



## Beschlussvorlage

TOP:  
Vorlagen-Nummer: **VII/2022/04000**  
Datum: 27.04.2022  
Bezug-Nummer.  
PSP-Element/ Sachkonto: 85110220/6600.1030  
Verfasser: FB Mobilität  
Plandatum:

| Beratungsfolge   | Termin     | Status                     |
|--|------------|----------------------------|
| Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Ordnung                                | 30.06.2022 | öffentlich<br>Vorberatung  |
| Ausschuss für Planungsangelegenheiten  | 05.07.2022 | öffentlich<br>Vorberatung  |
| Ausschuss für Finanzen, städtische Beteiligungsverwaltung und Liegenschaften | 06.07.2022 | öffentlich<br>Entscheidung |
| Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben                     | 12.07.2022 | öffentlich<br>Entscheidung |

**Betreff: Baubeschluss zum straßenbegleitenden Radweg L 50 Magdeburger Chaussee, BA 1 und Genehmigung einer überplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung im Finanzhaushalt für des Haushaltsjahr 2022 im Fachbereich Mobilität**

### Beschlussvorschlag:

1. Der Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben beschließt den Bau des straßenbegleitenden Radweges zwischen Binnenhafenstraße und OD - Punkt (Stadtgrenze Götsche) entlang der L 50 Magdeburger Chaussee.
2. Der Ausschuss für Finanzen, städtische Beteiligungsverwaltung und Liegenschaften beschließt eine überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung (VE) für das Haushaltsjahr 2022 im Finanzhaushalt für die Investitionsmaßnahme:

#### **PSP-Element 8.54101157 Magdeburger Chaussee**

Finanzpositionsgruppe 785\* Auszahlungen für Baumaßnahmen in Höhe von **475.700 EUR** (HHPL Seiten 1298).

#### **Die Deckung erfolgt aus folgender Verpflichtungsermächtigung:**

**PSP-Element 8.54101164 An der Feuerwache** (HHPL Seiten 1298) Finanzpositionsgruppe 785\* Verpflichtungsermächtigung für Baumaßnahmen in Höhe von **475.700 EUR**.

Egbert Geier  
Bürgermeister

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<br>(Produkt/Projekt) |
|---|----------------------------------|------|-------------|--------------------------------------|
|---|----------------------------------|------|-------------|--------------------------------------|

|                     |                                 |           |            |                |
|---------------------|---------------------------------|-----------|------------|----------------|
| <b>Ergebnisplan</b> | <b>Ertrag</b> (gesamt)          |           |            |                |
|                     | <b>Aufwand</b><br>(gesamt)      |           |            |                |
| <b>Finanzplan</b>   | <b>Einzahlungen</b><br>(gesamt) | 2022-2023 | 886.500,00 | 8.54101175.705 |
|                     | <b>Auszahlungen</b><br>(gesamt) | 2020-2023 | 985.100,00 | 8.54101157.700 |

| B  | Folgekosten (Stand:                             | ab Jahr   | Höhe<br>(jährlich,<br>Euro) | Wo veranschlagt<br>(Produkt/Projekt) |
|--|---|-----------|-----------------------------|--------------------------------------|
| Nach Durchführung<br>der Maßnahme zu<br>erwarten | <b>Ertrag</b> (gesamt)                          |           |                             |                                      |
|  | <b>Aufwand</b> (ohne<br>Abschreibungen)         | 2024-2049 | 4.750,00                    |                                      |
|  | <b>Aufwand</b><br>(jährliche<br>Abschreibungen) |           |                             |                                      |

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

Familienverträglichkeit:  ja  
 Gleichstellungsrelevanz:  ja

Klimawirkung:  positiv  keine  negativ

## **Inhaltsverzeichnis:**

1. Veranlassung und Zielstellung
2. Bedeutung des Radweges
3. Ergebnisse der Entwurfsplanung
  - 3.1 Bestand
  - 3.2. Ausbau
  - 3.3 Grunderwerb
  - 3.4 Straßenentwässerung/Vorflut
4. Kosten und Finanzierung
  - 4.1 Kostenberechnung
  - 4.2 Finanzierung
  - 4.3 Begründung für die überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung
  - 4.4 Folge- und Unterhaltungskosten
5. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit
6. Termine und weiteres Vorgehen

