

Gegenstand: Baubeschluss Ausbau/Umgestaltung des Steinweges
Vorlagen-Nr.: IV/2007/06808
Einreichender Geschäftsbereich: Geschäftsbereich II
 FB Tiefbau/Straßenverkehr

☐ nein ☒ ja

Folgekosten (in o. g. Beträgen nicht enthalten) ☒ nein ☐ ja

Auswirkungen auf den Stellenplan ☒ nein ☐ wenn ja

**vorgesehener
Stellenabbau:**

☒ nein	☐ ja
☐ nein	☒ ja
☐ nein	☒ ja

[illegible]



HALLE ★ *Die Stadt*

Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **IV/2007/06808**
Datum: 26.11.2007
Bezug-Nummer.
Kostenstelle/Unterabschnitt: 6630.1330/6300
Verfasser: FB Tiefbau/Straßenverkehr

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	11.12.2007	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach der VOB, VOL und HOAI	13.12.2007	öffentlich Entscheidung

Betreff: Baubeschluss Ausbau/Umgestaltung des Steinweges

Beschlussvorschlag:

1. Der Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben beschließt die Durchführung des Gesamtabschnittes des Steinwegs zwischen Franckeplatz und Rannischen Platz.
2. Bei einer absehbaren Kostenerhöhung von über 10 % ist unverzüglich ein modifizierter Baubeschluss einzuholen.

Finanzielle Auswirkung:

Vermögenshaushalt:

Investitionszuschuss an
kommunale öffentliche

Wirtschaftsunternehmen:

davon: Zuweisungen v. Land:

Straßenausbaubeiträge:

Eigenmittel:

2.6300.985000.041 – 779.100 €

2.6300.361000.041 – 291.900 €

2.6300.350000.002 – 190.000 €

297.200 €

Dr. Thomas Pohlack
Beigeordneter

Inhaltsverzeichnis

- 1. Begründung der Baumaßnahme
 - 1.1 Veranlassung
 - 1.2 Bisherige Beschlüsse
 - 1.3 Gegenstand des Baubeschlusses
 - 1.4 Baubeschreibung
 - 1.5 Grunderwerb
 - 1.6 Kosten
 - 1.7 Finanzierung der Maßnahme
 - 1.8 Folgekosten
 - 1.9 Straßenausbaubeiträge / Erschließungsbeiträge
 - 1.10 Familienverträglichkeitsprüfung
 - 1.11 Zeitschiene der Maßnahmeumsetzung

<u>Anlagen:</u>	Anlage 1	Übersichtslageplan
	Anlage 2	Lageplan, Blatt 1 bis Blatt 3
	Anlage 3	Mittelbedarf, Kostenberechnung HAVAG / Straße
	Anlage 4	Investitionsplan
	Anlage 5	Stellungnahme Fuß- und Radverkehrsbeauftragten

1. Begründung der Baumaßnahme

1.1 Veranlassung

Der Steinweg ist baulich in einem sehr schlechten Zustand. Die normative Nutzungsdauer ist abgelaufen und der Verschleiß betrifft Gleisanlagen, Fahrbahnen und Nebenanlagen gleichermaßen. Darüber hinaus sind immer wieder Reparaturen und Anpassungen durchgeführt worden, so dass nunmehr kein einheitliches Straßenbild vorliegt.

Die Defizite im vorhandenen Querschnitt, welche von der regelwidrigen Aneinanderreihung von Mindestmaßen gekennzeichnet sind, führen heute zur Behinderungen und Gefährdungen des Verkehrs, da insbesondere der Begegnungsfall Lkw/Straßenbahn nicht bzw. nur sehr eingeschränkt gewährleistet ist.

Diese geometrisch ungünstige Verteilung der Verkehrsflächen soll mit dem Umbau verbessert und an die gültigen Regelwerke angepasst werden.

Dies betrifft hauptsächlich eine Erweiterung des Gleisachsabstandes von 2,6 m auf mindestens 2,8 m sowie eine Verbreiterung des heute nur 2,8 m breiten Kfz-Fahstreifens bzw. des 1,8 m breiten Parkstreifens.

Die Stadt Halle und die Hallesche Verkehrs- AG haben deshalb Planungen forciert, den gesamten Abschnitt zwischen Franckeplatz und Rannischem Platz auf der gesamten Querschnittsbreite zu erneuern.

Das Vorhaben wird zu 80 % vom Land Sachsen-Anhalt gefördert.

Die Realisierung soll in den Jahren 2008 bis 2009 erfolgen.

