HALLE Die Stadt

Beschlussvorlage

TOP:	
Vorlagen-Nummer:	**IV/2008/07510**
Datum:	03.12.2008
Bezug-Nummer.	
Kostenstelle/Unterabschnitt:	6630.1330/6300
Verfasser:	Straßen- und Tiefbauamt
Plandatum:	

Beratungsfolge	**Termin**	**Status**
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	13.01.2009	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach der VOB, VOL und HOAI	22.01.2009	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	25.02.2009	öffentlich Entscheidung

Betreff: Baubeschluss Ausbau/Umgestaltung Beesener Straße (Berg)
- Komplexmaßnahme Stadt Halle (Saale)/HAVAG -

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die Durchführung der Baumaßnahme der Stadt Halle (Saale) zum Ausbau/Umgestaltung der Beesener Straße (Berg) zwischen Rannischen Platz und Einmündung Melanchthonstraße als Komplexmaßnahme mit der HAVAG und den Versorgungsunternehmen.

Finanzielle Auswirkung:

Ausgaben:	Gesamt	2008	2009	2010	2011
Tiefbau 2.6300.950000.043	1.007.900		786.300	221.600	
Planung 2.6300.959000.043	195.100	195.100			
Gesamtausgaben:	1.203.000				
Einnahmen:					
Zuweisungen vom Land	691.900		648.100	43.800	
Straßenausbaubeiträge	210.000				210.000
Gesamteinnahmen	901.900				
Eigenmittel (insgesamt):	301.100				

Dr. Thomas Pohlack
Bürgermeister

Inhaltsverzeichnis

Begründung der Baumaßnahme:

1. Veranlassung
2. Bisherige Beschlüsse
3. Gegenstand des Baubeschlusses
4. Baubeschreibung
5. Grunderwerb
6. Kosten
7. Finanzierung der Maßnahme
8. Folgekosten
9. Straßenausbaubeiträge / Erschließungsbeiträge
10. Zeitschiene der Maßnahmeumsetzung

Anlagen:

Anlage 1 Übersichtslageplan
Anlage 2 Lageplan, Blatt 1 und Blatt 2
Anlage 3 Familienfreundlichkeitsprüfung
Anlage 4 Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten
Anlage 5 Investitionsplan/Einordnung im Haushaltsplan 2009

Begründung der Baumaßnahme

1. Veranlassung

Der bauliche Zustand aller Verkehrsanlagen (Straße, Gleis, Nebenanlagen) der Beesener Straße im Abschnitt „Berg“ zwischen Rannischen Platz und Einmündung Melanchthonstraße entspricht nicht mehr den technischen Anforderungen für die gefährdungsarme Führung aller Verkehrsteilnehmer im Straßenraum und den sicheren Betrieb der Straßenbahn.
Durch die fehlenden Radverkehrsanlagen wird der Verkehr besonders bergauf vom langsamen Radverkehr behindert. Das beidseitige Parken an den Rändern der überbreiten Fahrbahn verursacht durch die Nähe zum Gleisbereich ebenfalls Behinderungen und Unfallsituationen.
Die Fahrbahnen sind aufgrund des unterschiedlichen Deckenmaterials (Bitumendecke und Großverbundplatten), Witterungseinfluss, der starken Längsneigung in der Strecke und der daraus folgenden intensiven Belastung durch Straßenbahn und Individualverkehr desolat.
Die Nebenflächen sind durch Nutzung und vielfache Aufgrabungen in der Deckenausbildung (ebenfalls Bitumendecke) uneben und nutzerunfreundlich.
Die Fahrbahnen zwischen den Borden sind überbreit, die Fahrbahnränder werden durch den ruhenden Verkehr belegt. Radverkehrsanlagen existieren nicht.
Die Gleisanlagen haben ihre Nutzungsgrenze erreicht und sind verschlissen. Im Bereich der Einmündung Wolfstraße besteht wegen des zu geringen Gleisachsabstandes Begegnungsverbot für Straßenbahnen.
Die verkehrlichen Defizite im Querschnitt sollen durch eine Gleisachsabstandserweiterung von 2,60 m auf mindestens 2,90 m, durch die Anordnung beidseitig benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen außerhalb des Lichtraumprofils der Straßenbahn sowie das bauliche Separieren der Park- und Andienbereiche vom Gleis-/Fahrbahnbereich behoben bzw. gemindert werden.
Der Abwasserkanal der Halleschen Wasser- und Abwasser GmbH ist auf Grund des schlechten Zustandes nicht sanierungsfähig und muss deshalb dringend erneuert werden.