## **Anlagen:**

- Anlage 1 Übersichtslageplan
- Anlage 2 Lagepläne Haltestellen
- Anlage 3 Querprofile
- Anlage 4 Unterhaltungsaufwendungen
- Anlage 5 Familienverträglichkeitsprüfung
- Anlage 6 Checkliste barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen
- Anlage 7 Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten

**Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung**  
**Baubeschluss Radweg Magdeburger Chaussee L 50 zwischen Stadtgrenze**  
**(Götsche) und Binnenhafenstraße/ BA 1 und**  
**Genehmigung einer überplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung im**  
**Finanzhaushalt für des Haushaltsjahr 2022 im Fachbereich Mobilität**

### **1. Veranlassung und Zielstellung**

Gemäß des Beschlusses VII/2021/02345 vom 02.03.2021 beauftragte der Stadtrat die Verwaltung die Antragstellung von Vorhaben für das Sonderprogramm „Stadt und Land“ durchzuführen. Beinhaltet in der Beschlussvorlage war das Vorhaben Radweg Magdeburger Chaussee.

Gegenstand dieses Baubeschlusses ist der erste Bauabschnitt des Radweges Magdeburger Chaussee von der Stadtgrenze (Götsche/OD Punkt) bis zur Binnenhafenstraße als Zweirichtungsradweg auf der Ostseite.

Das Finanzhilfeprogramm „Stadt und Land“ ist Bestandteil des Klimaschutzprogrammes 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050. Es soll zu einem effizienten Klimaschutz und der konsequenten Gestaltung einer modernen und menschengerechten Mobilität beitragen. Der Bund unterstützt die Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände insbesondere zur Förderung des wirtschaftlichen Wachstums bei dem Aufbau eines sicheren, in lückenlosen Netzen geplanten und mit geringen Verlustzeiten nutzbaren Radverkehrssystems. Ein solches trägt zu einer nachhaltigen und umweltschonenden Mobilität bei, aggregiert Quelle-Ziel-Verkehre, vermeidet Staus und verflüssigt den Verkehr insgesamt. Ziel ist es weiter, dabei sowohl in urbanen als auch in ländlichen Räumen das Fahrradfahren sicherer und attraktiver für die Radfahrenden zu gestalten und den Umstieg vom Kfz auf das Fahrrad zu fördern.

### **2. Bedeutung des Radweges**

In der Magdeburger Chaussee bestehen zurzeit in den oben beschriebenen Bereichen keine regelkonformen und verkehrssicheren Rad- und Gehwegenlagen.

Die Magdeburger Chaussee (L 50) ehemals Bundesstraße 6 als Hauptverkehrsstraße und Landesstraße ist mit ca. 16.000 KFZ pro Tag (gemessen am 17.10.2018) belegt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h bzw. 70 km/h. Zur verkehrssicheren Führung des Radverkehrs ist eine Trennung vom KFZ-Verkehr mit einer einhergehenden Radwegebenutzungspflicht erforderlich (vgl. ERA 2010).

Die Landesstraßenbaubehörde Regionalbereich Süd (LSBB) plant einen Radweg von der Saalekreisgemeinde Morl bis zur Stadtgrenze nach Halle (Saale). Um eine Fortführung des Radweges im Stadtgebiet zu gewähren, wurden die Planungsideen aufgenommen und im Stadtgebiet als ersten Bauabschnitt fortgeführt.

Damit kann ein Lückenschluss zwischen dem zukünftigen Radweg außerhalb des Stadtgebietes und dem bestehenden Radweg im Bereich der Binnenhafenstraße (Geh-/Radweg Westseite) hergestellt werden. Eine bestehende, sichere lichtzeichengesteuerte Querungsmöglichkeit an der Binnenhafenstraße ist vorhanden und kann genutzt werden. Einem weiteren, zukunftsorientierten Ausbau des Radweges bis zur Saalebahn einschließlich dem Umbau mehrerer, signalisierter Knotenpunkte steht dem Vorhaben später nichts entgegen.

Die Führung des Radweges der LSBB erfolgt als Zweirichtungsradweg ab dem Abzweig Sennowitz auf der östlichen Straßenseite.

