



HALLE ★ *Die Stadt*

## Informationsvorlage

TOP:  
Vorlagen-Nummer: **IV/2004/04591**  
Datum: 08.02.2005  
Bezug-Nummer.  
Kostenstelle/Unterabschnitt: 6630.1330/6300  
Verfasser: FB Tiefbau/Straßenverkehr

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
Hauptausschuss	09.03.2005	öffentlich Kenntnisnahme

**Betreff:** Information zur Zörbiger Straße in der Ortslage Tornau und allgemeine Schlussfolgerungen

### Information:

Vom grundhaften Ausbau der Zörbiger Straße wird zum jetzigen Zeitpunkt abgesehen. Für diese Straßenbaumaßnahme werden keine Mittel geplant. Der Ausbau der Abwasserkanalisation durch die HWA GmbH wird weiter vorangetrieben.

Ingrid Häußler  
Oberbürgermeisterin

## **Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung**

### **1. Zörbiger Straße in der Ortslage Tornau**

Der Ortsteil Tornau befindet sich am nördlichen Stadtrand der Stadt Halle. Die Zörbiger Straße verbindet die Ortslagen Mötzlich und Tornau miteinander. Auf dieser Straße fährt die Buslinie 25 der HAVAG.

Mit dem grundhaften Ausbau der Zörbiger Straße sollte die Infrastruktur in der Ortslage Tornau verbessert werden.

#### **1.1. Zu diesem Vorgehen bewogen folgende Gründe:**

- Konzeptionelle Überlegungen zur Ortslage Tornau (siehe Anlage 9)
- der ungenügende bauliche Zustand der Verkehrsanlage,
- die in der Vergangenheit mehrfach geäußerten Wünsche und Forderungen der Einwohner,
- die Möglichkeit der Kostenersparnis durch die gemeinsame Durchführung mit der HWA GmbH (12% der Herstellungskosten Fahrbahn),
- die perspektivische Angleichung der Ortsteile (Lettin, Seeben etc.) im Ausbauzustand,
- der Ausschluss von nicht beitragspflichtigen Dünnschichtverfahren (Anlage 10).

#### **1.2. Anliegerbeteiligung**

In einer Informationsveranstaltung zum geplanten Ausbau der Zörbiger Straße am 17. 08. 2004 wurde eine technisch vernünftige und genehmigungsfähige Ausbauvariante den Anwohnern vorgestellt (Planungsstand aus Anlagen 1 und 2 ersichtlich, Protokoll siehe Anlage 3). Den Anwohnern wurde erläutert, dass sich die grundhafte Erneuerung erst jetzt im Zusammenhang mit dem geplanten Kanalbau der HWA durch Einsparungseffekte bedingt kostengünstig und in einem Zuge bewerkstelligen lässt.

In der Stadtteilkonferenz für die Ortsteile Mötzlich und Tornau mit der Oberbürgermeisterin Frau Ingrid Häußler am 24. 08. 2004 wurde im Ergebnis der Diskussion mit den Anwohnern festgelegt, dass im Rahmen der Vorplanung verschiedene Varianten des Straßenausbaues untersucht werden.

Am 26. 10. 04 fand die reguläre Anliegerbeteiligung statt, in der die Vorstellung einer technisch vertretbaren Ausbauvariante mit dem geringstmöglichen finanziellen Aufwand erfolgte (siehe Anlagen 4 bis 7). Mit der schriftlichen Einladung erhielten die Anlieger den Plan mit der günstigsten Ausbauvariante sowie Angaben zu den Baukosten und zu der zu erwartenden Beitragshöhe des jeweiligen Anliegers.

Die Vertreter der Stadtverwaltung legten dar, dass die vorgestellte Lösung schon das Ergebnis der Variantenuntersuchung ist und bei den vorhandenen hydrogeologischen Bedingungen als Vorzugslösung die minimalsten Kosten verursacht.

Alle der 25 anwesenden Anlieger sprachen sich gegen einen grundhaften Ausbau der Straße in der vorgestellten Variante aus, bevor nicht auch eine Variante mit bituminösem Dünnschichtverfahren vorgelegt wird.

In der Veranstaltung wurde vom Fachbereich Tiefbau/Straßenverkehr deutlich gemacht, dass das von den Anliegern favorisierte Dünnschichtverfahren nicht zum Einsatz kommen kann, weil damit die notwendige Fahrbahnmindestbreite (vorhanden: 4,50 m) von 5,50 m nicht erreichbar wäre.