Die Stadt Halle und die Hallesche Verkehrs AG haben deshalb Planungen beauftragt, den gesamten Querschnitt der Beesener Straße innerhalb der Bebauungsgrenzen im Abschnitt Rannischer Platz bis Einmündung Melanchthonstraße im Rahmen einer Komplexmaßnahme grundhaft zu erneuern.

Der Ausbau der Verkehrsanlagen wurde mit einer Förderung von 80 % der förderfähigen Kosten beim Land Sachsen-Anhalt beantragt.

Die Realisierung soll im Jahr 2009 erfolgen.

2. Bisherige Beschlüsse

Mit dem Grundsatzbeschluss zu Ausbau/Umgestaltung Beesener Straße (Berg) (Vorlagen-Nr.: IV/2008/07306 vom 16.06.2008, Beschluss Stadtrat 27.08.2008) wurde die Vorzugsvariante der Vorplanung als Grundlage für die weitere Planung bestätigt.

3. Gegenstand des Baubeschlusses

Der Baubeschluss umfasst den kompletten grundhaften Ausbau der Beesener Straße auf der Strecke zwischen Rannischen Platz im Norden und Einmündung Melanchthonstraße im Süden auf der gesamten Straßenbreite bis zu den angrenzenden Gebäuden.

Die Maßnahmen im Ausbauabschnitt rufen nur in geringem Maße Betroffenheiten Dritter hervor. Eine öffentliche Anliegerinformation (Bürgerversammlung) hat bereits am 14. August 2008 stattgefunden. Eine weitere Veranstaltung zur Beteiligung der Anlieger erfolgt im Zusammenhang mit der Straßenausbaubeitragssatzung. Im Zeitraum vom 29. September 2008 bis 02. Oktober 2008 wurden Einzelinformationsgespräche mit den gewerblichen Anliegern und Mietern geführt.

Für den Ausbau der Beesener Straße im Abschnitt „Berg“ ist aufgrund der Enge des zur Verfügung stehenden Bauraumes, der Komplexität der Bauausführung, im Interesse einer Kostenbegrenzung und einer Verkürzung der Bauzeit eine Vollsperrung für den Durchgangsverkehr erforderlich. Dies betrifft auch den Straßenbahnverkehr. Für den Durchgangsverkehr wird eine Umleitung ausgewiesen, für den Straßenbahnverkehr ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Der Anlieger- und Anlieferverkehr ist baustellenbedingt eingeschränkt, soll aber über die gesamte Bauzeit weitgehend aufrecht erhalten. Die Anforderungen der Anlieger werden im Zuge des mit der Ausführungsplanung weiter zu entwickelnden Verkehrskonzeptes abgestimmt und nach Möglichkeit berücksichtigt.

4. Baubeschreibung

Allgemeine Baubeschreibung

Die Baustrecke beginnt südlich des Rannischen Platzes und beinhaltet einen Anpassungsbereich.
In diesem Anpassungsbereich beschränken sich die baulichen Maßnahmen auf technische Notwendigkeiten zur Höhenanpassung und zur Anschwenkung der Gleise vom Bestand auf die neue Lage.

Ab südlicher Grenze Anpassungsstrecke Nord (Höhe Haus-Nr. 260/259) erfolgt der grundhafte Ausbau aller Verkehrsanlagen zwischen den Grenzen der Bebauungen.
Die Einmündungen Annenstraße und Wolfstraße werden bis zum Ende der Randkurven ebenfalls grundhaft ausgebaut.
Der grundhafte Ausbau der Verkehrsanlagen Beesener Straße (Berg) endet nach ca. 270 m. Im Anschluss an die südliche Ausbaugrenze werden wiederum in einer Anpassungsstrecke die Bestandsanlagen Beesener Straße nördlich der Einmündung Melanchthonstraße angebunden. Die Arbeiten in der Anpassungsstrecke Süd beschränken sich wiederum auf das notwendige bauliche Minimum.

In der Ausbaustrecke befinden sich keine Haltestellen. Die unmittelbar südlich des Ausbauabschnittes befindliche Haltestelle ‚Melanchthonstraße“ ist von der Baumaßnahme nicht betroffen.