Das Radwegende an der Stadtgrenze (Brücke Götsche) wird aufgenommen und in das Stadtgebiet auf der Ostseite der L 50 bis zur Querung Binnenhafenstraße geführt. Die Flächenverfügbarkeit auf der westlichen Straßenseite ist zurzeit nicht gegeben.

Unter diesen Prämissen wurden mehrere Varianten für die Führung des Radweges geprüft. Besonderes Augenmerk bei der Variantenauswahl wurde auf die Vermeidung von Grunderwerb gelegt sowie die Vermeidung von Eingriffen in die bestehenden, bepflanzten Seitenbereiche. Damit kann eine zeitintensive Planfeststellung im Stadtgebiet vermieden werden. Dies ist vor allem hinsichtlich des begrenzten Förderzeitraumes bis Ende 2023 von großer Bedeutung, da das Förderprogramm Stadt und Land Finanzierungsgrundlage des Radweges ist.

Bei der Variantenfindung, welche zu Beginn des Vorhabens noch durch die LSBB durchgeführt und beauftragt wurden, waren Eingriffe in den Seitenbereich der L50 im Stadtgebiet erforderlich. Unmittelbar daraus resultierend sind Baumfällungen notwendig. Um diese Eingriffe zu minimieren, wurden Teile der östlichen, überbreiten Fahrbahnen und die Seiten- und Bankettbereiche für den Radweg gewählt.

Der Baumbestand in diesem Bereich ist zum Teil durch die Trockenheit der letzten Jahre (Bereich Götsche) abgestorben und kann durch Ausgleichsmaßnahmen ersetzt werden.

Die erforderlichen Eingriffe können dadurch auf ein Minimum reduziert werden.

Weitere Bereiche mit bestehenden Bepflanzungen werden durch Wurzelschutzmaßnahmen und Wurzelbrücken geschützt.

Im Rahmen des Radwegebaus muss die bestehende Straßenbeleuchtung auf der Ostseite erneuert werden.

Die Entwässerung der L 50 über die bestehenden Gräben und Mulden in Richtung Götsche wird beibehalten. Der Eingriff in die Wurzelbereiche am Graben soll weitestgehend vermieden werden, daher erfolgt lediglich eine Grabensanierung auf der Sohle.

### **3. Ergebnisse der Entwurfsplanung**

#### **3.1 Allgemeine Gestaltung**

Der Weg erhält eine bituminöse Oberfläche in einer Breite von 2,50 m mit anschließenden 0,75 m Sicherheitsstreifen zur Straße sowie einem Bankett zu den bestehenden Gräben. Die Abgrenzung zur Straße erfolgt mit einem Hochbord, der zugleich die Wasserführung gewährleistet.

In den gewerblichen Grundstückszufahrten und Nebenstraßen wird der Radweg abgesenkt. Wurzelbrücken kommen im Bereich von angrenzender Baumbepflanzung zum Einsatz.

Ein Grunderwerb ist für den Radweg nicht notwendig, somit kann eine langwierige Planfeststellung ausgeschlossen werden.

Der auszubauende Abschnitt hat eine Länge von ca. 600 m. Mehrere Gewerbeeinheiten sind bis zur Stadtgrenze an der Straße anliegend.

Separate Fuß- und Radverkehrsanlagen sind lediglich zwischen der Querung Binnenhafenstraße und Trothaer Weg zur Firma F. Vorwerk und auf der Westseite bis zum Jump-Park vorhanden. Die derzeitige Frequentierung der Gehwege ist äußerst gering.

Die Straße wird von einer mit Lücken versehenen Alleepflanzung eingefasst. Diese Alleepflanzung soll erhalten bleiben. Wo Einschnitte erforderlich werden, sind Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen bzw. können Lücken aufgefüllt werden. Im Bereich der Bäume wird mit Wurzelbrücken gearbeitet.

Die vorgesehenen Wurzelbrücken sind in Abhängigkeit zur Baumgröße/Kronentraufbereich des Einzelbaumes anzupassen, für den Einbau der Auflagefundamente ist Handeinbau vorzusehen. Es wird lokal über die Einbaulängen und -methoden entschieden.

