionen</b>	<b>695.881,95</b>
<b>360</b>	<b>Linienbauteile</b>	<b>562.364,75</b>
361	Straßenkonstruktionen	531.986,91
361	Bushaltestellen	30.377,85
<b>390</b>	<b>Sonstige Maßnahmen für Baukonstruktionen</b>	<b>133.517,20</b>
391	Baustelleneinrichtung	62.736,48
392	Schutzmaßnahmen	18.750,00
393	Sicherungsmaßnahmen	52.030,72
<b>500</b>	<b>Außenanlagen</b>	<b>19.659,16</b>
<b>570</b>	<b>Pflanz- und Saatflächen</b>	<b>19.659,16</b>
574	Pflanzen	2.135,00
575	Rasen und Ansaaten	4.300,21
579	Pflanz- und Saatflächen, sonstiges	13.223,95
<b>600</b>	<b>Ausstattung und Kunstwerke</b>	<b>41.260,00</b>
<b>610</b>	<b>Ausstattung</b>	<b>41.260,00</b>
611	Allgemeine Ausstattung (Haltestellenmöblierung)	41.260,00
<b>700</b>	<b>Baunebenkosten</b>	<b>90.585,78</b>
<b>730</b>	<b>Architekten- u. Ingenieurleistungen</b>	<b>74.115,58</b>
734	Planung d.Ing.-bauw. u.Verkehrsänl.	74.115,58
<b>740</b>	<b>Gutachten und Beratung</b>	<b>8.619,17</b>
743	Bodenmechanik, Erd- und Grundbau	261,80
747	Sicherheits- und Gesundheitsschutz	5.501,37
749	Gutachten und Beratung, sonstiges	2.856,00
<b>770</b>	<b>Allgemeine Baunebenkosten</b>	<b>3.537,28</b>
771	Prüfungen, Genehmigung, Abnahmen	2.632,28
779	Allgemeine Baunebenkosten, sonst.	905,00
<b>790</b>	<b>Sonstige Baunebenkosten</b>	<b>4.313,75</b>
	<b>Gesamtkosten (netto) - Summe KG 100 bis 700</b>	<b>847.386,89</b>
	<b>19 % Mehrwertsteuer</b>	<b>161.003,51</b>
	<b>Gesamtkosten (brutto)</b>	<b>1.008.390,39</b>

## 5 Folgekosten

Kostenfaktor	Bestand			Neu		
	Menge	Einheit	Summe / Jahr	Menge	Einheit	Summe / Jahr
<b>Verkehrsflächen</b>						
Asphaltflächen, bauliche Unterhaltung	1.621	m <sup>2</sup>	1.377,99 €	4.145	m <sup>2</sup>	3.523,13 €
Asphaltflächen, Reinigung	1.621	m <sup>2</sup>	567,35 €	4.145	m <sup>2</sup>	1.450,75 €
Asphaltflächen, Straßenentwässerung	1.621	m <sup>2</sup>	324,20 €	4.145	m <sup>2</sup>	829,00 €
Markierungen (Heißplastik)	0	m	0,00 €	116	m	232,00 €
Radpiktogramme (Heißplastik)	0	Stk	0,00 €	4	Stk	60,00 €
Pflaster- / Plattenflächen	1.018	m <sup>2</sup>	1.324,02 €	730	m <sup>2</sup>	948,90 €
Wassergebundene Decke	1.524	m <sup>2</sup>	2.727,96 €	596	m <sup>2</sup>	1.066,07 €
<b>Grünflächen</b>						
Bäume	0	Stk	0,00 €	7	Stk	980,00 €
Rasenflächen	1.577	m <sup>2</sup>	1.024,82 €	1.069	m <sup>2</sup>	694,85 €
<b>Brachflächen</b>						
	799	m <sup>2</sup>	0,00 €	0	m <sup>2</sup>	0,00 €
<b>Einbauten, Ausstattung</b>						
Straßenabläufe, Reinigung	0	Stk	0,00 €	0	Stk	0,00 €
Straßenentwässerungsleitung, Reinigung	0	m <sup>2</sup>	0,00 €	0	m <sup>2</sup>	0,00 €
Beschilderung	0	Stk	0,00 €	8	Stk	160,00 €
<b>Summe / Jahr (netto)</b>			<b>7.346,34 €</b>			
Mehrwertsteuer 19%			1.395,81 €			
<b>Summe / Jahr (brutto)</b>			<b>8.742,15 €</b>			
				<b>11.834,19 €</b>		

Die Folgekosten für die Flächenunterhaltung erhöhen sich um ca. 1.930 € pro Jahr, da zum Teil brachliegende, nicht unterhaltene Nebenflächen ausgebaut und in Nutzung genommen werden.

Darüber hinaus sind für die standortgerechte Erziehung und Pflege der neuen Einzelbäume Maßnahmen entsprechend der ZTV Baumpflege über einen Zeitraum von 15 Jahren erforderlich. Das erste Jahr Fertigstellungspflege nach der Baumpflanzung ist Bestandteil der Baumaßnahme und wird mit gefördert. Für die restlichen 14 Jahre fallen im Durchschnitt 167 € pro Jahr und Baum an Unterhaltungskosten an.

Insgesamt erhöhen sich die Folgekosten um 3.100 € pro Jahr, die aus dem PSP-Element 1.54101/52210100 des Fachbereichs Bauen gedeckt werden.

### Anlagen:

Anlagen gesamt

Anlage 1 Übersichtsplan Abschnitte Regensburger / Delphin / Kaiserslauterer Straße

Anlage 2 Lageplan 1-6

Anlage 3 Checkliste Barrierefreiheit

Anlage 4 Radverkehrsbeauftragter