1.2 Bisherige Beschlüsse

Mit dem Grundsatzbeschluss zu Ausbau und Umgestaltung des Steinweges (Vorlagen- Nr.: IV/2007/06463, vom 16. Mai 2007, Beschluss Stadtrat 18. Juli 2007) wurde die Vorzugsvariante der Vorplanung als Grundlage für die weitere Planung bestätigt.

1.3 Gegenstand des Baubeschlusses

Der Baubeschluss umfasst den kompletten grundhaften Ausbau des Steinweges vom Franckeplatz bis zum Rannischen Platz auf der gesamten Straßenbreite bis zu den angrenzenden Gebäuden.

Die Stadt Halle (Saale) und die HAVAG haben Fördermittel für das Vorhaben beantragt. Der Fördermittelgeber hat in den vorbereitenden Gesprächen die Bereitstellung der erforderlichen Gelder zugesichert. Ein Antrag auf vorzeitigen Maßnahmebeginn liegt seit dem 28.09.2007 zur Prüfung beim LVWA vor.

Der gesamte Abschnitt ruft nur in geringem Maß Betroffenheiten Dritter hervor. Eine Anliegerinformation hat bereits stattgefunden. Eine weitere soll am 12. November 2007 durchgeführt werden.

Für den Ausbau des Steinweges ist auf Grund der Enge des Bauraumes und der Komplexität der Durchführung mit allen Versorgungsträgern eine Vollsperrung für den Durchgangsverkehr erforderlich. Für den Durchgangsverkehr wird eine Umleitung ausgewiesen. Der Anlieger- und Anlieferverkehr ist eingeschränkt, soll aber über die

gesamte Bauzeit weitgehend aufrecht erhalten werden. Die Anforderungen der Anlieger werden im Zuge des mit der Ausführungsplanung zu erstellenden Verkehrskonzeptes abgestimmt und nach Möglichkeit berücksichtigt.

1.4 Baubeschreibung

Allgemeine Baubeschreibung

Die Baustrecke beginnt südlich des Franckeplatzes im Anschluss an die neu gebaute Verkehrsanlage Franckeplatz.

Die Grenzen der bereits erneuerten Gleisanlagen und der bereits grundhaft ausgebauten Verkehrsflächen differieren. Deshalb beginnt der Gleisbau an den südlichen Weichenspitzen Franckeplatz. Im Bereich zwischen den Weichenspitzen und dem Beginn der Bebauung Steinweg werden beide Gleise entsprechend der neuen Lage im Steinweg und auf den neuen Gleisachsabstand 2,80 m verzogen. Östlich dieses Verziehbereiches beschränkt sich der Eingriff in die bereits erneuerten Verkehrsflächen auf das für die Verziehung notwendige Minimum.

Westlich des Verziehbereiches erfolgt der grundhafte Ausbau der Einmündung Mauerstraße in den Steinweg. Dieser Abschnitt wurde bei der grundhaften Erneuerung der Mauerstraße im Jahr 2005 mit Blick auf die noch bevorstehende Baumaßnahme Steinweg vorerst nur an den Bestand Steinweg angepasst.

Im weiteren Verlauf des Steinwegs nach Süden erfolgt der grundhafte Ausbau aller Verkehrsanlagen zwischen den Grenzen der Bebauungen. Die Einmündungen der Taubenstraße und Jacobstraße auf der Westseite in den Steinweg werden bis zum Ende der Randkurven ebenfalls grundhaft ausgebaut.

Der grundhafte Ausbau der Verkehrsanlagen Steinweg endet nach ca. 420 m in Höhe der Häuser Nr. 31 bzw. 26. Im Anschluss an die südliche Ausbaugrenze werden beide Gleise wiederum auf den Bestand verschwenkt und an die nördlichen Weichenspitzen des Rannischen Platzes angebunden.

Die Haltestellen „Taubenstraße“ und „Rannischer Platz“ werden niederflur- und behindertengerecht hergestellt. In den Haltestellen sind Fahrgastunterstände vorgesehen.

Die bisherige Verkehrsorganisation im Steinweg einschließlich der einmündenden Straßen wird beibehalten. Danach bleibt der Steinweg auch zukünftig unechte Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden (Richtung Rannischer Platz) mit Freigabe des Radverkehrs in der Gegenrichtung. Eine Signalisierung des MIV ist nicht erforderlich. Die vom Steinweg abgehängte Schwetschkestraße verbleibt in diesem Zustand.

Mit grundhaftem Ausbau der Verkehrsanlagen werden auch die Bahnenergieversorgung, die Kommunikations- und Fahrleitungsanlagen der HAVAG sowie die Straßenbeleuchtungsanlage erneuert.

