

Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **IV/2004/04611**
Datum: 14.02.2005
Bezug-Nummer.
Kostenstelle/Unterabschnitt: 6630.1330/6300
Verfasser: FB Tiefbau/Straßenverkehr

Beratungsfolge	Termin	Status
Beigeordnetenkonferenz	25.01.2005	nicht öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach der VOB, VOL und HOAI Stadtrat	17.02.2005	öffentlich Vorberatung
	16.03.2005	öffentlich Entscheidung

Betreff: **Baubeschluss Neubau Voßstraße von der Anbindung Knoten
Franckestraße bis grundhafter Ausbau Knoten Philipp - Müller -
Straße/Südstraße**

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat beschließt den Neubau der Voßstraße von der Anbindung Knoten Franckestraße einschließlich des grundhaften Ausbaus des Knotens Philipp – Müller – Straße/Südstraße. Die Entwurfsplanung und die Umsetzung der Maßnahme in den Haushaltsjahren 2005 und 2006 werden bestätigt.
2. Für den auszubauenden Abschnitt der Philipp – Müller – Straße vom Beginn des Kurvenradius der Einmündung Kurt – Eisner – Straße bis zum Beginn des Kurvenradius der Einmündung untere Voßstraße wird eine Abschnittsbildung im Sinne des § 3 der Straßenausbaubeitragssatzung der Stadt Halle (Saale) vom 29.12.2000 beschlossen.
3. Der Stadtrat bestätigt die Unabweisbarkeit der Maßnahme. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, beim Landesverwaltungsamt die Genehmigung für den Neubeginn der Maßnahme (vorzeitiger Maßnahmebeginn) zu erwirken.
4. Der planfestgestellte Parkplatz östlich der Voßstraße ist zur Verringerung des hohen Parkdruckes erforderlich und wird mit reduziertem Aufwand hergestellt.

Finanzielle Auswirkung:

Haushaltsstelle: VerwHH:	1.6300.511000	44.400,00 €	Folgekosten pro Jahr
VermHH:	2.6300.361000 – 181	2.785.400,00 €	Zuweisungen vom Land
	2.6300.950000 – 181	4.270.000,00 €	Ausgaben Tiefbau
	2.6300.959000 – 181	440.000,00 €	Planungskosten
	2.6300.350000 – 181	251.300,00 €	Ausbaubeiträge

Ingrid Häußler
Oberbürgermeisterin

Begründung und Erläuterung der Maßnahme

Inhaltsverzeichnis

1. Planungshistorie und übergeordnete Planungsvorgaben
 - 1.1 Notwendigkeit der Baumaßnahme/Unabweisbarkeit
 - 1.2 Vorausgegangene Planungs- und Verfahrensschritte
2. Darstellung und technische Gestaltung der Maßnahme
 - 2.1. Planerische Beschreibung
 - 2.2 Trassierung
 - 2.3 Lichtsignalanlagen
 - 2.4 Querschnitt
 - 2.5 Bemessung des frostsicheren Oberbaus
 - 2.6 Baugrund/Erdarbeiten
 - 2.7 Entwässerung
 - 2.8 Leitungen
 - 2.9 Straßenausstattung
 - 2.10 Sonstige Ausstattung
3. ÖPNV
4. Begrünung
5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Folgemaßnahmen)
 - 5.1 Lärmschutzmaßnahmen/Maßnahmen Schadstoffimmission bzw. Erschütterungen
 - 5.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
6. Grunderwerb
7. Kinderfreundlichkeit
8. Kosten
9. Zeitschiene
10. Finanzierung
11. Folgekosten
12. Ausbaubeiträge

Anlagen:

Lageplan	Anlage 1
Regelquerschnitte Voßstraße	Anlage 2
Regelquerschnitt Philipp – Müller –Straße Station 0+006,200 – 0+080,000	Anlage 3
Regelquerschnitt Philipp – Müller –Straße Station 0+080,000 – 0+134,300	Anlage 4
Vergleich Gestaltungsbeschluss und Baubeschluss	Anlage 5
Gesamtfinanzierungsmodell	Anlage 6
Voßstraße entsprechend Investitionsprogramm 2003 - 2007	Anlage 7
Protokoll der Beratung im Regierungspräsidium Halle v. 07.01.2002	Anlage 8

1. Planungshistorie und übergeordnete Planungsvorgaben

1.1 Notwendigkeit der Baumaßnahme/Unabweisbarkeit

Mit dem Neubau der Voßstraße soll eine leistungsfähige Straßenverbindung zwischen der Philipp – Müller – Straße und der Franckestraße hergestellt werden. Die neue Voßstraße wird im Straßennetz die Funktion einer Hauptverkehrsstraße übernehmen. Sie wird neben der Merseburger Straße und dem Glauchaer Platz die dritte Nord – Süd – Achse für den Straßenverkehr darstellen.

Bereits in den Jahren 1997/98 erfolgte die Ausweisung der Voßstraße als Neubaumaßnahme höchster Priorität im Verkehrspolitischen Leitbild sowie im Flächennutzungsplan der Stadt Halle (Saale) mit folgenden Zielstellungen:

- Schaffung einer direkten Verbindung zwischen der Philipp – Müller – Straße und der Franckestraße
- Entlastung der Wohngebiete der südlichen Innenstadt von quartiersfremden Verkehren
- Ausweisung der Voßstraße als Neubaumaßnahme mit höchster Priorität
- Darstellung der Philipp – Müller – Straße als Ausbaumaßnahme.

Mit dem Bau der Straßenbahnstrecke in der Franckestraße entfällt die Verkehrsbeziehung aus der Rudolf – Breitscheid – Straße in Richtung Norden (Leipziger Turm) und in Richtung Westen (B 80 bzw. Franckeplatz). Der Neubau eines leistungsfähigen Knotenbereiches an dieser Stelle ist nicht möglich.

Die geplante Voßstraße sichert die Funktionstüchtigkeit der im Rahmen des Straßenbahnprojektes von Halle – Neustadt bis Riebeckplatz/Hauptbahnhof im zweiten Hauptabschnitt neuzubauenden Straßenabschnitte und nimmt die vorgenannten Verkehrsströme auf.

Aus dem Anhörungsverfahren im Zuge der Planfeststellung zum Vorhaben „Straßenbahnneubaustrecke Halle-Neustadt bis Riebeckplatz“ resultiert daher die Forderung, den Neubau der Voßstraße in das Trägerverfahren aufzunehmen und zeitgleich mit der Straßenbahnneubaustrecke 2005/2006 fertig zu stellen.