Durch die in der Straße fehlende Regenentwässerung wäre der Einsatz von Dünnschichtbelag keine Lösung, weil das Regenwasser ohne Schaffung von Entwässerungseinläufen auf der Straße verbleiben würde.

Trotz dieser Erläuterungen blieb die ablehnende Haltung der Anlieger bis zum Schluss der Veranstaltung bestehen.

Auf der Teilnehmerliste haben 19 Personen schriftlich bekundet, dass sie **keinen** Ausbau der Straße in der vorgestellten Form wünschen. 6 Personen hatten sich der Stimme enthalten. Alle Anlieger wurden aufgefordert, ihre Hinweise und Einwendungen der Stadtverwaltung bis zum 11. 11. 2004 schriftlich zukommen zu lassen.

In den eingegangenen 6 Stellungnahmen wurde die vorgestellte kostengünstigste Ausbauvariante abgelehnt.

### 1.3. Verkehrsbedeutung der Zörbiger Straße

Die Zörbiger Straße ist eine gering belastete Durchgangsstraße mit ortsverbindendem Charakter, deren Verkehrsbedeutung vorwiegend im Anliegergebrauch liegt. Über die Zörbiger Straße erfolgt die Anbindung des Ortsteiles Tornau an das öffentliche Nahverkehrsnetz der Stadt Halle. Hier verkehrt eine Buslinie.

Im Radwegekonzept der Stadt Halle hat die Straße die Funktion einer zusätzlichen Stadtteilverbindung. Die Fußwege werden in der Regel nur von den Anliegern genutzt.

### 1.4. Finanzierung

Diese Maßnahme kann nur aus Eigenmitteln finanziert werden. Fördermittelprogramme für diese oder ähnliche Maßnahmen mit einem Wertumfang von ca. 300 T€ gibt es derzeit nicht. Sie sind auch auf absehbare Zeit nicht zu erwarten.

### 1.5. Abwägung

Die ermittelten Kosten zum grundhaften Ausbau der Zörbiger Straße stellen das noch vertretbare Investvolumen dar, dass sich wie folgt auf das technisch erforderliche Mindestmaß beschränkt (siehe auch Anlagen 4 bis 6):

	Bestand	Planung
Fahrbahn	4,50m	5,50m (Begegnungsfall LKW/PKW bzw. LKW/LKW bei vermin. Geschwindigkeit)
Gehweg	1,60m (auf privaten Flächen)	einseitig 1,75m (incl. Sicherheitsstreifen)
Entwässerung	Kein Straßenentwässerungssystem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 100m über Mulde/Rigole zum Teich</li> <li>• 200m über Borde mit innenliegendem Entwässerungssystem</li> </ul>
Beleuchtung	bleibt unverändert, da funktionstüchtig und ausreichend	
Höchstgeschwindigkeit		30km/h

Eine noch weitere Reduzierung der Ausbaumaßnahme ist nicht vertretbar.

Für den Lieferverkehr mit LKW über 7,5 t (für anliegendes Gewerbe, wie z. B. eine Gerüstbaufirma und Zeltvermietung) sowie für den Busverkehr besitzt der gewählte Fahrbahnquerschnitt von 5,50 m Breite das absolut erforderliche Mindestmaß. Die heute vorhandene Fahrbahn hat dagegen Abschnitte mit Breiten, die nur 4,50 m betragen. Das führt im Begegnungsfall Bus/LKW bzw. LKW/LKW zu Überfahrungen der Nebenanlagen

und damit zu Verkehrssicherheitsproblemen.

Ebenso ist die Gehwegbreite von 1,50 m zzgl. 25 cm Sicherheitsstreifen das Mindestmaß, welches vom Straßenbaulastträger unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit vertreten werden kann.

Für die Straßenentwässerung wurde unter den Vorgaben einer Kostenminimierung und Genehmigungsfähigkeit die vorgeschlagene Lösung gefunden.

Die Straßenbeleuchtung wurde als technisch und funktional hinreichend bewertet und daher unverändert beibehalten.

