



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **IV/2009/07873**
Datum: 09.04.2009
Bezug-Nummer.
Kostenstelle/Unterabschnitt: 1.6100.650000
Verfasser: Dezernat II Planen und Bauen

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	12.05.2009	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	27.05.2009	öffentlich Entscheidung

Betreff: Straßenbegleitender Geh- und Radweg zwischen Halle-Osendorf und Döllnitz - Grundsatzbeschluss

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat bestätigt die Vorplanung zum Bau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges zwischen Halle-Osendorf und Döllnitz als Grundlage für die weitere Planung für den Bereich der sich in der Straßenbaulast der Stadt Halle (Saale) befindet.

Finanzielle Auswirkungen:

Dieser Radweg ist im Zuge der Förderung des Radwegesystems aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung beim Landesverwaltungsamt am 30.09.2008 durch die Stadt Halle angemeldet worden. Die Mittel sind zwar noch nicht bestätigt, aber das Landesverwaltungsamt hat inzwischen erklärt, dass die Stadt Halle hierbei berücksichtigt wird.

Im Haushaltsplanentwurf 2009 der Stadt Halle (Saale) sind für Geh- und Radwege im Stadtgebiet folgende Finanzmittel enthalten:

Einnahmen		
Bezeichnung	Kosten [EUR]	HH-Stelle
Zuweisung vom Land	75.000	2.6300.361000-039
Straßenausbaubeiträge	10.000	2.6300.350000-039
Summe der Einnahmen	85.000	

Ausgaben			
Bezeichnung		Kosten [EUR]	HH-Stelle
Baukosten	Tiefbau	181.200	2.6300.950000-039
	Haushaltsausgabenrest	8.500	2.6300.950000-039
Baunebenkosten	Planungsleistungen	25.000	2.6300.959000-039
	Grunderwerb	11.000	2.6300.932000-039
Summe der Ausgaben		225.700	

Dr. Thomas Pohlack
Bürgermeister

Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung

Straßenbegleitender Geh- und Radweg zwischen Halle-Osendorf und Döllnitz

- Grundsatzbeschluss -

Halle-Osendorf und der benachbarte Ortsteil Döllnitz sind durch die Landesstraße L 170 verbunden. Dagegen fehlen Geh- und Radweg als verkehrssichere Nebenanlagen. Deswegen müssen Fußgänger und Radfahrer auf diesem Abschnitt die Fahrbahn der L 170 benutzen.

Als gemeinsames Vorhaben vom Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt und von der Stadt Halle (Saale) wurde im Rahmen der Vorplanung der Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der Regensburger Straße / Landesstraße L 170 zwischen dem Ortsteil Halle-Osendorf und Döllnitz (Teil der Einheitsgemeinde Schkopau) im Saalekreis untersucht (Gesamtlänge: 968 m). Dieses Bauvorhaben befindet sich teilweise auf dem Gemeindegebiet der Stadt Halle (Saale) sowie des benachbarten Saalekreises.

Mit dem Bau dieses straßenbegleitenden Geh- und Radweges zwischen dem westlichen Ortsausgang von Döllnitz (Anschlussknoten Ortsumfahrung) und Halle-Osendorf werden folgende Ziele erreicht:

- wesentliche Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger und Radfahrer,
- Schaffung einer durchgehenden, barrierefreien Geh- und Radwegführung zwischen Halle, Döllnitz und weiteren sich anschließenden Orten (z.B. Lochau),
- Zunahme der Attraktivität des überregional bedeutsamen touristischen Elster-Radwanderweges zwischen den Städten Leipzig und Halle durch Schaffung einer vom Kraftverkehr abgesetzten Geh- und Radverkehrsanlage.

Gegenstand dieser Beschlussvorlage ist der in der Baulast der Stadt Halle (Saale) liegende ca. 340 m lange nordwestliche Abschnitt des gemeinsamen Geh- und Radweges als Nebenanlage der Regensburger Straße zwischen der Einmündung Fritz-Kießling-Straße und der Stadtgrenze in Höhe des Baches „Reide“.