Das Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt führt daher das Planfeststellungsverfahren (PFV) für den noch nicht planfestgestellten Abschnitt der Straßenbahnneubaustrecke vom Fußgängertunnel an den Franckeschen Stiftungen bis zum Riebeckplatz nur gemeinsam mit der Voßstraße in einem Verfahren durch.

Da kein eigenes Verfahren zum Neubau der Voßstraße stattfindet, muss die Stadt Halle (Saale) als Baulastträger nicht selbst Baurecht schaffen. Antragsteller im PFV des Gesamtvorhabens Straßenbahnneubaustrecke ist die HAVAG. Mit dem Baurecht für die Straßenbahnneubaustrecke liegt auch das Baurecht für die Voßstraße vor. Innerhalb dieses Verfahrens werden alle Genehmigungen konzentriert. Im Protokoll der Beratung vom 28.08.2003 beim Regierungspräsidium Halle wurde der vorgenannte Verfahrensablauf als Vorgabe für die Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen festgelegt.

Das Regierungspräsidium Halle stellte in der am 07.01.2002 stattgefundenen Abstimmungsberatung (siehe Anlage 9, Protokoll vom 07.01.2002) mit der Stadt Halle den räumlichen und zeitlichen Zusammenhang zwischen dem Neubau der Voßstraße und dem Straßenbahnprojekt her. Aus rechtlicher Sicht scheidet das Beibehalten der Verkehrsführung vom Süden in Richtung Innenstadt und Halle – Neustadt über die Rudolf – Breitscheid – Straße aus. Es ist ausgeschlossen, das Planfeststellungsverfahren ohne die Einbeziehung der Verkehrslösung für diesen Bereich zu führen.

Auf Grundlage der vorangegangenen Variantendiskussion wurde per Stadtratsbeschluss der Stadt Halle (Saale) am 27.03.2002 die Planvariante 1 (Westtrasse mit Zweirichtungsverkehr) als Vorzugsvariante beschlossen (siehe Beschluss III/2002/02125).

Die Planfeststellungsgrenze zwischen dem Vorhaben Straßenbahnneubaustrecke/Franckestraße und dem Ergänzungsverfahren Voßstraße wurde im Zuge der Vorplanung definiert. Als weitere Planfeststellungsgrenzen der Voßstraße wurden die jeweiligen Ausbaugrenzen festgelegt.

Die Baugrenze zwischen Franckestraße und Voßstraße befindet sich am gedachten

Fahrbahnrand der Franckestraße im Einmündungsbereich zur Voßstraße.
Grundlage für die Fassung des Baubeschlusses ist der Gestaltungsbeschluss des Stadtrates vom 30.04.2003 (Beschluss-Nr. III/2002/02952).

1.2 Vorausgegangene Planungs- und Verfahrensschritte

1997/ 1998	Ausweisung der Voßstraße als Neubaumaßnahme höchster Priorität im Verkehrspolitischen Leitbild und im Flächennutzungsplan der Stadt Halle
1997	Einleitung und Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zu den einzelnen Bauabschnitten der Straßenbahnneubaustrecke von Halle – Neustadt bis zum Riebeckplatz Nachrichtliche Berücksichtigung der geplanten Voßstraße in den Unterlagen
1998/ 1999	Anhörungsverfahren im Zuge der Planfeststellung zum Streckenabschnitt vom Fußgängertunnel zu den Franckeschen Stiftungen bis zum Riebeckplatz
1999	Forderung aus dem Anhörungsverfahren: Neubau der Voßstraße als Voraussetzung zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes B 80/Am Leipziger Turm/Voßstraße/Rudolf – Breitscheid – Straße
2000	Grundsatzbeschluss der Stadt Halle (Saale) zum Neubau der Voßstraße Aufnahme in das Trägerverfahren und Fertigstellung zeitgleich mit der Straßenbahnneubaustrecke 2005/2006
2001/ 2002	Öffentlichkeitsbeteiligung (Bürgerversammlungen) und Beratung in den Ausschüssen und im Stadtrat zur Notwendigkeit, Ausbauart und Verkehrsführung der Voßstraße Verkehrsuntersuchung/Variantenuntersuchung
2002	Schallgutachten/Verkehrslärmuntersuchung für die Varianten auf der Grundlage der Verkehrsnetzberechnung 1995 und -prognose 2010 Festlegung der Vorzugsvariante/Linienbestimmung
2002	Vorplanung Voßstraße
2003	Gestaltungsbeschluss am 30.04.2003 (siehe Beschluss III/2002/02952)
2003	Erarbeitung der vollständigen Planfeststellungsunterlagen unter Einbeziehung der Verkehrsnetzprognose 2015
2004	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens, Planfeststellungsbeschluss avisiert

2. Darstellung und technische Gestaltung der Baumaßnahme

2.1 Planerische Beschreibung

Die Neubaumaßnahme Voßstraße in Halle (Saale) erfolgt vom neuen Knoten Franckestraße bis einschließlich Ausbau Knoten Philipp – Müller – Straße/Südstraße. In diesem Zuge wird die Philipp – Müller – Straße von der westlich gelegenen „unteren Voßstraße“ bis zur Kurt – Eisner – Straße einschließlich des Einmündungsbereiches Südstraße ausgebaut.

Zur Zeit ist die Voßstraße nur im Bereich der Radiologischen Klinik auf einer Länge von ca. 100 m befestigt. Der übrige Bereich ist unbefestigt und wird als wilder Parkplatz genutzt.

Westlich des geplanten Einmündungsbereiches in die Franckestraße liegt eine Grünanlage mit der Thälmannbüste.

Auf der Westseite der neuen Voßstraße befindet sich ein Wohngebiet mit elfgeschossigen Plattenbauten, welche 1977 bis 1979 errichtet wurden sowie das Gelände der Franckeschen Stiftungen. Östlich liegen die Radiologische Klinik, Brachflächen und Mischbauflächen.

Die Ausbaulänge der Voßstraße beträgt ca. 250 m bei einer Breite von 9,50 m und 13,00 m an den Knotenpunkten. Die Philipp – Müller – Straße ist auf einer Länge von ca. 130 m grundhaft auszubauen.

Entlang der geplanten Fahrbahn werden beidseitig Radwege und Gehwege angeordnet.

Soweit die Platzverhältnisse und Leitungsbestände dies zulassen, werden hinter dem geplanten Geh- und Radweg durchgehende Baumreihen vorgesehen.

Östlich der neuen Voßstraße und nördlich der Radiologischen Klinik soll ein Parkplatz mit 80

Stellflächen im reduzierten Ausbauumfang entstehen. Diese Stellflächen sollen bewirtschaftet werden. Direkt vor der Radiologischen Klinik sind 8 Stellplätze (Kurzzeitparker) für Taxi und Patientenvorfahrt geplant.