Vorab und begleitend zum grundhaften Ausbau der Verkehrsanlagen werden weiterhin umfangreiche Leitungsbauarbeiten der Versorgungsträger erfolgen.

Die Verkehrsanlage Rannischer Platz selbst sowie die darauf befindlichen Gleisanlagen der HAVAG bleiben von der Baumaßnahme Steinweg bis auf Anlagen für die provisorische Abspannungen der Fahrleitungsanlage während der Bauzeit unberührt.

Grundlagen der technischen Planung

Die Ein- und Ausfahrt der Straßenbahn sowie des Individualverkehrs wird im Norden durch die bereits vorhandene Signalisierung für den Individual- und Straßenbahnverkehr am

Franckeplatz organisiert, wobei der motorisierte Individualverkehr aufgrund der Einbahnstraßenregelung hier nur in den Steinweg einfahren kann. Im Steinweg wird aufgrund der räumlichen Verhältnisse die Organisation des Individual- und des zweigleisigen Straßenbahnverkehrs beibehalten. Die Straßenbahn ist aufgrund der Verkehrsorganisation am Franckeplatz (LSA) einfahrend in den Steinweg im ausschließlichen Einrichtungsverkehr Pulkführer. Mit den vorliegenden Prognosedaten der Verkehrsbelegung Steinweg für das Jahr 2015 wurde die Bauklasse III nach RStO 01 (Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen 2001) in Ansatz gebracht.

Die Baugrundbewertung erfolgt stufenweise und beinhaltet sowohl die Auswertung vorhandener Gutachten als auch Tiefensondierungen und die erforderlichen chemischen und physikalischen Analysen.

Im Zuge der weiteren Vorbereitung der Ausführungsplanung ist zur Vermeidung baugrundbedingter Kostenrisiken eine weitere Verdichtung der Analysen erforderlich. Kostenrelevante Sachverhalte aus der weiteren Baugrunderkundung, welche zu einer absehbaren Kostenerhöhung von über 10 % der Gesamtkosten führen würden, führen dann gemäß Punkt 2 des Beschlussvorschlages zur Notwendigkeit einen modifizierten Baubeschluss einzuholen.

Beschreibung der baulichen Anlagen

Gleisanlage

Die zweigleisige Bahnanlage wird mit einem Regelgleisachsabstand von 2,80 m über die gesamte Länge des Steinwegs ausgebaut (derzeit ca. 2,60 m). Damit können die erforderlichen Sicherheitsabstände zwischen Bahn/Bahn sowie Bahn/MIV eingehalten werden.

In den Haltestellenbereichen werden die Gleisachsabstände darüber hinaus vergrößert, um die Straßenbahn an die Bahnsteigkanten zu führen, die wiederum dem Bordverlauf entsprechen.

Im Bogenbereich Höhe Schwetschkestraße erfolgt eine Achsabstandserweiterung aufgrund der nach Regelwerk erforderlichen Bogenzuschläge.

Beide Gleise verlaufen trotz bereichsweise vergrößerter Achsabstände immer innerhalb des durchgehend mit 6,00 m Breite festgelegten Straßen- und Gleisbereiches, der durch Borde begrenzt ist.

Der Gleisbereich des Westgleises stadtauswärts (Richtung Rannischer Platz) wird gleichzeitig als Fahrbahn für den Individualverkehr in Einbahnstraßenrichtung genutzt.

Den Gleisbereich des Ostgleises stadteinwärts (Richtung Franckeplatz) nutzen neben der Straßenbahn auch Radfahrer in der für sie entgegen der Einbahnstraße freigegebenen Richtung.

Beide Gleise werden niveaugleich ausgeführt. Die Anlage eines besonderen Bahnkörpers ist nicht vorgesehen.

Der Fördermittelgeber hat die Situation im Steinweg bei seinen Ortsterminen in Halle kennen gelernt und eine Förderung der Verkehrsanlage auch ohne Anlage eines besonderen Bahnkörpers als sinnvoll und situationsgerecht befürwortet.

Die Haltestellen werden niederflur- und somit mobilitätsbehindertengerecht mit einer Bahnsteigkantenhöhe von 20 cm über OK Schiene ausgeführt. Die Breite der Haltestellenflächen beträgt immer 2,50 m. Den Haltestellenflächen gehen niveaugleich in die Gehwege über bzw. werden an der Haltestelle „Rannischer Platz“ stadtauswärts aufgrund der geringen Bestandsbreiten gleichzeitig als Gehweg genutzt.