B e s c h l u s s v o r l a g e

Straßenbegleitender Geh- und Radweg zwischen Halle-Osendorf und Döllnitz

(Gestaltungsbeschluss)

Inhalt:

1. Veranlassung und Ziele der Baumaßnahme

2. Verkehrsplanerische Kurzanalyse
 - 2.1 Verkehrsbedeutung der L 170
 - 2.2 Verkehrsaufkommen
3. Planung: Gemeinsamer Geh- und Radweg
 - 3.1 Trassierungsvarianten
 - 3.2 Bautechnische Beschreibung und Gestaltung
4. Zuständigkeitsabschnitte
5. Kostenschätzung
6. Finanzierung
7. Weiteres Vorgehen

Anlagen:

1. Übersichtskarte mit Planungsbereich des Bauvorhabens
2. Lageplan
 - 2a Vergleichende Wertung der Trassierungsvarianten
3. Querschnitte
4. Bauwerksskizze: Stahlbetonbrücke
5. Verkehrsbelegung am Knotenpunkt Regensburger Straße / Am Tagebau
6. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten der Stadt Halle (Saale)
7. Familienverträglichkeitsprüfung

1. Veranlassung und Ziele der Baumaßnahme

Als gemeinsames Vorhaben vom Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt und von der Stadt Halle (Saale) wurde im Rahmen der Vorplanung der Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der Regensburger Straße / Landesstraße L 170 zwischen dem Ortsteil Halle-Osendorf und Döllnitz (Teil der Gemeinde Schkopau) im Saalekreis untersucht (Gesamtlänge: 968 m). Dieses Bauvorhaben befindet sich teilweise auf dem Gemeindegebiet der Stadt Halle (Saale) sowie des benachbarten Saalekreises. (⇒ Anlage 1) Dabei entspricht die Stadtgrenze der Grenze der Straßenbaulast der Stadt Halle einschließlich dem vollständigen Brückenbauwerk für die Fahrbahn der L 170 über die

„Reide“.

Gegenstand dieser Beschlussvorlage ist der ca. 340 m lange nordwestliche Abschnitt des gemeinsamen Geh- und Radweges als Nebenanlage der Regensburger Straße zwischen der Einmündung Fritz-Kießling-Straße und der Stadtgrenze in Höhe des Baches „Reide“.

Derzeit müssen Radfahrer und Fußgänger die Fahrbahn der L 170 benutzen, da zwischen Osendorf und Döllnitz, bis auf Ausnahme des Bereichs an der Bushaltestelle „Reidebrücke“, keine separaten Nebenanlagen vorhanden sind. Zwischen Halle-Osendorf und Döllnitz ist diese Fuß- und Radverkehrsverbindung sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr bedeutungsvoll.

Zukünftig wird die o. g. Verbindung auch für Radfahrer entlang des überregional bedeutsamen Elster-Radwanderweges an Priorität gewinnen, da man zwischen Osendorf und Döllnitz keine alternativen Wege nutzen kann. Einen neuen, straßenunabhängig geführten Weg herzustellen ist wegen des FFH-Schutzstatus des NSG Saale-Elster-Aue äußerst problematisch.

Mit dem Bau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges zwischen dem westlichen Ortsausgang von Döllnitz (Anschlussknoten Ortsumfahrung) und Halle-Osendorf werden folgende Ziele erreicht:

- wesentliche Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger und Radfahrer,
- Schaffung einer durchgehenden, barrierefreien Geh- und Radwegführung zwischen Halle, Döllnitz und weiteren sich anschließenden Orten des Umlandes (z.B. Lochau),
- Zunahme der Attraktivität des überregional bedeutsamen touristischen Elster-Radwanderweges zwischen den Städten Leipzig und Halle durch Schaffung einer vom Kraftverkehr abgesetzten Geh- und Radverkehrsanlage mit Trassierung am Rande eines FFH-Gebietes.