2.2 Trassierung

Zwangspunkte

Zwangspunkte zur Festlegung der Straßenachse sind die festgelegte Anbindung der Voßstraße an die Franckestraße und die vorhandene Bebauung (Radiologische Klinik, Neubau Iduna Nova). Für die Verbindung der Achsen wurde ein Kurvenradius von 200 m mit einseitiger Klothoide ($A=100$) gewählt.

Zwangspunkt der neuen Gradienten sind die Höhe der Philipp – Müller – Straße, die Eingangsbereiche der Radiologischen Klinik und die Gradienten der geplanten Südfahrbahn der Franckestraße. Bis zur Radiologischen Klinik fällt bzw. steigt das Gefälle zwischen 0,5 % und 1,0 %. Am Anbindungsbereich an die geplante Franckestraße ist ein Höhenunterschied von ca. 2,50 m zu überwinden.

Fahrbahn

Die neu zu bauende Voßstraße wird als städtische Hauptsammelstraße mit Verbindungsfunktion und flächenerschließender Bedeutung für große Stadtteile in die Straßenkategorie C IV eingeordnet.

Folgende Grenz- und Richtwerte nach Tabelle 11, EAHV 93 waren einzuhalten:

- Kurvenmindestradius $R = 80$ m, gewählt $R = 200$ m
- Kuppenmindestradius $H_k = 900$ m
- Wannenmindestradius $H_w = 500$ m
- Höchstlängsneigung max. $s = 8$ %

Nach EAHV 93 kann die Innenrandverbreiterung bei einem Radius von 200 m entfallen. Die Verziehungslänge soll bei fahrgeometrischer Bemessung 20,00 m betragen, gewählt wurden an Engstellen 20,00 bzw. 35,00 m.

Die Gradientenhöchstneigung beträgt für die Voßstraße 3,5 %, für die Philipp – Müller – Straße ca. 3,2 %.

Die neue Voßstraße wird zweispurig bzw. an den Knotenpunkten dreispurig ausgebaut. Aufgrund der Stauraumlängen und Verziehungslängen ergibt sich eine durchgängig dreispurige Fahrbahn.

Die Länge der Aufstellstrecke, die konstruktiv an der Warte- bzw. Haltelinie beginnt, entspricht der erforderlichen Länge des Stauraumes. Die Länge des Stauraumes am nördlichen und südlichen Knotenpunkt ergibt sich aus der Signalprogrammberechnung der verkehrstechnischen Untersuchungen.

Am Knoten Voßstraße/Franckestraße werden drei Spuren (Linksabbiege-, Geradeaus- / Linksabbieger, sowie Rechtsabbiegespur) von der Voßstraße in die Franckestraße ausgebildet. Da die Achse der Voßstraße an der Franckestraße festgelegt ist, kann die Rechtsabbiegespur aus Platzgründen nicht separat auf der Ostseite der Voßstraße angelegt werden. Aus Richtung Franckepplatz ist das Einbiegen von der Franckestraße in die Voßstraße möglich, aus Richtung Riebeckplatz ist das Einbiegen von der Franckestraße in die Voßstraße nicht möglich. Zur besseren Verkehrsführung wurde eine Dreiecksinsel vorgesehen.

Am Knoten Voßstraße/Franckestraße ergibt sich eine Stauraumlänge von 60,00 m, für die Verziehungs- und Verzögerungsstrecke wurde eine Länge von 54,5 m festgelegt. Für den Linksabbieger zum Parkplatz aus Richtung Franckestraße wurde eine Stauraumlänge von 15,00 m gewählt.

Am Knoten Voßstraße/Philipp – Müller – Straße wird die Voßstraße mit einem Linksabbieger- bzw. Rechtsabbiegerstreifen ausgeführt. Es ergibt sich eine Stauraumlänge von 70,00 m für den Linksabbieger, für die Verziehungs- und Verzögerungsstrecke wurde eine Länge von 35,00 m unter Berücksichtigung der Anordnung einer Fußgängerinsel als Querungshilfe ermittelt.

Die Philipp – Müller – Straße wird westlich des Knotens Voßstraße ebenfalls mit einer Linksabbiegespur ausgeführt. Zur Zeit ist hier nur eine zweispurige Fahrbahn vorhanden. Hier ergibt sich eine Stauraumlänge für den Linksabbieger in Richtung Voßstraße von 70,00 m, für die Verziehungs- und Verzögerungsstrecke wurde eine Länge von 20,00 m vorgesehen.

Auf der Südseite befindet sich derzeit ein vorhandener Parkstreifen, der nach der Umgestaltung in diesem Bereich entfällt. Auf der Nordseite bleibt der Parkstreifen westlich der Voßstraße erhalten.

Östlich des Knotens Voßstraße/Philipp – Müller – Straße wird die zweispurige Fahrbahn der Philipp – Müller – Straße beibehalten. Auf der Südseite der Fahrbahn kann ein Parkstreifen angeordnet werden. Gemäß verkehrstechnischer Berechnung ist keine separate Rechtsabbiegespur erforderlich. Hier wurde eine gemeinsame Spur für den Geradeaus- und Rechtsabbiegeverkehr geplant.

Die Südstraße wird als Einbahnstraße in Richtung Norden (Radfahren in Richtung Süden wird weiterhin ermöglicht) ausgelegt und auf eine Breite von 3,50 m im unmittelbaren Knotenbereich (Schaffung einer 1,5 m breiten Radwegfurt in die Südstraße) rückgebaut. Somit beträgt die Fahrbahnbreite im Bereich der beidseitigen Parkstreifen (außerhalb des Baubereiches) 5,0 m.

Östlich und westlich der Südstraße werden Parkstände für Längsparker geschaffen.

Westlich der Niemeyerstraße ist eine Wendeanlage (dreiachsiges Müllfahrzeug) herzustellen.

Radverkehr

Parallel zur neuen Voßstraße werden beidseitig der Fahrbahn Radwege mit einer Mindestbreite von 1,60 m angebaut. Auf der Ostseite wird der Radweg hinter der geplanten Baumreihe bzw. den geplanten Parkflächen vor der Klinik angelegt, westseitig ist der Radweg direkt an die Fahrbahn anzubauen.

Die Radwegführung am Knoten Franckestraße wurde entsprechend den Vorgaben der Planung Franckestraße berücksichtigt. Am Knoten Philipp – Müller – Straße werden Radfahrerfurte vorgesehen. Die Querung erfolgt an beiden Knoten signalisiert.