Integriert in den Radweg wird eine bestehende Bushaltestelle, welche im Zuge des Radwegebaues barrierefrei ausgebaut wird. Im Laufe der Planung wurden durch den

Betreiber des Nahverkehrs neue Haltestellenkonzepte eingebracht, welche in den weiteren Prozess zur Umsetzung der Maßnahme einfließen werden.  
Die Führung und Gestaltung des Radweges erfolgt nach den Vorgaben des Gestaltungshandbuches der Stadt Halle (Saale).

Baulastträgerin des Radweges ist nach Fertigstellung die Stadt Halle (Saale).

### **3.2 Ausbau**

Es wird ein durchgängiger Weg geplant, der hauptsächlich für den Radverkehr in beiden Richtungen genutzt werden kann.

Die Breite des Weges beträgt gemäß ERA 2010 2,50 m zuzüglich dem 0,75 m breiten Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn und einem Bankett zu den Gräben und Bepflanzungen.

Von der Querung Binnenhafenstraße bis zum Trothaer Weg wird der Radweg als Gehweg „Radfahrer frei“ geführt, da alternativ keine weiteren separaten Gehwege vorhanden sind. Wie bereits beschrieben, ist die Frequentierung durch Fußgängerverkehr sehr gering.

Da Eingriffe in die Bepflanzungen vermieden werden sollen, führt der Radweg in diesem Bereich nicht direkt an der Fahrbahn entlang, sondern wird östlich der Baumreihe geführt. Um die Sicherheit der Radfahrenden zu gewähren, wird der Trothaer Weg mit einem 3 cm-Bord zur Magdeburger Chaussee visuell abgegrenzt und die Radwegquerung rot mit Piktogramm eingefärbt.

Auch nach umfangreicher Prüfung von Alternativen kann die Fällung von drei Bäumen aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen nicht vermieden werden. Gemäß Auflagen der Unteren Naturschutzbehörde werden entsprechende Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen im Bereich der Baumaßnahme durchgeführt.

Der erforderliche Aufbau des Radweges beträgt 50 cm. Die Ausführung der Oberfläche erfolgt in bituminöser Bauweise eingefasst mit einer Kerbdrain-Hochbordanlage zur Fahrbahn, welche gleichzeitig der Entwässerung dient.

Oberbau/ Radweg mit Asphaltdecke n. RStO 20 Tafel 6 Zeile 2:

2 cm Asphaltdeckschicht Asphaltbeton AC 5 DL 70/100  
8 cm Asphalttragschicht AC 22 TL 70/100  
15 cm Schottertragschicht 0/32 (gebr. Material)  
mind. 25 cm Frostschutzschicht 0/45 (gebr. Material) Ev2 ≥ 80 MPa  
mind. 50 cm Gesamtdicke auf Planum Ev2 ≥ 45 MPa

Gegebenenfalls kann eine Bodenstabilisierung erforderlich werden.

Die Achse des Weges wird weitestgehend der Höhenlage des vorhandenen Geländes angepasst. Der Radweg ist im geplanten Streckenabschnitt auf 2,50 m zzgl. Sicherheitsraum von 0,75 m Breite auszubauen.

In den Bereich des Radwegneubaues wird die Straßenbeleuchtung an die neue Verkehrssituation angepasst.

### **3.3 Grunderwerb**

Es ist kein Grunderwerb erforderlich.

### **3.4 Straßenentwässerung/Vorflut**

Die Oberflächenentwässerung des neuen Radweges erfolgt über die Quer- und Längsneigung der Fahrbahn sowie über die Bankette in den unmittelbar anschließenden Straßengräben bzw. in die vorhandenen Vegetationsflächen. Der vorhandene Straßengraben ist geeignet, das zusätzliche Niederschlagswasser des Radweges aufzunehmen und zur Götsche bzw. zur Versickerung abzuführen.

Die vorhandenen Straßengräben werden im Zuge der Baumaßnahme saniert und an die Vorflut, soweit diese vorhanden ist, angeschlossen. Ein Abgraben im Bereich der Bäume soll vermieden werden.

Einige Grabenabschnitte sind reine Versickerungsmulden ohne Vorflut.