Die bisherige Verkehrsorganisation in der Beesener Straße einschließlich der einmündenden Straßen wird beibehalten. Danach wird der Ausbauabschnitt nach Fertigstellung für Straßenbahn und Individualverkehr weiter im Zweirichtungsverkehr befahren werden können.
Die Radverkehrsführung in beiden Richtungen ändert sich gegenüber dem Bestand dahingehend, dass beidseitig und außerhalb des Lichtraumprofils der Straßenbahn benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen angeordnet werden. Dies erfolgt mit der Zielstellung:

- Erhöhung der Sicherheit,
- Förderung des Radeverkehrs,
- Vermeidung von Behinderungen des Straßenbahnverkehrs.

Flächen für den ruhenden Verkehr können aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse und der zusätzlichen Anordnung von Radverkehrsanlagen gegenüber dem Bestand nicht

mehr beidseitig sondern nur noch auf der Westseite angeboten werden.
Eine Signalisierung des Individualverkehrs ist weiterhin nicht erforderlich.

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

Vorab zum grundhaften Ausbau der Verkehrsanlagen werden umfangreiche Leitungsbauarbeiten der Versorgungsträger erfolgen. Als technisch und zeitlich aufwändigste Maßnahme gilt der Neubau eines Mischwasserkanals DN 300/400 in voller Länge der Ausbaustrecke auf der Westseite der Beesener Straße.

Die Verkehrsanlage Rannische Platz selbst sowie die darauf befindlichen Gleisanlagen der HAVAG sowie der südlich an die Baustrecke anschließende ‚Melanchthonplatz' bleiben von der Baumaßnahme bis auf temporäre Anlagen für die provisorische Abfangungen der Fahrleitungsanlage während der Bauzeit unberührt. Die benannten Bereiche sind Bestandteil zukünftiger Projekte.

Die Belange der Familienverträglichkeitsprüfung wurden berücksichtigt.

Der Fuß- und Radwegbeauftragte hat die Planung grundsätzlich bestätigt (Anlage 4). Die weiterführenden Hinweise sind Gegenstand der Ausführungsplanung.

Beschreibung der baulichen Anlagen

Fahrbahn

Mit der Baumaßnahme erfolgt ein grundhafter Ausbau des Fahrbahn-/Gleisbereiches zwischen den neuen Borden in einer Breite von 6,10 m.

Die Entwurfsgeschwindigkeit Straße und Gleis beträgt 50 km/h.
Die Fahrbahnen werden als Sonderbemessung für den Straßenbahnverkehr in Anlehnung an Bauklasse III, Tafel 1, Zeile 3, RStO 01 aufgebaut.
Der Aufbau erfolgt mit 30 cm Bodenaustausch, 24 cm Frostschutzschicht, 15 cm Schottertragschicht, 20 cm wasserdurchlässige Asphalttragschicht (Gleisauflager), 10 cm Asphalttragschicht (Höhenausgleich Schiene), 8 cm Asphaltbinder und 3 cm Gussasphaltdeckschicht.

Parken/Andienen

Auf der Westseite wird ein 2,00 m breiter Parkstreifen angelegt, der mit einem 3 cm hohen Bord von der Fahrbahn und mit einem 8 cm hohen Bord zum angrenzenden gemeinsamen Geh- und Radweg abgesetzt wird. Der Parkstreifen wird mit Ausnahme eines ca. 50 m langen Bereiches nördlich der Einmündung Wolfstraße (Engstelle im Straßenraum) durchgängig zwischen Anfang und Ende der Ausbaustrecke hergestellt. Als weitere Zwangspunkte unterbrechen Grundstückszufahrten den Parkstreifen.

Im Straßenraum sind derzeit ca. 70 Stellflächen vorhanden. Die Reduktion von Stellflächen des ruhenden Verkehrs durch Maßnahmen zur Separierung des Radverkehrs wird im Interesse einer Verbesserung der verkehrlichen Gesamtsituation vorgezogen. Es sind 24 Pkw-Stellplätze vorgesehen. Gesonderte Andienzonen werden auch nach Fertigstellung der Verkehrsanlagen wie im derzeitigen Bestand nicht ausgewiesen. Die gewerbetreibenden Anlieger haben keinen konkreten Bedarf angemeldet.
Das Parkraumangebot ist mit Blick auf die Anlieger hinreichend.

Auf Grund der im Quartier sehr großen Innenhöfe werden diese von den Anliegern und Mietern im hohen Maße zum Parken genutzt. Teilweise befinden sich Garagenanlagen in diesen Bereichen. Die Auswertung einer Kennzeichen- und Halterrecherche bestätigte, dass nur ca. 22 Prozent der Parkenden Anlieger sind.