Durch diverse Zwangspunkte im Bestand (Grundstückszufahrten) müssen die Haltestellen „Taubenstraße“ stadtauswärts und „Rannischer Platz“ stadteinwärts verkürzt mit Nutzlängen von 25,00 m und 18,00 m ausgeführt werden. Die Nutzlänge der jeweils beiden anderen Haltestellen beträgt 45,00 m. In den verkürzten Haltestellen ist immer ein Passagierwechsel für mobilitätsbehinderte Fahrgäste im ersten Wagen des Straßenbahnzuges gewährleistet. Der Gefahrenbereich in den Haltestellen zur Bahnsteigkante wird durch taktilen und kontraststarken Blindenleitstreifen markiert. Die Einstiegsposition für den ersten Wagen wird in allen Haltestellen zusätzlich durch ein Aufmerksamkeitsfeld im Leitstreifen gekennzeichnet.

Die Gleise werden durch elastischen Unterguss schwingungsgedämpft auf Asphalttragschicht verlegt.

Der Deckenaufbau wird nachfolgend im Abschnitt Fahrbahn erläutert.

Die Gleistrasse Steinweg zwischen Franckeplatz und Rannischen Platz wird derzeit von 5 Tageslinien und 1 Nachtlinie befahren:

Linie 1: Frohe Zukunft – Beesen, Gesamtfahrzeit 39 Minuten, 20-Minuten-Takt

Linie 3: Trotha – Südstadt, Gesamtfahrzeit 37 Minuten, 15-Minuten-Takt

Linie 6: Reileck – Südstadt, Gesamtfahrzeit 28 Minuten, 15-Minuten-Takt

Linie 8: Trotha – Elsa-Brändström-Straße, Gesamtfahrzeit 32 Minuten, 15-Minuten-Takt

Linie 11: Göttinger Bogen – Damaschkestraße, Gesamtfahrzeit 33 Minuten, 15-Minuten-Takt

Linie 95: Trotha – Ammendorf (Nachtlinie), Gesamtfahrzeit 41 Minuten

Aus der Tages-Linienbelegung ergibt sich eine rechnerische Zugdichte von ca. 20 Fahrten je Stunde und Richtung, dies entspricht einem 3-Minuten-Takt.

Fahrbahn

Mit der Baumaßnahme erfolgt ein grundhafter Ausbau des Fahrbahn-/Gleisbereiches zwischen den neuen Borden im Querschnitt von 6,00 m Breite.

Die Fahrbahn stadtauswärts wird mit 3,00 m Breite auf der Westseite des Querschnittes eingeordnet. Die Gleisachse des Westgleises liegt in der Regel mit einem Achsabstand von 1,85 m zum westlichen Bord in der stadtauswärts führenden Einrichtungsfahrbahn.

Die Breite der nur von Straßenbahn und Radfahrern genutzte Fahrbahn stadteinwärts auf der Ostseite des Querschnittes beträgt wiederum 3,00 m. Die Gleisachse hat einen Abstand von 1,35 m zum östlichen Bord, die Gleislage orientiert sich hier am Bestand.

Die Entwurfsgeschwindigkeit Straße beträgt 50 km/h.

Die Fahrbahnen werden in Anlehnung an Bauklasse III, Tafel 1, Zeile 2.2, RStO (Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen) aufgebaut.

Der Aufbau im Gleisbereich erfolgt mit 28 cm Frostschutzschicht, 15 cm Schottertragschicht, 16 cm 1. Asphalttragschicht, 11 cm 2. Asphalttragschicht, 5 cm Asphaltbinder und 5 cm Asphaltdeckschicht.

Die Ermittlung der Bauklasse III in Anlehnung an die RStO resultiert aus den besonderen Anforderungen des Gleisunterbaues, der maßgebend für den gesamten Deckenaufbau der Fahrbahnen ist.

Parkstreifen/Andienzonen

Aufgrund der räumlichen Verhältnisse und der beibehaltenen Verkehrsorganisation des Steinweges wird auch künftig Parken verkehrsrechtlich nur auf der Westseite zugelassen werden. Dazu wird ein 2,00 m breiter Parkstreifen angelegt, der mit einem 3 cm hohen Bord von der Fahrbahn abgesetzt wird. Der Parkstreifen wird mit Ausnahme der neuen Haltestellenbereiche durchgängig zwischen Franckeplatz und Rannischen Platz hergestellt. Als weitere Zwangspunkte unterbrechen Grundstückszufahrten den Parkstreifen.

Es sind 37 Pkw-Stellplätze vorgesehen, wovon einer in Höhe Haus-Nr. 50, wie bereits im Bestand, als Behindertenparkplatz mit 3,50 m Breite ausgeführt wird.