Im westlichen und östlichen Teil der Philipp – Müller – Straße wird ein Radweg hinter dem Grünstreifen bzw. hinter der vorhandenen Baumreihe parallel zur Fahrbahn auf der Nordseite zwischen Voßstraße und Kurt – Eisner – Straße geführt. Auf der Südseite der Philipp – Müller – Straße, vor der LSA in östlicher Richtung, wird eine Auffahrt zur Radverkehrsanlage angelegt, welche über die Südstraße bis in Höhe der gegenüberliegenden Einmündung der Kurt – Eisner – Straße geführt wird.

Die Südstraße wird nur noch im Einrichtungsverkehr (Einbahnstraße) befahren, für den Radfahrer ist die Gegenrichtung zugelassen.

Fußgängerverkehr

Beidseitig der neuen Voßstraße werden Gehwege (östlich 2,00 m breit, westlich 1,50 m breit) vorgesehen. Vor der Radiologischen Klinik ist der Gehweg mit einer Breite von 3,00 m herzustellen. Am Knoten Franckestraße sind die Gehwege mit einer Breite von 3,00 m bzw. 2,50 m anzulegen.

Höhenunterschiede zur Anpassung an vorhandene Wege und Straßen westlich der Voßstraße werden mit einer Treppenanlage ausgeglichen (u.a. Rampe für Kinderwagen, Geländer mit Zwischenholm bis über die letzte Stufe). Ansonsten können alle Gehwegbeziehungen barrierefrei ausgebildet werden. Die vorhandenen Wege werden an die

neuen Gehwege angebunden.

Als Querungshilfe zum Parkplatz wird eine Fußgängerinsel in der Fahrbahn angeordnet. Aufgrund der Platzverhältnisse im Bereich Einfahrt Parkplatz/Anlieferzone Radiologischen Klinik kann die Insel nur mit einer Länge von 10,00 m ausgeführt werden.

In der Philipp – Müller – Straße werden auf der Nord- und Südseite die Gehwege hinter den vorhandenen Grünflächen, wie zum Teil vorhanden, angelegt.

Der Ausbau erfolgt behindertengerecht und kinderfreundlich (ausreichende Beleuchtung, signalisierte Straßenquerungen, separate von der Fahrbahn abgesetzte Geh- und Radwege, Barrierefreiheit).

Ruhender Verkehr

Östlich der neuen Voßstraße wird ein Parkplatz mit 80 Stellflächen, davon 3 x Behinderte, entstehen. Der Parkplatz ist entsprechend Stadtratsbeschluss 97/I – 29/533 zu bewirtschaften.

Vor dem Eingangsbereich zu der Radiologischen Klinik werden 8 Stellplätze in Längsaufstellung hergestellt. Diese Stellplätze dienen als Patientenvorfahrt, Taxiplatz und für ähnliche klinikrelevante Nutzungen. Dies wird durch entsprechende Beschilderung abgesichert.

In der östlichen Philipp – Müller – Straße wird auf der Südseite auf einer Länge von ca. 69 m ein neuer Parkstreifen entstehen (12 Längsparker).

2.3 Lichtsignalanlagen

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens werden die beiden Knoten

Voßstraße/Franckestraße und Voßstraße/Philipp – Müller – Straße/Südstraße signalisiert.

Das Signalprogramm des Nachbarknotens Philipp – Müller – Straße/Thomasiusstraße/Ernst – Toller – Straße wird entsprechend an die neuen Verkehrsströme angepasst.

2.4 Querschnitt

Die Querschnittsaufteilung der Voßstraße und der Philipp – Müller – Straße erfolgte entsprechend der Verkehrstechnischen Untersuchung zur Vorplanung.

Die Bauklasse der auszubauenden Straßenabschnitte ergibt sich gemäß RStO 2001 aus der Verkehrsbelastung. Für den Nachweis der Verkehrsbelegung der Voßstraße wurde die Prognosebelegung IV für das Jahr 2015 der Stadt Halle zugrundegelegt.

Voßstraße:

- 6.500 Kfz/24 h in Nordrichtung/Ostfahrbahn
- 3.800 Kfz/24 h in Südrichtung/Westfahrbahn
- Schwerlastanteil: 10 %
- Anzahl der Fahrstreifen: 3
- Breite der Fahrstreifen mit der größten Verkehrsbelastung: 3,25 m
- Bauklasse II nach Tab. 1 der RStO 01

Für die Querungshilfe ist eine Bauklasse III und eine Flachbordeinfassung vorgesehen, um ein ggf. erforderliches Überfahren durch Sonderverkehr zu ermöglichen.

Querschnitt:

Für die Voßstraße wurde entsprechend Tab. 6 der EHAV 93 der Regelquerschnitt mit Fahrstreifenbreiten von 2 x 3,25 m gewählt. Bei diesem Querschnitt kann von einer Leistungsfähigkeit von 1.400 bis 2.200 Kfz/h ausgegangen werden. Die

Querschnittsbelastung der Voßstraße liegt bei 1.030 Kfz/h.

Fahrbahnbreite (mit Abbiegespur): 9,50 m auf Südseite

Fahrbahnbreite (mit Abbiegespur): 13,00 auf Nordseite

Radwegbreite hinter Grünfläche: 1,60 m

Radwegbreite an Fahrbahn: 2,10 m

Radwegbreite (Zweirichtungsverkehr): 2,00 m

Gehwegbreite: 2,00 m auf Ostseite

	1,50 m auf Westseite
	3,00 m vor Klinik
am Knoten Franckestraße:	2,50 m bzw. 3,00 m
Grünstreifenbreite:	2,50 m

Da sich aus der verkehrstechnischen Berechnung große Stauraumlängen für die Linksabbieger in Richtung Franckestraße und Philipp – Müller – Straße ergeben, wurde der Querschnitt der gesamten Voßstraße durchgängig mit 9,50 m (am Knoten Philipp – Müller – Straße) bzw. 13,00 m (am Knoten Franckestraße) festgelegt.

In Höhe des Parkplatzes und der Andienzone der Radiologischen Klinik werden unter Ausnutzung der Fahrbahnbreiten separate Linksabbiegespuren angelegt.

Philipp – Müller – Straße:

- 7.000 Kfz/24 h in Nordfahrbahn östlich der Voßstraße; 7.400 Kfz/24 h westlich der Voßstraße
- 3.500 Kfz/24 h in Südfahrbahn östlich der Voßstraße; 4.700 Kfz/24 h westlich der Voßstraße
- Schwerlastanteil: 10 %
- Anzahl der Fahrstreifen: 2 bzw. 3
- Breite der Fahrstreifen mit der größten Verkehrsbelastung: 3,50 m
- Bauklasse II nach Tabelle 1 der RStO 01.