## 4. Kosten und Finanzierung

### 4.1 Kostenberechnung

Der Bau des Radweges wurde gemäß dem vorliegenden Vorentwurf (Entwurfsplanung) mit brutto 678.000 Euro berechnet. Die Planung des Vorhabens erfolgt derzeit über die Landesstraßenbaubehörde (LSBB).

Mit der LSBB wurde eine Kostenvereinbarung geschlossen, welche die Beauftragung des Ingenieurbüros von der Leistungsphase 1 bis 4 (HOAI 2013/ 2021) regelt. Eine weiterführende Beauftragung der Planung in den Leistungsphasen 5-9 und der Bauausführung wird durch die Stadt Halle (Saale), nach Bestätigung des Baubeschlusses durch eine öffentliche Ausschreibung erfolgen und durchgeführt.

Die Kostenberechnung (AKVS) wurde nach dem aktuellen Stützpreiskatalog und maßnahmespezifischen Mengenermittlungen aufgestellt.

Preisbasis ist die Stützpreisliste der LSBB von 1/2020 (2. Aktualisierung). Infolge der spezifischen Leistungen für Kleinflächen und Kleinmengen sowie der dynamischen Preisentwicklung zum Planungszeitpunkt sind Korrekturen der Stützpreisliste erforderlich.

Die angezeigten Planungskosten betragen laut Kostenvereinbarung einschl. Gutachten und Vermessungsleistungen 66.000 Euro. Für die noch zu beauftragende Planung und Bauleitung der Leistungsphasen 5-9 der HOAI sind weitere 53.800 Euro erforderlich. Eine Honorarsteigerung ist für das Projekt auf Grund der wirtschaftlichen und weltpolitischen Lage mit einer Kostenanpassung von 20 % berücksichtigt.

Dem Fördermittelgeber wurde bereits die Kostenentwicklung für die Planungsleistungen und Bauleistungen angezeigt. Eine Nachbeantragung von Fördermitteln wird in Abstimmung mit dem Fördermittelgeber derzeit vorbereitet.

Das Gleiche gilt für die aufgeführten Baukosten.

Die Baukosten sind mit 520.000 Euro für die Verkehrsanlage sowie ca. 50.000 Euro für die technische Ausrüstung veranschlagt. Auch hier werden die angegebenen Steigerungen, bedingt durch die oben aufgeführten Gründe angenommen.

Die Gesamtkosten des Vorhabens setzen sich wie folgt zusammen:

Bedingt durch die derzeit nichtkalkulierbaren, wirtschaftlichen und weltpolitischen Umstände erfolgt eine Baukostenfortschreibung in Höhe von 20 %.

|  |  |
|--|--|
| Verkehrsanlagen:   | 520.000 Euro Radweg (einschl. Haltestelle) |
| Technische Ausrüstung:   | 50.000 Euro Beleuchtung                    |
| Planungskosten (Vereinbarung LSBB<br>einschl. Baugrundgutachten, etc.<br>landschaftspflegerische Begleitplanung: | 66.000 Euro                                |
| Planung LP 5-9, einschl. örtl. BÜ und NK   | 53.800 Euro                                |
| <u>Baukostenfortschreibung zzgl. 20%</u>   | <u>137.960 Euro</u>                        |
| gesamt (netto)   | 827.760 Euro                               |
| gesamt (brutto)  | 985.035 Euro                               |
| <b>gesamt: gerundet:</b>   | <b>985.100 Euro</b>                        |

### 4.2 Finanzierung

Im Zuge des Planungsfortschritts erhöhten sich mit Erarbeitung der Entwurfsplanung, der Erteilung erforderlicher Genehmigungen und den darauf basierenden Umplanungen die Gesamtkosten die Baukosten.

Die wesentlichen kostensteigernden Wirkungen der politischen Rahmenbedingungen sind derzeit schwer kalkulierbar.

Die Ausgaben für den Ausbau des Radweges werden mit 90 % durch Fördermittel des Landes finanziert. Die Finanzierung erfolgt aus dem Finanzhaushalt der Stadt Halle (Saale). Die Finanzierung stellt sich nach Überarbeitung der Kostenberechnung der Entwurfsplanung wie folgt dar:

|                       |              |
|-----------------------|--------------|
| Gesamtsumme gerundet: | 985.100 Euro |
| Fördermittel: .....   | 886.500 Euro |
| Eigenmittel: .....    | 98.600 Euro  |

Mit der Haushaltsplanung 2023ff erfolgt die Anpassung der Kosten. Eine Nachbeantragung von Fördermitteln wird in Abstimmung mit dem Fördermittelgeber derzeit vorbereitet. Die entsprechenden zusätzlichen Eigenmittel können innerhalb der geplanten Projekte Stadt und Land gedeckt werden.