Damit entsprechen die Parkmöglichkeiten der Anzahl der heute teilweise irregulär parkenden Fahrzeuge.

Das Andienen im Steinweg wird ebenfalls über den westlichen Parkstreifen organisiert. Zeitlich begrenzt werden hier 3 Lieferzonen eingerichtet, deren schwerpunktmäßige Lage über die Angaben der Gewerbetreibenden planerisch ermittelt wurden. Die Lieferzonen erstrecken sich jeweils auf eine Länge von ca. 2 bis 3 Pkw-Stellplätzen, also etwa 10 bis 12 m Länge. Die Lieferzonen werden aufgrund der relevanten Fahrzeugbreite auf den Gehwegbereich ausgedehnt. Die kurzzeitigen Einschränkungen der nutzbaren Gehwegbreite während der Lieferzeiten in den Lieferzonen wurden im Vorplanungsprozess als zumutbar bestätigt. Außerhalb der noch zu definierenden Lieferzeiten werden die Bereiche der Lieferzonen als Parkplätze genutzt.

Der heute bestehende Anlieferkonflikt Behinderung der Bahn beim Halten am Bord oder Halten auf dem Gehweg wird dadurch beseitigt. Die regelmäßigen Anlieferbedürfnisse der Gewerbeanleger können weitgehend berücksichtigt werden.

Parkstreifen und anschließender Gehweg werden ohne Bord niveaugleich ausgeführt. Für diese Entscheidung sprach im Vorplanungsprozess die räumlich kurze Abfolge von Parken, Lieferzonen, Haltestellen und Grundstückszufahrten auf der Westseite des Steinwegs. Auf die Bordausbildung zwischen Parkstreifen und Gehweg wurde daher verzichtet, um ein städtebaulich ansprechendes Bild zu erzeugen und mögliche Pkw-Stellplätze nicht durch notwendige räumliche Bordentwicklungen zu reduzieren.

Der Parkstreifen wird mit Betonsteinpflaster im Format 10 x 10 cm hergestellt. Der Deckenaufbau erfolgt ungebunden als Bauklasse V nach RStO, Tafel 3, Zeile 1 mit einer Gesamtstärke von 50 cm aus 22 cm Frostschutzschicht, 15 cm Schottertragschicht, 3 cm Pflasterbettung und 10 cm Pflasterdecke.

Die optische Trennung des Parkstreifens vom Gehwegbereich wird nach Maßgabe der Unteren Verkehrsbehörde als kontraststarker weißer Pflasterstreifen mit einer Mindestbreite von 10 cm ausgeführt.

Gehwege

Die Regelbreite für die beidseitigen Gehwege beträgt 2,50 m. Diese Breite schwankt auf Grund der sehr strukturierten Bebauung. Die Engstellen in den Gehwegbereichen stellen sich in folgenden Abschnitten dar:

Gehweg Ostseite:

Haus-Nr. 14 bis 22, Station 0,2 + 10 bis 0,3 + 50 (ca. 140 m), Breiten 1,49 m bis 2,43 m

Gehweg Westseite:

Haus-Nr. 39 bis 35, Station 0,2 + 50 bis 0,3 + 35 (ca. 85 m), Breiten 1,85 m bis 2,34 m

Insgesamt werden die Gehwege flächenmäßig erweitert. In der Betrachtung der Gehwegbreiten sind die Haltestellenflächen inbegriffen, da hier keine räumliche und funktionale Trennung in der Örtlichkeit erfolgt.

Die Gehwege werden mit einem in der Regel 1,20 m breiten Betonplattenstreifen in der fußläufigen Hauptzone aus den Formaten 60 x 40 cm belegt. Die links und rechts anschließenden Bereiche werden wiederum wie im Parkstreifen mit Betonsteinpflaster im Format 10 x 10 cm hergestellt. Die gebäudeseitigen Anschlüsse um Lichtschächte und Fassadenvorprünge werden in Betonsteinmosaikpflaster im Format 6,5 x 6,5 cm ausgeführt. Der gesamte Deckenaufbau Gehweg erfolgt auf der Ostseite ungebunden nach RStO, Tafel 7, Zeile 1 in einer Stärke von 40 cm mit 19 cm Frostschutzschicht, 3 cm Pflaster-/Plattenbettung und 8 cm Platten-/Pflasterdecke .

Auf der Westseite wird der Gehweg aufgrund seiner potentiellen Überfahrbarkeit aus den Lieferzonen heraus entsprechend dem Deckenaufbau der Lieferzonen als Bauklasse V nach RStO, Tafel 3, Zeile 1 mit einer Gesamtstärke von 50 cm aus 22 cm Frostschutzschicht, 15 cm Schottertragschicht, 3 cm Pflasterbettung und 10 cm Pflasterdecke hergestellt.