Querschnitt:

Die Philipp – Müller – Straße ist westlich der Voßstraße mit einer Breite von 9,50 m grundhaft auszubauen (2 Fahrspuren 3,00 m, 1 Fahrspur 3,50 m). Im nördlichen Seitenbereich der Philipp-Müller-Straße erhält der Gehweg eine Breite von 3,00 m, der Radweg von 1,60 m und der Grünstreifen von 2,00 m. Auf der Südseite werden ein Grünstreifen von 1,75 m und ein Gehweg von ca. 2,00 m Breite angeordnet.

Östlich der Voßstraße ist die Philipp – Müller – Straße bis zur Kurt – Eisner – Straße auf einer Breite von 9,00 m grundhaft auszubauen (2 Fahrspuren 3,50 m, 2,00 m breiter Parkstreifen/Lieferzone). Nördlich der Philipp – Müller – Straße erhält der Gehweg in diesem Bereich eine Breite von ca. 3,00 m, der Radweg von 1,60 m und der Grünstreifen von 2,75 m, während auf der Südseite ein Grünstreifen von 2,50 m, ein Radweg von 1,60 m und ein Gehweg von 1,50 bis 3,00 m Breite angeordnet wird.

Südstraße:

- 2.000 Kfz/24 h
- Schwerlastanteil: 5 %
- Anzahl der Fahrstreifen: 1
- Breite der Fahrstreifen mit der größten Verkehrsbelastung: 4,50 m
- Bauklasse IV nach Tabelle 1 der RStO 01

Querschnitt:

Zur verkehrlichen Entlastung des Wohngebietes wird die Südstraße zwischen Dryanderstraße und Philipp – Müller – Straße als Einbahnstraße in Richtung Norden ausgelegt. Hier ist die Fahrbahn im Knotenpunkt auf eine Breite von 3,50 m zurückzubauen bzw. zu markieren (vorhanden: 9,00 m). Beidseitig der Fahrbahn werden so Längsparkstreifen im Bestand baulich abgegrenzt. Für Radfahrer werden beidseitig Ein- und Ausfahrten in die Südstraße geschaffen.

Wegen der geringen Ausbaufäche und der günstigeren technologischen Herstellungsmöglichkeit wird die Südstraße auf ca. 24 m Länge ebenfalls in der Bauklasse II nach Tab.1 der RStO 01 hergestellt.

Niemeyerstraße

Am westlichen Ende der Niemeyerstraße wird eine Mischverkehrsfläche ausgebildet, die sich durch Pflaster und der platzartigen Gestaltung von der vorhandenen Straße (Asphalt) abheben soll, um diesen Bereich als Wendeanlage zu kennzeichnen.

Die Verkehrsfläche (Wendeanlage) wird, entsprechend RStO 01, Tab. 2, Zeile 4, in Bauklasse V eingeordnet und nimmt flächenmäßig einen Wendehammer Typ 3 (für dreiachsiges Müllfahrzeug) auf.

Parkplätze/Stellflächen

Die geplanten zu bewirtschaftenden 80 Stellflächen östlich der Voßstraße werden in einem reduzierten Wertumfang von ca. 300.000 € hergestellt. Sie werden gem. RStO 01, Tab. 5, Zeile 1.3 in die Bauklasse VI eingeordnet.

2.5 Bemessung des frostsicheren Oberbaues

Bei der Bemessung des frostsicheren Oberbaues muss, entsprechend Baugrundgutachten, von einem Boden der Frostempfindlichkeitsklasse F 3 in der Frosteinwirkungszone II ausgegangen werden.

Voßstraße, Philipp – Müller – Straße/Südstraße

Bauklasse II nach Tafel 1, Zeile 3 RStO 2001

4 cm	Splittmastixasphalt
8 cm	Asphaltbinder
10 cm	Asphalttragschicht CS
15 cm	Schottertragschicht B1
33 cm	Frostschutzschicht B2
70 cm	Gesamtdicke

Fahrbahn Parkplatz

Bauklasse VI nach Tafel 1, Zeile 3 RStO 2001

10 cm	Tragdeckschicht	Endausbau
15 cm	Schottertragschicht B1	Zwischenausbau
30 cm	Frostschutzschicht B2	Zwischenausbau
55 cm	Gesamtdicke	

Parkstreifen

Bauklasse VI nach Tafel 1, Zeile 3 RStO 2001

8 cm	Pflaster	
3 cm	Splitt – Brechsand – Gemisch	Endausbau
15 cm	Schottertragschicht B1	Zwischenausbau
29 cm	Frostschutzschicht B2	Zwischenausbau
55 cm	Gesamtdicke	

Verkehrsfläche Niemeyerstraße

Bauklasse V nach Tafel 1, Zeile 3 RStO 2001

10 cm	Pflaster
3 cm	Splitt – Brechsand – Gemisch
15 cm	Schottertragschicht B1
27 cm	Frostschutzschicht B2
55 cm	Gesamtdicke

Geh- und Radwege

8 cm	Pflaster
3 cm	Pflastersand
29 cm	<u>Frostschuttschicht B2</u>
40 cm	Gesamtdicke

Die Fahrbahn ist beidseitig mit Hochborden aus Beton einzufassen. Dem Bord vorgelagert ist beidseitig eine 0,33 m breite zweireihige Bordrinne.

Die Fahrbahnoberfläche ist mit 2,5 % Querneigung mit Dachgefälle herzustellen, das Planungsgefälle ist mit einer Querneigung 4 % herzustellen. Geh- und Radwege erhalten ebenfalls eine Querneigung von 2,5 % in Richtung Fahrbahn oder Grünfläche.

Entstehende Böschungen sind mit einer Neigung 1:1,5 anzulegen.

2.6 Baugrund/Erdarbeiten

Zur Erkundung des Baugrundes wurde ein Baugrundgutachten erstellt.

Es wurde festgestellt, dass der Untergrund im wesentlichen aus Geschiebemergel und Beckentonen (beides Frostempfindlichkeitsklasse II), z.T. unter Auffüllungen (Parkplatzbereich) besteht.

Grundwasser kann durch die bindigen Bodenschichten seitlich zufließen, deshalb muss von ungünstigen Wasserverhältnissen ausgegangen werden.

Eine Planumsstabilisierung (Untergrundverbesserung) von 30 cm ist ebenfalls erforderlich.

2.7 Entwässerung

Die Oberflächenentwässerung erfolgt über die Quer- und Längsneigung zu den beidseitig der Fahrbahn anzuordnenden Straßenabläufen. Eine Versickerung ist aus Platzgründen und aufgrund des bindigen Bodens nicht möglich.

Zur Planumsentwässerung sind Drainageleitungen zu verlegen.