[Der Landesverkehrswegeplan (LVWP) – Teil Straße – vom Januar 2004 ist Grundlage für den Radwegeneubau zwischen der Stadtgrenze Halle und der Ortslage Döllnitz.]

Grundlage für den Radwegebau im Stadtgebiet Halle sind folgende Beschlüsse des Stadtrates:

- „Verkehrspolitisches Leitbild der Stadt Halle (Saale)“ (Vorlage-Nr.: 96/I-26/502 vom 08.01.1997)
- „Radverkehrskonzeption für die Stadt Halle (Saale)“ (Vorlage-Nr.: 95/I-11/208 vom 09.08.1995)

2. Verkehrsplanerische Kurzanalyse

2.1. Verkehrsbedeutung der L 170

Die L 170 stellt die Verbindung zwischen der B 91 im Süden der Stadt Halle (Ortsteil Ammenorf) und der B 6 in der Stadt Schkeuditz dar. Neben der Verbindungsfunktion zwischen diesen Orten bzw. Ortsteilen dient die Landesstraße auch der Erschließung bzw. der Anbindung anderer Orte und Ziele entlang dieser Straße sowie der Verknüpfung

abzweigender Landes- und Kreisstraßen (u.a. L 167, L 168, L 183 und K 2146).
Im außerörtlichen Bereich zwischen der Stadtgrenze und dem Ortseingang Döllnitz beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 100 km/h, im innerörtlichen Bereich der Stadt Halle 50 km/h.

2.2 Verkehrsaufkommen

Zwischen Halle-Osendorf und Döllnitz wird die Regensburger Straße / L 170 auf städtischem Gebiet derzeit von ca. 7.500 bzw. im Saalekreis von ca. 5.900 Kraftfahrzeugen pro Tag befahren. Der Anteil des Schwerverkehrs am Kfz-Gesamtverkehrsaufkommen liegt in der Regensburger Straße in Höhe der Anbindung Am Tagebau bei ca. 12 %. Die Regensburger Straße / L 170 gehört zu den wichtigen Straßen mit Schwerverkehr im Straßennetz der Stadt Halle.

Darüber hinaus nutzen im untersuchten Planungsbereich täglich ca. 150 Radfahrer den städtischen Abschnitt und ca. 120 Radfahrer den südöstlichen Abschnitt im Saalekreis. Es sind vor allem Radfahrer auf dem Weg zwischen den Ortsteil Döllnitz und den südlichen Ortsteilen der Stadt Halle (Osendorf, Radewell, Ammendorf) sowie Fußgänger und Radfahrer zwischen den südlichen Ortsteilen der Stadt Halle und Döllnitz mit dem Ziel Kanuzentrum Osendorfer See.

Seit der Fahrplanumstellung am 09.12.2007 verkehrt die Buslinie 24 der HAVAG nur noch im Stadtgebiet von Halle und somit nicht mehr bis Döllnitz. Lediglich die Buslinie 724 (PNVG) verkehrt u. a. zwischen Halle-Osendorf und Döllnitz über die L 170. Im Planungsbereich befindet sich eine Bushaltestelle.
(⇒ Anlage 5)

3. Planung: Gemeinsamer Geh- und Radweg

3.1 Trassierungsvarianten

Wegen des relativ hohen Schwerverkehrsanteils am Kfz-Gesamtverkehr sowie der außerorts zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h kann die Verkehrssicherheit für alle dort auftretenden Verkehrsteilnehmer nur durch den Neubau eines separaten Geh- und Radweges erhöht werden.