Der Parkstreifen wird mit Betonsteinpflaster hergestellt. Der Deckenaufbau erfolgt ungebunden als Bauklasse V nach RStO 01, Tafel 3, Zeile 1 mit einer Gesamtstärke von 50 cm aus 22 cm Frostschutzschicht, 17 cm Schottertragschicht, 3 cm Pflasterbettung und 8 cm Pflasterdecke.

Radweg Ostseite

Auf Grund der o. g. Randbedingungen wird fahrbahnbegleitend auf der Ostseite, außerhalb des Lichtraumprofils der Straßenbahn und durch Hochbord 12 cm vom Fahrbahn-/ Gleisbereich erhöht abgesetzt ein benutzungspflichtiger Radweg für den stadteinwärts und bergab fahrenden Radverkehr angeordnet.
Die Breite des Radweges misst 1,75 m einschl. 0,50 m Schutzstreifen zur Fahrbahn und entspricht damit der Regelbreite.
Der Anschluss zum östlich verlaufenden Gehweg wird regelkonform nach RASt 06 ohne Höhensprung niveaugleich hergestellt.
In den Querungsbereichen der Einmündungen Wolfstraße und Annenstraße sind die Borde der Randkurven im Interesse der Radverkehrsqualität und wie im Stadtgebiet im Allgemeinen angestrebt auf 0 cm abgesenkt.
Der Deckenaufbau erfolgt ungebunden nach RStO 01, Tafel 7, Zeile 1 mit einer Gesamtstärke von 40 cm aus 29 cm Frostschutzschicht, 3 cm Pflasterbettung und 8 cm Pflasterdecke (ohne Fase).

Gehweg Ostseite

Die Mindestbreite für den Gehweg Ostseite beträgt 2,0 m. Er schließt niveaugleich an den westlich verlaufenden Radweg an. Der Deckenaufbau wird wie im Radweg ungebunden mit einer Gesamtstärke von 40 cm aus 29 cm Frostschutzschicht, 3 cm Pflasterbettung und 8 cm Pflaster-/Plattendecke hergestellt.
In Längsrichtung sind die Borde im Bereich der Randkurven der einmündenden Straßen für die Querung der Fußgänger auf 3 cm abgesenkt.

Gemeinsamer Geh- und Radweg Westseite

Auf der Grundlage des Grundsatzbeschlusses wird der bergauf langsam fahrenden Radverkehr aus dem Gleis-/Fahrbahnbereich separiert. Wegen der nur begrenzt zur Verfügung stehenden Querschnittsbreite auf der Westseite im Anschluss an den Parkstreifen wird hier ein gemeinsamer Geh- und Radweg angeordnet. Die Breite beträgt durchgehend 2,95 m bis 3,10 m einschl. 0,50 cm Schutzstreifen zum Parkstreifen.
Im Bereich der Querung Wolfstraße sind die Borde der Gehbahn auf 3 cm abgesenkt und in einem Teilbereich erfolgt für die Radfahrer eine Absenkung auf 0 cm.
Der Deckenaufbau erfolgt wiederum ungebunden nach RStO 01, Tafel 7, Zeile 1 mit einer Gesamtstärke von 40 cm aus 29 cm Frostschutzschicht, 3 cm Pflasterbettung und 8 cm Pflaster-/Plattendecke.

Straßenbegleitgrün

Aufgrund der geringen Querschnittsbreite in der Ausbaustrecke, der erforderlichen maximalen Ausnutzung aller Flächen für Verkehrsanlagen sowie der dichten unterirdischen

Leitungslagen ist die Anordnung von im Untergrund wurzelnden Straßenbegleitgrün im Ausbaubereich nicht möglich.
Auch infolge der ungünstigen Tageslichtverhältnisse (Nord-Süd-Ausrichtung Beesener Straße, starke Beschattung durch Gebäudehöhen) kann eine Begrünung in der Ausbaustrecke nicht empfohlen werden.

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 östlichen 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 Steinweg).
Die Lichtpunkthöhe beträgt 7 m, der Leuchtenabstand ca. 30 m.

Gleisanlage

Die zweigleisige Bahnanlage wird mit einem Regelgleisachsabstand von mindestens 2,90 m über die gesamte Länge der Ausbaustrecke hergestellt (derzeit ca. 2,60 m).
Im Bogenbereich Höhe Wolfstraße erfolgt zudem eine Achsabstandserweitung aufgrund der nach Regelwerk erforderlichen Bogenzuschläge.