Nachfolgende Sammelleitungen zur Entwässerung sind derzeit im Plangebiet vorhanden:

- Voßstraße Mischwasserkanal (DN 250-350)
- Ph.-Müller-Straße Mischwasserkanal (Ei 800/1200 - Ei 900/1350)
- Südstraße Mischwasserkanal (Ei 800/600)

Aufgrund des baulichen Zustandes sowie der Lagekonflikte im zukünftigen Verkehrsraum ist der vorhandene Mischwasserkanal in der Voßstraße mit geeigneter Trassenlage zu erneuern. Die Trassenführung ist in der westlichen Fahrspur vorgesehen. Die Anbindung an den Kanalbestand erfolgt in Höhe des Einmündungsbereichs der Niemeyerstraße an den vorhandenen Mischwasserkanal DN 350 durch den Neubau eines Anschlussschachtes.

Die Kanäle in der Philipp – Müller – Straße und Südstraße sind beizubehalten. Sie werden für die Abführung des Oberflächenwassers der Verkehrsräume weiterhin genutzt.

Mischwasserkanalisation

Die Ableitung des Regen- und Schmutzwassers aus dem Einzugsgebiet der Voßstraße erfolgt in einer Kanaltrasse aus Steinzeugrohren nach DIN EN 295 DN 300 mit Anbindung an den Mischwasserkanalbestand DN 350.

Das anfallende Abwasser wird in Steinzeugrohren DN 300 gesammelt und entsprechend den Angaben der HWA unter Druck entwässert. Die Abflussleistung des vorhandenen Kanals wurde mit Durchflussmessungen der HWA überprüft und im Anschlussbereich mit 186 l/s bei einer Staulinie von 103,51 m ü. NN (entspricht 103,48 m ü. NHN) angegeben. Die Einleitung der anfallenden Regenwässer der bestehenden und geplanten Flächen im Ausbaubereich an die bestehenden Abwassersysteme bzw. die zu erneuernde Kanaltrasse in der Voßstraße wurde von der HWA bestätigt.

Die an den Kanal angeschlossene Fläche beträgt ca. 1,0 ha. Mit der Bemessungsregenspende von $r_{15(0,2)} = 192,2 \text{ l/s} \cdot \text{ha}$ und dem entsprechenden befestigten Flächenanteil ergeben sich 152,9 l/s abzuführendes Oberflächenwasser. Für das angeschlossene Krankenhaus ergeben sich mit 55 Betten und ca. 500 l/Bett+Tag ca. 0,6 l/s Schmutzwasser. Die anfallende Wassermenge beträgt damit ca. 153,5 l/s.

Die Kanaltrasse ist mittig in der westlichen Fahrspur vorgesehen und mit einem Gefälle von ca. 1:100 bis 1:167 in Anlehnung an die Sohlhöhen des vorhandenen Mischwasserkanals im Seitenbereich geplant ($Q_{\text{vorh.}} = 186 \text{ l/s}$, $Q_{\text{neu}} = 153,5 \text{ l/s}$!).

Die Anschlussleitungen der Straßenabläufe werden mit Steinzeugrohren DN 150 (DIN EN 295) in einem Gefälle von ca. 1:100 verlegt. Die Anschlüsse an die geplanten Kanäle erfolgen durch scheitelgleich angeordnete Abzweige. Die vorhandenen Hausanschlussleitungen sind auf den neuen Kanal umzuschließen.

Im Bereich der Philipp – Müller – Straße und der Südstraße wird über die vorhandene Mischwasserkanalisation entwässert. Entsprechend der Kanalbefahrung der Anschlussleitungen können die vorhandenen Straßenentwässerungsanschlussleitungen aufgrund des desolaten Zustandes nicht genutzt werden. Für die geplanten Straßenabläufe werden nach Möglichkeit vorhandene Anschlußstutzen bzw. Anschlüsse an die Schächte genutzt.

Schächte

Die geplanten Revisionsschächte werden als Fertigteilschächte (kreisförmiger Querschnitt) DN 1.000 aus Beton nach DIN 4034, Teil 1, eingesetzt. Der Schacht MW 1 zur Anbindung an den Kanalbestand ist in gemischter Bauweise mit gemauertem Unterteil auszuführen.

Die Rohranschlüsse an Schachtbauwerke werden doppelgelenkig ausgebildet, um Bruchschäden durch Scherbeanspruchungen auszuschließen.

Aus hydraulischen Gründen und zur Vermeidung von Ablagerungen wird der Gerinnequerschnitt im Schacht bis Rohrscheitelhöhe hochgezogen. Das Gerinne wird korrosionsfest mit Kanalklinker im Reichsformat RF K 250x120x65 nach DIN 4051 ausgekleidet. Das gesamte Schachtbauwerk muss wasserdicht gegen Innen- und Außendruck ausgebildet sein.

In den Schächten sind Steigeisen aus Gusseisen der Form E nach DIN 1212, 4 Stück/m, anzuordnen. Zur Überwindung der Höhendifferenz von 195 cm zwischen dem Einlauf und dem Auslauf am Schacht MW 3 ist ein außenliegender Untersturz als Absturzbauwerk auszubilden. Die Fallleitungen sind mind. in DN 150 und aus Steinzeugrohren auszuführen. Die Schachtabdeckungen mit Betonfüllung (DIN 1229) sind in Klasse D 400 im Straßenbereich mit Lüftungslöchern und Schmutzfänger (DIN 1221) auszuführen. Die im Straßenbereich liegenden Schachtdeckel sind bündig mit der vorh. Fahrbahnoberfläche herzustellen.

2.8 Leitungen

Im Planungsgebiet befinden sich Ver- und Entsorgungsanlagen. Im unmittelbaren Ausbauabschnitt wurden von den Anlagenträgern die Bestandssysteme dokumentiert. Nachfolgende Neu- und Umbaumaßnahmen sind im Zuge des Straßenausbaus vorgesehen:

- Trinkwasserversorgung (HWA)
- Fernwärme-/Heißwasserversorgung (EVH)
- Elektroversorgung (EVH)
- Straßenbeleuchtung (Stadt Halle)
- Telekommunikation/Informationskabel (HLkom)
- Telekommunikation/Informationskabel (Bosch)
- Lichtsignalanlagen (Stadt)Halle

Alle anderen Ver- und Entsorgungstrassen (u.a. auch Elektro-, Telekommunikations- und Datenkabel der MLU) im Bestand sind entsprechend zu berücksichtigen.

2.9 Straßenausstattung

Beschilderung und Markierung

Die Fahrbahnen werden mit Leiteinrichtungen wie Fahrbahnmarkierungen, Beschilderungen und Vorwegweisern ausgestattet.

Lichtsignalanlagen (LSA)

Die Ausrüstung wurde nach den Richtlinien der Stadt Halle (Stand 05/2002) und der Richtlinie für Lichtsignalanlagen (Ri LSA 1992) entworfen.