Während der westliche Gehweg niveaugleich mit dem benachbarten Parkstreifen hergestellt wird (s.o.), wird der östliche Gehweg mit einem 8 cm hohen Bord zum Fahrbahn-/Gleisbereich abgesetzt.

Fußgängerquerungen mit auf 3 cm abgesenkten Borden zur Fahrbahn sind beidseitig der Einmündung Taubenstraße (Haltestellen und Schulweg) sowie am südlichen Ende der Baustrecke vor dem Rannischen Platz vorgesehen. Die Breiten betragen jeweils 3,00 m.

Radverkehrsanlagen

Der Bedeutung des Steinwegs als Radfahrverbindung in Richtung City wurde bisher mit der Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung Rechnung getragen. Auch zukünftig kann es aufgrund der räumlichen Zwänge keine separierten und benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen im Steinweg geben. Entsprechend den Ergebnissen der Vorplanung wird nach dem Ausbau eine unechte Einbahnstraße verkehrsbehördlich angeordnet. Demnach wird wie bisher der nach Norden (City) fahrende Radverkehr den Gleisbereich der Straßenbahn auf der Ostseite des Steinwegs entgegen dem Einrichtungsverkehr benutzen dürfen. In der Gegenrichtung nach Süden wird der Radverkehr in der Einrichtungs-fahrbahn gemeinsam mit Straßenbahn und MIV mitgeführt. Deutlich komfortabler auf die Qualität des Radfahrens im Steinweg wird sich nach dem Ausbau der bituminöse Deckenschluss in den Fahrbahnbereichen auswirken.

Die Richtungsfahrbahn des MIV in Richtung Norden wird von der Verkehrsfläche, welche nur von der Straßenbahn und dem Radverkehr in Richtung Süden befahren wird, durch eine Sperrlinie abgetrennt. Das Ausweichen des Radverkehrs im Falle der Annäherung der Straßenbahn kann an der Einmündung Taubenstraße und an der Jacobstraße erfolgen. Ein Verzicht auf den Bord zu den Parkplätzen kommt i. V. mit dem bereits erläuterten Verzicht des Bordes zwischen Parken und Gehweg nicht in Frage. Generell ist ein Ausweichen der Radfahrer auf i. d. R. beparkte Flächen wohl nur im Ausnahmefall überhaupt möglich. Die Anordnung einer Radfurt zur Schwetschkestraße wird im Zuge der Ausführungsplanung bearbeitet.

Straßenbegleitgrün

Aufgrund der bleibenden räumlichen Defizite im Steinweg sowie der dichten unterirdischen Leitungslage ist die Anordnung von im Untergrund wurzelndem Straßenbegleitgrün zumindest im Ausbaubereich prinzipiell nicht möglich. Nach Prüfung eines Standortes für Begrünung im Bereich des Gehweges vor den Haus-Nr. 8 und 9 kann dieser wegen der

Leitungssituation im unterirdischen Bauraum und der Lichtverhältnisse (Nord-Süd-Ausrichtung Steinweg. Beschattung durch Gebäudehöhen) nicht empfohlen werden. Eine Begrünung z.B. in Kübeln bleibt im Ausbaubereich punktuell denkbar, kann aber nach Fertigstellung operativ erfolgen.

Ausgleichsmaßnahmen im Zuge der Baumaßnahme sind nicht erforderlich.

Straßenausstattungen

Entsprechend den Ergebnissen der Vorplanung sind keine Lichtsignalanlagen herzustellen.

Die Steuerungen für die Straßenbahn werden in einer neu zu bauenden HAVAG-eigenen Bahnenergieversorgungs- und Kommunikationstrasse im unterirdischen Bauraum der westlichen Nebenflächen sowie im Bereich des Ostgleises geführt. Transpondertechnik wird in die Decken der Gleisanlagen eingelegt.

Die Markierung und Beschilderung erfolgt entsprechend den technischen Richtlinien.

Straßenbeleuchtung

Die Qualität und Gestaltung der Straßenbeleuchtungsanlage erfolgt gemäß den geltenden Richtlinien (DIN EN 13201, Teil 1 bis 4).

Aus wirtschaftlichen und gestalterischen Gründen (möglichst keine vermeidbaren vertikalen Einbauten im Gehwegbereich) wird die Straßenbeleuchtungsanlage als Seilabspannungen mit jeweils einer mittig angeordneten Leuchte an Ankern der Fassaden montiert (analog Ausführung Rannische Straße und Bestand Steinweg).