Dem hohen Grundwasserstand ist die Erfordernis eines vollgebundenen Fahrbahnaufbaus geschuldet, der das Bauen mit der erforderlichen Tragfähigkeit außerhalb des Grundwasserhorizontes sichert. Im Hinblick auf die entstehenden unkalkulierbaren Risiken des grundwassernahen Bauens (Tragfähigkeitsverluste, Bodenaustausch, Wasserhaltung usw.) beim klassischen Aufbau gibt es keine technisch und finanziell vertretbare Alternative. Die Darstellung von noch kostengünstigeren Varianten ist aus Sicht der Stadtverwaltung nicht möglich. Eine Fahrbahnsanierung mittels Aufbringen bituminöser Dünnschichtbeläge ist nicht möglich, weil die vorhandene Fahrbahn abschnittsweise nur bis zu 4,50 m breit ist und damit die benötigte Fahrbahnmindestbreite von 5,50 m nicht erreicht wird. Das Problem der fehlenden Regenwasserableitung würde ohne Schaffung von Entwässerungsabläufen durch den höheren Versiegelungsgrad noch verschärft.

Durch die Aufgrabung für die Kanalverlegung der HWA wird die Gewölbewirkung des alten Pflasterbelages im Fahrbahnbereich gestört. Wenn dadurch später Unebenheiten im Straßenbelag auftreten, könnten diese durch Aufbringen von Dünnschichtbelägen nicht verhindert werden.

Die Nutzung der Chance einer möglichen Kosteneinsparung (12% der Herstellungskosten Fahrbahn gemäß Anlage 8) durch das gemeinsame Vorgehen mit der HWA ist nur zu diesem Zeitpunkt gegeben. Der grundhafter Ausbau zu einem späteren Zeitpunkt wird daher mit höheren Kosten verbunden sein.

Die Höhe der Anliegerbeiträge liegt bei individuell genutzten Wohngrundstücken zwischen 1.219,00 Euro und 2.327,00 Euro. Auf das größte anliegende Gewerbegrundstück würden 24.500,00 Euro Beitragsleistung zukommen. In der Anliegerberatung wurde deutlich gemacht, dass von diesen Größenordnungen betroffene Betriebe in ihrer Existenz erschüttert werden.

Da die Verkehrsbedeutung über den Anliegergebrauch hinaus eher gering ist und sonstige Gründe für den Ausbau sich nicht aufdrängen, sollte dem Anliegervotum nach Belassen der vorhandenen Straßensituation entsprechend hohes Gewicht beigemessen werden.

Es wird daher vorgeschlagen, vom Ausbau der Zörbiger Straße abzusehen.

Die Mittel sollten auf wichtige infrastrukturelle Maßnahmen konzentriert werden, die durch Fördermittelprogramme kofinanziert werden.

## **2. Allgemeine Schlussfolgerung**

Am Beispiel der Zörbiger Straße mit eher untergeordneter Verkehrsbedeutung wird deutlich, dass bei derartigen ungeforderten Maßnahmen mit vehementem Widerstand der Anlieger zu rechnen ist.

Die Anlieger nehmen offenbar bewusst dauerhaft schlechte Straßen in Kauf, solange ein grundhafter Ausbau mit finanziellen Mehrbelastungen verbunden ist.

Die durch den Ausbau zu erzielende Standortverbesserung erreicht hier offenbar nicht den positiven Stellenwert im Verhältnis zur wirtschaftlichen Belastung durch Anliegerbeiträge. Diese Beiträge sind in wirtschaftlich schwierigen Zeiten für die Mehrheit der Anlieger

offensichtlich nur schwer zu verkraften.

Als Konsequenz aus dieser Erkenntnis beabsichtigt die Verwaltung nunmehr, einen mit Baumaßnahmen der HWA einhergehenden grundhaften Ausbau von Anliegerstraßen und Straßen mit unterdurchschnittlicher Verkehrsbedeutung in städtischen Außenbereichen zugunsten geförderter Maßnahmen in Straßen mit überdurchschnittlicher Verkehrsbedeutung im Regelfall nicht weiter zu verfolgen.

### Anlagen

Anlage 1	Lageplan	Planungsstand August 2004
Anlage 2	Straßenquerschnitt	Planungsstand August 2004
Anlage 3	Protokoll zur Bürgerbeteiligung am 17.8.2004	
Anlage 4	Lageplan	Planungsstand Oktober 2004
Anlage 5	Straßenquerschnitt 1	Planungsstand Oktober 2004
Anlage 6	Straßenquerschnitt 2	Planungsstand Oktober 2004
Anlage 7	Protokoll zur 2. Anliegerbeteiligung am 26.10.2004	
Anlage 8	Kostenentwicklung	
Anlage 9	Dörflichen Stadtrandlagen am Beispiel Tornau	
Anlage 10	Übersicht zur Anwendung des Dünnschichtverfahrens für Straßen in Tornau	