Folgende Spurlängen sind aus verkehrstechnischer Sicht mindestens erforderlich:

- Linksabbiegespur Philipp – Müller – Straße: ca. 50 m ohne Verziehung
- Linksabbiegespur Voßstraße: ca. 40 m ohne Verziehung

Die neue Lichtsignalanlage ist mit der geplanten LSA Voßstraße/Franckestraße und mit der bestehenden LSA Ernst – Toller – Straße/Philipp – Müller – Straße koordinierungsseitig und für den Anschluss an den Verkehrsrechner der Stadt Halle zu verbinden.

Beleuchtung

Im Rahmen des Neubaus der Voßstraße wird eine neue Straßenbeleuchtung einschließlich des Übergangs der Straßenbeleuchtung zur Philipp – Müller – Straße errichtet. Die vorliegenden lichttechnischen Berechnungen enthalten den Nachweis der Einhaltung der DIN – Normen bzgl. der Beleuchtungskriterien.

Ausgangspunkt für die Trassenkabel zur Einspeisung ist der neu zu errichtende Straßenbeleuchtungsverteiler Ecke Voßstraße/Niemeyerstraße. Weiterhin ist der vorhandene Leuchtschrank Philipp – Müller – Straße anzuschließen. Jede Leuchte wird über den Lichtmastkasten separat abgesichert.

Für die Nachtabsenkung ist eine Schaltung der einzelnen Phasen vorgesehen.

Aus Verkehrssicherheitsgründen wird die Beleuchtung gemäß den technischen Regelwerken hergestellt.

Es ist möglich, durch Abschaltung einzelner Maste oder Entfernung von Glühlampen den Stadtratsbeschluss III/2003/03016 vom 25.06.2003 zur Abschaltung von Beleuchtung umzusetzen.

2.10 Sonstige Ausstattung

Der geplante Parkplatz mit 80 Stellplätzen soll mit 2 Parkscheinautomaten bestückt werden.

Der Anschluss erfolgt über Funk an den Parkscheinautomatenrechner.

Es ist vom Wohngebiet Voßstraße eine Treppe einschließlich Kinderwagenrampe zum westlichen Gehweg der neu zu bauenden Voßstraße vorgesehen.

3. ÖPNV

Die Philipp – Müller – Straße wird durch Linienbusse der HAVAG befahren. Zur Zeit befinden sich nordöstlich der Voßstraße zwei Bushaltestellen der HAVAG.

Mit dem Neubau der Straßenbahntrasse zum Riebeckplatz wird diese Buslinie ersetzt.

4. Begrünung

Als Ausgleich für 35 zu fällende Bäume sind entsprechend der Baumschutzsatzung der Stadt Halle 116 Neupflanzungen mit einem Stammumfang von 18 – 20 cm vorzunehmen. Unter Berücksichtigung des Leitungsbestandes werden in der Philipp – Müller – Straße 20 Stadt-Linden als straßenbegleitende Allee gepflanzt und in der Voßstraße 67 Berg – Ahorn. Die straßenbegleitenden Baumreihen bzw. die Allee werden mit Bodendeckern unterpflanzt.

5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Folgemaßnahmen)

5.1 Lärmschutzmaßnahmen/Maßnahmen Schadstoffemission bzw. Erschütterungen

Im Zusammenhang mit dem Neubau der Voßstraße werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in 19 Berechnungsprofilen überschritten. Demnach besteht an 10 Gebäuden

dem Grunde nach Anspruch auf Lärmvorsorge.

Da aktive Schallschutzmaßnahmen nicht umsetzbar sind, wird für die betroffenen Gebäude passiver Schallschutz gewählt.

Passive Schallschutzmaßnahmen sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkung durch Verkehrslärm mindern.

Schutzbedürftig sind Räume, die dem ständigen Aufenthalt dienen. Nicht schutzbedürftig sind somit Bäder, Toiletten, Treppenhäuser, Flure und Lagerräume.

Nach § 42 BimSchG sind auch bauliche Anlagen im Außenbereich (Balkone) geschützt. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen dienen und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchenden Energiequellen.

Art und Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen sind in der Verkehrswegeschallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BimSchV – festgelegt. Es entstehen dem Grunde nach Ansprüche an Wohngebäuden in der Südstraße 64, Philipp-Müller-Straße 72, 73 und 74, Voßstrasse 2, 3, 4, 5, 6, 7 und Niemeyerstraße 24. Außerdem entstehen Ansprüche aus schallschutz- und lufthygienischer Sicht am Gebäude der Strahlenklinik.

Die passiven Lärmschutzmaßnahmen in der Strahlenklinik umfassen die bauakustische Verbesserung der Fenster in anspruchsberechtigten Räumen sowie die Installation von Lüftungsgeräten in den Patientenzimmern, Untersuchungs- und Behandlungsräumen sowie Sanitärräumen der Patientenzimmer.

In der aktiven Bauzeit müssen die Patientenzimmer wegen der Anwesenheit von Hochrisiko-Patienten ständig geschlossen bleiben. In diesem Zimmern werden Hochleistungsluftreiniger mit Filtern eingebaut. Die Zimmer des Bereiches Nuklearmedizin müssen von jeder Beeinträchtigung freigehalten werden, da die Martin-Luther Universität ansonsten Einnahmeausfälle gegenüber der Stadt geltend machen kann. Die notwendigen Schallschutzmaßnahmen können nur an der Außenfassade realisiert werden. Für bestimmte medizinische Präzisionsgeräte ist eine Empfindlichkeit bei Erschütterung nachgewiesen. Es sind technische Maßnahmen zum Schutz der Geräte erforderlich, die in der Ausführungsplanung exakt ermittelt werden.

Die Ansprüche der Betroffenen und die konkreten umzusetzenden Maßnahmen wurden im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ermittelt.

Eine wesentliche Verschlechterung in Bezug auf die Lufthygiene ist aufgrund der vorhandenen Vorbelastungen im Gebiet nicht zu erwarten.

Damit keine wesentlichen, beeinträchtigenden Erschütterungen während der Bauarbeiten für den Klinikbetrieb auftreten, sollen in diesem Bereich kleine Vibrationswalzen mit Frequenzen von 30 bis 50 Hz eingesetzt werden. Die Auswirkungen sind baubegleitend zu überprüfen.

5.2 Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Insgesamt erfolgt als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme die Pflanzung von 116 Hochstämmen als Straßenbegleitgrün.

Um die Kompensation vollständig abzusichern, wurden anteilig 2.850 m² einer Fläche im Stadtteil Silberhöhe als Ausgleichs- und Ersatzfläche zugeordnet, die bereits im Rahmen des Stadtumbaues im Stadtteil Silberhöhe entsiegelt worden ist und auf der eine Erstaufforstung stattgefunden hat.