Die Lichtpunkthöhe beträgt 7 m, der Leuchtenabstand 30 m.

Die Haltestellenbeleuchtung erfolgt in Abstimmung HAVAG, Stadt Halle und Betreiber STRÖER. Ergebnisse werden für Ende Oktober 07 erwartet. Planungsseitig wurden bereits Schutzrohrtrassen zur Heranführung der Versorgungskabel aus dem EVH- bzw. HAVAG-Netz vorgesehen.

Eine gesonderte Haltestellenbeleuchtung ist zur Absicherung einer vorschriftsmäßigen Ausleuchtung (Richtlinie für elektrische Anlagen nach der Verordnung über den Bau und den Betrieb der Straßenbahnen E-Baurichtlinien; Arbeitsstätten im Freien CIES 016/D:2005) und zur Erhöhung des Sicherheitsgefühles für die Fahrgäste vorgesehen und bei vergleichbaren Projekten Standard. Die Errichtung und der Betrieb der Haltestellenbeleuchtung obliegt der HAVAG.

Leitungen

Der Bauabschnitt ist durch eine hohe Dichte an bestehenden Leitungs- und Kabeltrassen geprägt. Die Trassen liegen im Eigentum der:

- Hallesche Wasser und Abwasser GmbH(HWA) – Trinkwasser und Abwasser
- Energieversorgung Halle (EVH) – Gas / Elektroenergiekabel / Fernwärme
- Deutsche Telekom – Fernmeldekabel
- Kabel Deutschland – Breitbandnetz, Infokabel
- Hallesche Verkehrs-AG (HAVAG) – Bahnstromkabel, Fahrleitung, Info- und Signalkabel
- HL-Komm – Infokabel
- S + K – TV-Kabel
- Stadt Halle – Straßenbeleuchtung

Es erfolgen teilweise Umverlegungen von Leitungen aufgrund der Veränderung der Fahrbahnträger sowie Änderungen an Schachteinstiegen auf Grund der hier punktuell veränderten Gleislage.

Seitens der Versorgungsunternehmen werden anlässlich des Ausbaus der Verkehrsanlage investive Maßnahmen an den eigenen Netzen geplant und durchgeführt. Weitere Maßnahmen an Versorgungsnetzen müssen wegen erforderlicher Baufeldfreimachungen ausgeführt werden.

Alle Maßnahmen betroffener Versorgungsunternehmen werden planerisch koordiniert und in einem koordinierten Leitungs- und Trassenplan festgehalten und fortgeschrieben.

1.5 Grunderwerb

Da der Ausbau bestandsnah im öffentlichen Raum erfolgt, ist kein Grunderwerb erforderlich.

1.6 Kosten

Die ausgewiesenen Kosten des Baubeschlussbereiches umfassen die Leistungen der Stadt Halle und der Halleschen Verkehrs AG für die Baumaßnahme Steinweg einschließlich aller peripheren Anpassungsbereiche.

Die Kostenermittlung des Grundsatzbeschlusses basierte als Kostenschätzung auf dem Planungsstand der Vorplanung. Die vorliegende Kostenberechnung basiert auf dem Planungsstand der Entwurfsplanung und hat somit einen höheren Genauigkeitsgrad.

Die Kostenberechnung erfolgte in 2 Teilen (siehe Anlage 5):

- Teil 1: Kostenberechnung nach AKS 85 für die Leistungen der Stadt Halle (Saale)
- Teil 2: Kostenberechnung nach AKS 85 für die Leistungen der Halleschen Verkehrs AG

Nach aktuellem Planungsstand Entwurf entstehen Kosten in Höhe:

- | | |
|---|-----------------------|
| - Teil 1: Leistungen der Stadt Halle (Saale) | Brutto 779.107,87 € |
| - Teil 2: Leistungen der Halleschen Verkehrs AG | Brutto 2.429.549,67 € |
| - Gesamt: | Brutto 3.208.657,54 € |

Die Kostenerhöhung resultiert hauptsächlich aus der Kostenbeteiligung Stadt und HAVAG an Leitungsbaumaßnahmen der Versorgungsträger infolge der Maßnahmen des Verkehrsbaus. Hier konnte erst im Zuge der Fortschreibung der Planung der tatsächlich erforderliche Umfang ermittelt werden.

Die Kostenberechnungen der Versorgungsträger sowie die daraus entstehenden Kostenteilungsvereinbarungen werden mit derzeitigem Planungsstand vorbereitet. Die Gliederung der Kosten ist in den Anlagen dargestellt.