#### 4.3 Begründung für die überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung

##### Überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung

| Bezeichnung des PSP-Elementes<br>Finanzpositionsgruppe | VE 2022<br>+ bereits<br>genehmigte<br>Veränderungen<br>-EUR- | überplanmäßige<br>VE<br>-EUR- | Neue VE<br>2022<br>-EUR- |
|--|--|-------------------------------|--------------------------|
| 8.54101157<br>Finanzpositionsgruppe 785*               | <b>364.900</b>   | <b>475.700</b>                | <b>840.600</b>           |
|  | kassenwirksam 2023   |                               | <b>840.600</b>           |

##### Die Deckung der überplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung erfolgt durch:

| Bezeichnung des PSP-Elementes<br>Finanzpositionsgruppe                               | VE 2022<br>+ bereits<br>genehmigte<br>Veränderungen<br>-EUR- | Nichtinanspruchnahme<br>VE 2022<br>-EUR- | Neue VE<br>2022<br>-EUR- |
|--|--|--|--------------------------|
| 8.54101164<br>An der Feuerwache-<br>Radverkehrsanlagen<br>Finanzpositionsgruppe 785* | <b>2.400.000</b>   | <b>475.700</b>                           | <b>1.924.300</b>         |

##### Sachliche Notwendigkeit

Um die Komplexmaßnahme gemeinsam mit dem LSBB planmäßig umzusetzen, ist die Ausschreibung der weiteren Leistungen in 2022 zwingend notwendig.

##### Zeitliche Unaufschiebbarkeit

Um die Maßnahme fristgerecht, unter dem Aspekt der Einhaltung der Förderkriterien und der Vergabebestimmungen realisieren zu können, ist die überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung zwingend erforderlich.

Eine zeitliche Unabweisbarkeit liegt damit vor.

##### Erläuterung des Deckungsnachweises

Die Deckung erfolgt aus der Maßnahme 8.54101164, An der Feuerwache-Radverkehrsanlagen. Die veranschlagte Verpflichtungsermächtigung wird aufgrund des fehlenden Planungsstandes nicht in v. g. Höhe im Haushaltsjahr 2022 benötigt. Die Deckung erfolgt somit aus der Nichtinanspruchnahme der Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 475.700 EUR.



#### **4.4 Folge- und Unterhaltungskosten**

Für die jährlichen Folge- und Unterhaltungskosten der Verkehrsanlagen im gesamten Untersuchungsgebiet wurden folgende Beträge ermittelt (gerundet):

- gegenwärtig: es fallen lediglich für die Grünpflege am Straßenrand Kosten an
- nach dem Ausbau: ca. 4.750 Euro/a (Neuanlage)

Die Finanzierung der Unterhaltungskosten erfolgt aus dem Budget für die Unterhaltung Straßen, Wege und Plätze.

Mit der Anlage 4 wird die detaillierte Aufschlüsselung der Folge- und Unterhaltungskosten für das gesamte Plangebiet offengelegt.

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

Die Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten liegt als Anlage 7 bei. Die aufgeführten Hinweise werden in der weiteren Planung beachtet.

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

Zudem wurde die Barrierefreiheit an Hand der „Checkliste – Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen“ geprüft und bestätigt (Anlage 6).

Die für das Vorhaben wesentlichen Anforderungen können umgesetzt werden.

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

Nach Bestätigung des Baubeschlusses erfolgen die Ausschreibung und Beauftragung der Ausführungsplanung und danach die Ausschreibung der eigentlichen Bauleistungen. Diese müssen bis spätestens Oktober/November 2022 abgeschlossen sein. Die Bauausführung ist für 2023 vorgesehen. Die Maßnahme muss gemäß Förderrichtlinie des Förderprogramms Stadt und Land bis Ende 2023 abgerechnet sein.