6. Grunderwerb

Die in Anspruch zu nehmenden Flächen befinden sich überwiegend im Eigentum der Stadt Halle.

Nur in den Bereichen Philipp – Müller – Straße/Ecke Südstraße und an der Niemeyerstraße ist der Grunderwerb von 13 m² bzw. 22 m² für den Ausbau der Gehwege bzw. für die Wendeanlage zur Gewährleistung der Fahrgeometrie entsprechend der Wendelagenausbildung - EAE 85/95 notwendig.

Weitere 4 m² werden nur vorübergehend erworben, um den Gehweg an der Südostseite des Knotens Philipp – Müller – Straße/Südstraße herstellen zu können.

7. Kinderfreundlichkeit

Die Kinderfreundlichkeitsprüfung erfolgte in den stadtinternen Abstimmungen zu den Planfeststellungsunterlagen mit den Fachbereichen der Stadt vom 13.01. bis 15.01.2004. Die Kinderfreundlichkeit des Vorhabens wurde bestätigt.

8. Kosten

Kostenträger der Baumaßnahme ist die Stadt Halle (Saale). Die Finanzierung der Maßnahme soll durch GVFG – Fördermittel ermöglicht werden. Die Anmeldung der Fördermittel ist über den FB 66 im Haushaltsjahr 2004 erfolgt. Vom Landesverwaltungsamt liegt die Bestätigung über die Aufnahme der Maßnahme im Mehrjahresprogramm nach GVFG vor. In der Anlage 5 ist der Kostenvergleich zwischen Gestaltungsbeschluss und Baubeschluss ersichtlich.

9. Zeitschiene

Die Zeitschiene ist für eine abgestimmte Bauausführung mit dem Straßenbahnprojekt und mit den Betroffenen für die passiven Lärmschutzmaßnahmen (Wohnungsgesellschaften, Strahlenklinik MLU, Einwohner Philipp – Müller – Straße und Südstraße) wie folgt vorgesehen:

Ausführungsplanung	Dezember 2004 bis Februar 2005
Planfeststellungsbeschluss, voraussichtlich	Februar 2005
Fördermittelantrag	Februar 2005
Baubeschluss	März 2005
Baudurchführung	August 2005 bis Oktober 2006
Straßenbegleitgrün	Herbst 2006
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	Herbst 2006

10. Finanzierung

Das Finanzierungsmodell ist aus der Anlage 6 ersichtlich. Es erfolgt die Anpassung des Investitionsprogramms 2005-2007 gemäß Baubeschluss nach Anlage 7.

11. Folgekosten

Durch die Anbindung der Voßstraße an den im Straßenbahnvorhaben zu gestaltenden Knoten Franckestraße entstehen jährlich Kosten, die bisher nicht anfallen. Es entstehen ebenfalls Kosten für Pflege der Ausgleichsflächen in Wörlitz und auf der Silberhöhe.

Zusammenstellung:

Wartung Entwässerungsanlagen	700 €
Niederschlagswassergebühr	17.200 €
Wartung verkehrstechnische Ausrüstung	11.000 €
Pflege Straßengrün	8.800 €
Straßenbeleuchtung	2.000 €
Straßenreinigung	2.500 €
Winterdienst	2.200 €
Gesamtsumme	44.400 €

12. Straßenausbaubeitragspflicht

Der vorgesehene Ausbau der Voßstraße auf Höhe der Strahlenklinik und der teilweise Ausbau der Philipp – Müller – Straße ab Einmündung Kurt – Eisner – Straße bis zur unteren Voßstraße (Neubaugebiet) sind gemäß Straßenausbaubeitragssatzung der Stadt Halle (Saale) vom 29.12.1999 in der Fassung vom 20.12.2002 beitragspflichtig.

Für den teilweisen Ausbau der Philipp – Müller – Straße ist nach § 3 Abs. 3, 2. Halbsatz Straßenausbaubeitragssatzung der Stadt Halle (Saale) ein Abschnittsbildungsbeschluss ab „Beginn des Kurvenradius der Einmündung Kurt – Eisner – Straße bis Beginn des Kurvenradius der Einmündung untere Voßstraße“ zu fassen. In der Philipp – Müller – Straße entsteht für die dort anliegenden Grundstückseigentümer die Beitragspflicht mit Beendigung der Maßnahme an diesem Abschnitt.

Sowohl die Voßstraße als auch der Abschnitt Philipp – Müller – Straße sind öffentliche Einrichtungen mit starkem innerörtlichen Verkehr. Gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 2 Straßenausbaubeitragssatzung der Stadt Halle (Saale) tragen die Beitragspflichtigen für die Fahrbahn 35%, für Geh- und Radwege 45%, für Beleuchtung und Entwässerung 40% und für Parkflächen sowie Bushaltestellen 50% des beitragsfähigen Aufwandes.

Nach derzeitiger Baukostenschätzung ist eine Refinanzierung aus Beiträgen wie folgt zu erwarten:

beitragsrechtliche Verkehrsanlage	Gesamt- baukosten €	beitragsfähige Kosten €	umlagefähiger Aufwand €	Beiträge ohne Stadtgrundstücke und mit Eckgrundstücks- ermäßigung) €
Voßstraße (Ausbau der vorhandenen Trasse)	1.382.342,89	469.817,28	180.801,60	120.534,41
Philipp-Müller-Straße (Abschnitt von Kurt- Eisner-Straße bis untere Voßstraße)	614.588,12	491.186,52	187.338,49	130.771,59
Summe	1.996.931,01	961.003,80	368.140,09	251.306,00

Mit Schreiben vom 10. November 2004 wurden die Anlieger über das Vorhaben sowie über die zu erwartende Kostenbelastung entsprechend § 6 d KAG LSA i.V.m.

§ 1 Straßenausbaubeitragssatzung informiert. Darüber hinaus wurde den Anliegern die Maßnahme am 23. November 2004 in der Grundschule August – Hermann – Francke erläutert.

In dieser Veranstaltung wurde in der gesamten Diskussion nur eine beitragsrelevante Frage gestellt. Hierbei handelte sich es um die Anzahl der Geschosse der Strahlenklinik. Diese werden zur Berechnung der Anliegeranteile entsprechend Satzung herangezogen. Die Klinikverwaltung vertritt die Meinung, dass der Berechnung ein Geschoss weniger zugrunde gelegt werden sollte. Zur Klärung dieser Frage wurden die Angaben der aktuellen Geschossflächen und – höhen an das Bauordnungsamt weitergeleitet, um entsprechend Landesbauordnung die Anzahl der Geschosse neu zu definieren.