Damit können die erforderlichen Sicherheitsabstände zwischen Bahn/Bahn sowie Bahn/MIV eingehalten und das derzeitige Begegnungsverbot für Straßenbahnen in Höhe Wolfstraße aufgehoben werden.

Beide Gleise verlaufen trotz bereichsweise vergrößerter Achsabstände immer innerhalb des durchgehend mit 6,10 m Breite festgelegten Straßen- und Gleisbereiches, der durch Borde begrenzt ist.
Beide Gleise befinden sich in den Fahrspuren für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) und werden so durch Straßenbahn und MIV in gleicher Richtung gemeinsam benutzt.

Beide Gleise werden niveaugleich ausgeführt. Die Anlage eines besonderen Bahnkörpers ist nicht vorgesehen.
Der Fördermittelgeber hat die Situation kennen gelernt. Auf Grund der städtebaulichen, räumlichen und verkehrlichen Zwangspunkte wurde die Förderung auch ohne die Anlage eines besonderen Bahnkörpers befürwortet.

Die Gleise werden durch elastischen Unterguss schwingungsgedämpft auf Asphalttragschicht verlegt. Der Deckenaufbau wird nachfolgend im Abschnitt Fahrbahn erläutert.

Die Gleistrasse Beesener Straße zwischen Rannischen Platz und Huttenstraße wird derzeit von 5 Tageslinien und 1 Nachtlinie befahren:

Linie 3: Trotha – Südstadt, Gesamtfahrzeit 37 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. 12 Fahrten je Stunde und Richtung, dies entspricht einem 5-Minuten-Takt. Dies entspricht dem heutigen und zukünftigen Zustand.

Leitungen

Der Bauabschnitt ist durch eine hohe Dichte an bestehenden Leitungs- und Kabeltrassen geprägt. Die Trassen liegen in Rechtsträgerschaft von:

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

Die HWA wird auf der Westseite der Beesener Straße den Neubau eines Mischwasserkanals DN 300/400 einschließlich Schachtbauwerke, Hausanschlüsse und Anbindung der bestehenden Anlagen in Annenstraße und Wolfstraße vornehmen. Der neu zu bauende Sammler wird an Bauanfang- und Bauende auf den Bestandskanal angebunden. Der bestehende Sammler in Straßenmitte der Ausbaustrecke wird nach Umschluss der neuen Anlage außer Betrieb genommen.
Weiterhin wird seitens der HWA das Trinkwassernetz im Ausbauabschnitt komplett erneuert.

Die HAVAG baut in der östlichen Nebenfläche sowie im Gleisbereich des Ostgleises durchgängig neue Schutzrohrtrassen für ihre Kommunikations- und Bahnstromanlage. Weiterhin erneuert die HAVAG die Fahrleitungsanlage komplett.

Die Deutsche Telekom errichtet in der östlichen Nebenfläche eine neue Schutzrohrtrasse einschließlich Kabelschächte, die eine bestehende Trasse ersetzt. Darüber hinaus werden Lageanpassungen von Kabeltrassen in der westlichen Nebenfläche vorgenommen.

Durch EVH-Elt werden Um- und Nachverlegungen an bestehenden Trassen ausgeführt.

EVH-Gas verlegt aus Baufreiheitsgründen Teile der Bestandsanlage auf der Ostseite neu und modernisiert einzelne Hausanschlüsse mit neuen Absperrgarnituren.

Durch Antennenbau Muth werden beidseitig der Ausbaustrecke neue Schutzrohrtrassen einschl. Verteilerschächte und Hausanschlüsse für Breitbandkabel errichtet.

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

5. Grunderwerb

Der Ausbau erfolgt bestandsnah im öffentlichen Straßenraum. Es ist kein Grunderwerb erforderlich.

6. Kosten

Die ausgewiesenen Kosten des Baubeschlussbereiches umfassen die Leistungen der Stadt Halle und der Halleschen Verkehrs AG (nur zur Information) für die Baumaßnahme Beesener Straße einschließlich der an die Ausbaustrecke anschließenden Anpassungsbereiche.

Die Kostenermittlung für die Vorlage zum Grundsatzbeschluss basierte auf dem Planungsstand Vorplanung.
Die vorliegende Kostenberechnung beinhaltet den Planungsstand Entwurfsplanung und hat somit einen höheren Genauigkeitsgrad und eine größere Kostensicherheit. Die Erfahrungen vom Projekt Steinweg sind eingeflossen.