Die Eigenmittel der Stadt erhöhen sich im Vergleich zum Grundsatzbeschluss insgesamt um 40.900,00 €. Diese Erhöhung kann kompensiert werden durch Mehreinnahmen. Die erforderliche Eigenmittelverschiebung in den Jahren 2008 und 2009 wurde im Rahmen der Haushaltsplanung 2008 ff angepasst.

1.7 Finanzierung der Maßnahme

Der Kostenanteil der Stadt beträgt nach der Kostenberechnung 779.107,87 € brutto. Der Kostenanteil einschließlich der erforderlichen Eigenmittel der Stadt ist mit 685.800 € für das Haushaltsjahr 2008 und 93.300 € für das Haushaltsjahr 2009 im Haushaltsplanentwurf 2008ff veranschlagt.

Der Kostenanteil der HAVAG beträgt voraussichtlich 2.041.638,39 € netto. Davon sind voraussichtlich 1.859.738,39 € zuwendungsfähig. Der Kostenanteil der HAVAG ist mit 100.707,22 € in das Haushaltsjahr 2007, mit 1.680.493,90 € in das Haushaltsjahr 2008 und mit 260.437,27 € in das Haushaltsjahr 2009 eingeordnet.

1.8 Folgekosten

Durch den Ausbau / die Umgestaltung des Steinweges kommt es nicht zur Erhöhung der Unterhaltungskosten. In Folge des Ausbaus erfolgt keine Erweiterung der zu unterhaltenden Anlagen. Die Unterhaltung der Gleisanlagen obliegt der HAVAG. Die Unterhaltungskosten sind in den Haushaltsplänen enthalten.

1.9 Straßenausbaubeiträge/Erschließungsbeiträge

Der städtische Maßnahmeteil des Ausbaus / der Umgestaltung inklusive Nebenanlagen ist nach § 127 Abs. 1 BauGB beitragsfähig. Die Durchführung der Anliegerbeteiligung erfolgt nach § 6 KAG-LSA in Verbindung mit § 1 Abs. 2 Straßenausbaubeitragssatzung der Stadt Halle.

Die Beitragsberechnung erfolgt im September 2009. Die Beitragspflichtigen werden im Rahmen einer Informationsveranstaltung (rechtzeitig vor der geplanten Beschlussfassung am 13.12.2002) am 12. November 2007 beteiligt. Die Ergebnisse der Anliegerbeteiligung werden gemäß Straßenausbaubeitragssatzung dem Planungsausschuss mitgeteilt. Dies ist für die Ausschusssitzung am 11.12.2007 vorgesehen.

Im Vorfeld erfolgte bereits am 15.08.2007 eine öffentliche Informationsveranstaltung.

1.10 Familienverträglichkeitsprüfung (FVP)

Im Zuge der Vorplanung wurde das Vorhaben Ausbau / Umgestaltung des Steinweges mehrfach vorgestellt und von dem Behindertenbeauftragten der Stadt Halle (Saale) Herrn Dr. Fischer bestätigt.

Die FVP wurde während der Planung begleitend durchgeführt.

Auf folgende Schwerpunkte wurde im Rahmen der FVP geachtet:

- Die Straßenbeleuchtung wird komplett für die gesamte Straße neu errichtet. Gemeinsam mit der Haltestellenbeleuchtung wird insbesondere die Ausleuchtung kritischer Bereiche (Querungsstellen, Haltestellen u.ä.) erreicht.
- Es erfolgt eine Herstellung von durchgängigen Fußwegen, wobei die barrierefreie Nutzung beachtet wurde.
- Die Haltestellen (Halten am Bord) werden sicher gestaltet und mobilitätsgerecht ausgebildet.
- Durch reduzierte Fahrbahnbreite, geordnetes Parken und abgesenkte Borde werden die Querungsbedingungen für Fußgänger verbessert.
- Der ebene Fahrbahnbelaag erhöht die Sicherheit für Radfahrer.

1.11 Zeitschiene der Maßnahmeumsetzung

Grobablauf:

Ausführungsplanung und Erstellung der Ausschreibungsunterlagen	12/2007 – 02/2008
Ausschreibung	02 – 04/2008
Baubeginn	04/2008
Bauausführung in Teilbaufeldern	04/2008 – 04/2009

Das Vorhaben kann nur sinnvoll unter Vollsperrung realisiert werden, um die Bauzeit möglichst kurz zu halten.

Auf Grund der Maßnahmen der Versorgungsunternehmen wird die Vollsperrung und Umleitung bereits ab März 2008 erfolgen.