Unmittelbar an die L 170 reichen die Grenzen der Natura-2000-Gebiete:

- ◆ FFH-Vorschlaggebiet DE 4537-301
„Saale-Elster-Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“
- ◆ SPA-Vogelschutzgebiet DE 4638-401 „Saale-Elster-Aue südlich Halle“

Aufgrund dieser Naturschutzgebiete kann der Elster-Radweg zwischen den Elster-Orten Döllnitz und Osendorf leider nicht straßenunabhängig und flussnah geführt werden. Die Saale-Elster-Luppe-Aue ist in diesem Bereich ein besonders wertvolles Schutzgebiet, was einen Aus- bzw. Neubau von Wegen strikt verbietet. Da es für die touristische Radroute zwischen Leipzig und Halle in diesem Bereich eine solche Alternativführung entlang der L 170 gibt, ist diese vorzuziehen. Eine Trassierung des Geh- und Radweges ausschließlich in der Aue ist zudem umwegig, außerhalb der sozialen Kontrolle und für den Schülerverkehr nicht geeignet.

Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und der Anschlussmöglichkeiten an das vorhandene Straßennetz soll ein straßenbegleitender Geh- und Radweg zwischen der

Einmündung Fritz-Kießling-Straße in Halle-Osendorf und dem westlichen Anschluss der Ortsumfahrung Döllnitz errichtet werden. Deshalb wurden im Rahmen der Vorplanung auf der Grundlage der gültigen technischen Regelwerke „Empfehlungen für Fußgänger-verkehrsanlagen – EFA (Ausgabe 2002)“ und „Empfehlungen für den Radverkehr – ERA 07 (Entwurf 2007)“ zwei straßenbegleitende Trassenvarianten untersucht, bewertet und abgewogen:

Variante 1: Führung entlang der Südwestseite der Regensburger Straße / L 170
(Gesamtlänge der Trasse: 968 m)

Variante 2: Führung entlang der Nordostseite der Regensburger Straße / L 170
(Gesamtlänge der Trasse: 998 m)

Im Rahmen der Vorplanung wurde für beide Trassierungsvarianten eine „naturschutz- und umweltfachliche Bewertung“ vorgenommen. Zwischen den beiden Varianten ist kein signifikanter Unterschied festzustellen. Die gutachterlichen Prüfungen haben gezeigt, dass durch beide Trassierungsvarianten des straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der L 170 Betroffenheiten oder sogar erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Vorschlaggebietes DE 4537-301 „Saale-Elster-Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“ bzw. des SPA-Vogel-schutzgebietes DE 4638-401 „Saale-Elster-Aue“ – auch aufgrund der Vorbelastungen durch die Landesstraße 170 – zum gegenwärtigen Kenntnisstand nicht zu erwarten sind. Da die Baumaßnahme teilweise im Naturschutzgebiet liegt, ist in der weiterführenden Planung eine Befreiung von den in der Schutzgebietsverordnung festgelegten Verboten formell zu beantragen.

Im Ergebnis der vergleichenden Bewertung und Abwägung solcher Hauptkriterien wie Verkehrssicherheit, verkehrstechnische Ausbildung, Umweltverträglichkeit und Investitionskosten für die Stadt Halle hat sich die Variante 1 als Vorzugsvariante herauskristallisiert.
(⇒ Anlage 2 und 2a)

Am Knotenpunkt L 170 / Am Tagebau erfolgt eine Verknüpfung des neuen Geh- und Radweges mit dem vorhandenen Geh- und Radweg in Richtung Osendorfer See. Innerhalb der Ortslage Döllnitz ist eine Weiterführung des Radweges nicht vorgesehen, da dort die Kfz-Verkehrsmengen aufgrund der Ortsumgehung relativ gering sind.

Hinsichtlich des Radverkehrs erhält die geplante Verkehrsverbindung zwischen Halle-Osendorf und Döllnitz mit der straßenbegleitenden Trassenführung eine Doppelfunktion für Alltagsradverkehr und touristischem Radverkehr.

3.2 Bautechnische Beschreibung und Gestaltung

Die Planung und Realisierung von Geh- und Radverkehrsanlagen orientiert sich an den technischen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. Köln als anerkannten Stand der Technik.