Nach aktuellem Planungsstand Entwurf entstehen Kosten in Höhe:

- für Leistungen der Stadt Halle (Saale)	Brutto	1.203.000 €
- für Leistungen der Halleschen Verkehrs AG	Brutto	1.758.000 € (zur Information)

7. Finanzierung der Maßnahme

Die Stadt Halle (Saale) und die HAVAG haben Fördermittel für den Ausbau der Verkehrsanlagen gemäß Entflechtungsgesetz (EntflechtG) zu einer 80 % Förderung beantragt. Der Fördermittelgeber hat in vorbereitenden Gesprächen die Förderfähigkeit bestätigt. Die Aufnahme in die Mehrjahresprogramme (MIV und ÖPNV) ist erfolgt. Die Anträge auf vorzeitigen Maßnahmebeginn wurden beim Landesverwaltungsamt gestellt. Die formellen Bewilligungen sind üblicherweise erst im Frühjahr des Jahres des Förderungsbeginns (somit 2009) zu erwarten.

Die Finanzierung des Anteils der Stadt Halle setzt sich wie folgt zusammen [Brutto in €].

Eigenmittel:	301.100 €
Straßenausbaubeiträge:	210.000 €
Fördermittel *:	691.900 €.

* Entsprechend der Förderrichtlinien wird von einer Förderquote von 80% der förderfähigen Kosten ausgegangen.

Die Einordnung der Finanzierung in der Haushaltsplanung 2009 ist aus der Anlage 5 zu entnehmen.

8. Folgekosten

Durch den Ausbau / die Umgestaltung der Beesener Straße (Berg) kommt es nicht zur Erhöhung der Unterhaltungskosten. In Folge des Ausbaus erfolgt keine Erweiterung der zu unterhaltenden Anlagen. Die Unterhaltungs-, Reinigungs- und Pflegemaßnahmen können durch die Modernisierung der verschlissenen Anlagen effizienter durchgeführt werden.
Die Unterhaltung der Gleisanlagen obliegt der HAVAG. Die Unterhaltungskosten sind in den Haushaltsplänen enthalten.

9. Straßenausbaubeiträge

Der städtische Ausbauaufwand an der Verkehrsanlage Beesener Straße ist im Abschnitt zwischen „Rannischer Platz“ und „Melanchtonstraße“ gemäß § 6 Abs. 1 KAG-LSA in Verbindung mit § 1 Abs. 1 und § 3 Abs. 3 der Straßenausbaubeitragssatzung der Stadt beitragsfähig. Die später Beitragspflichtigen sollen nach § 6d KAG-LSA am 21. Januar 2009 über die geplante Maßnahme sowie über die zu erwartende Kostenbelastung unterrichtet werden. Über das Ergebnis der Anliegerbeteiligung wird der Planungsausschuss gemäß Straßenausbaubeitragssatzung informiert.

Im Vorfeld erfolgte bereits am 14.08.2008 eine öffentliche Informationsveranstaltung. Im Zeitraum vom 29. September 2008 bis 02. Oktober 2008 wurden Einzelinformationsgespräche mit den gewerblichen Anliegern und Mietern geführt.

Im Ergebnis gab es weitgehende Zustimmung zur vorgestellten Planung. Obwohl teilweise der Wegfall derzeit vorhandenen Parkmöglichkeiten bedauert wurde, wurde die Notwendigkeit der Radverkehrsanlagen betont.

10. Zeitschiene der Maßnahmeumsetzung

Grobablauf:

Beginn der Ausschreibungen:	ab Februar 2009
Baubeginn:	ab Mai 2009
Maßnahmen der Versorgungsunternehmen:	bis August 2009
Fertigstellung / Verkehrsfreigabe:	im Dezember 2009

Auf Grund der beengten räumlichen Verhältnisse im Baufeld sowie der Überlagerung der Verkehrsanlagen Straße/Gleis sollen die Tiefbauleistungen für die Verkehrsanlagen an ein Unternehmen vergeben werden. Das Vergabeverfahren soll, wie in einigen Komplexmaßnahmen praktiziert, durch die HAVAG durchgeführt werden.

Das Befahren der Ausbaustrecke vom Durchgangsverkehr wird während der Bauzeit nicht gestattet. Für Anwohner-, Anlieger-, Kunden- und Lieferverkehr sowie Müllabfuhr, Rettungsdienst, Feuerwehr und Baustellenfahrzeuge wird eine ständige Fahrgasse in einer Richtung durch das Baufeld sichergestellt.