Querschnitt:

Aufgrund der straßenbegleitenden Lage im Stadtgebiet und der raumordnerischen Bedeutung wird gemäß ERA 07 (Empfehlungen für den Radverkehr; Ausgabe 2007) sowie auch VwV StVO für den gemeinsamen Geh- und Radweg innerorts eine Mindestbreite von 2,50 m

als ausreichend angesehen. Unter Berücksichtigung des seitlichen Sicherheitsraumes von mindestens 0,50 m ergibt sich eine Gesamtbreite von 3,00 m.

Außerhalb der Stadtgrenze ist nach angewandter Richtlinie RAS-Q 96 (Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte; Ausgabe 1996) der gemeinsame Geh- und Radweg in einer Mindestbreite von 2,25 m (Regelbreite 2,50 m) auszubilden. Wegen des vorhandenen Grünstreifens bzw. des Straßengrabens ist kein weiterer Sicherheitsstreifen erforderlich.

(⇒ Anlage 3)

Konstruktiver Aufbau / Bauklasse:

Im Sinne einer möglichst guten Befahrbarkeit für Radfahrer und einer Minimierung von Wartungskosten soll der neue Weg mit einer bituminösen Oberfläche versehen werden. Beim gegenwärtigen Planungsstand gibt es noch keine Aussagen über den Baugrund und die Bodenbeschaffenheit. Da der neue Geh- und Radweg jedoch am Rande der Au Landschaft bei Döllnitz verläuft, sind Bodenverbesserungsmaßnahmen nicht grundsätzlich auszuschließen. Bisher ist folgender Konstruktionsaufbau vorgesehen: 10 cm Tragdeck-schicht + 20 cm Frostschuttschicht = 30 cm Gesamtdicke.

Brückenbauwerk:

Im Zuge der Baumaßnahme muss zur Überquerung des Baches „Reide“ eine neue Brücke für den gemeinsamen Geh- und Radweg errichtet werden. Bezüglich der Brückenkonstruktion wurden zwei Varianten untersucht:

Variante 1: Holzbrücke

Variante 2: Stahlbetonbrücke

Die Nutzbreite der Brücke soll 2,75 m (Mindestbreite des Geh- und Radweges von 2,25 m + beidseitiger Abstandszuschlag von je 0,25 m) und die Höhe des Geländers 1,20 m betragen. (⇒ Anlage 4)

4. Zuständigkeitsabschnitte

Da die L 170 zwischen Halle-Osendorf und Döllnitz über die Stadt- und OD-Grenze verläuft, liegen die betreffenden Straßenabschnitte zu Teilen in der Baulast der Stadt Halle und des Landes Sachsen-Anhalt; Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt (LBB):

- Zuständigkeitsabschnitt der Stadt Halle: Stadtgebiet Halle
(Regensburger Straße / L 170 zwischen Fritz-Kießling-Straße und Gemarkungsgrenze: 340 m)
- Zuständigkeitsabschnitt des LBB: Saalekreis
(L 170 zwischen Gemarkungsgrenze Halle und dem westlichen Ortsausgang von Döllnitz / Anschlussknoten Ortsumfahrung: 628 m)

Die Gemarkungsgrenze befindet sich in der Mitte des Baches „Reide“.

5. Kostenschätzung

Nach derzeitigem Erkenntnisstand ist zur Beseitigung von Engstellen im Stadtgebiet Grunderwerb von ca. 300 m² Wohnbauland erforderlich.

Für die Stadt Halle stellt sich der Kostenvergleich* beider Trassierungsvarianten einschließlich der alternativen Brückenkonstruktionen wie folgt dar:

Trassenvariante Brückenvariante	Vorzugsvariante 1		Variante 2	
	Holzbrücke	Stahlbeton- Brücke	Holzbrücke	Stahlbeton- Brücke
	[€]	[€]	[€]	[€]
Geh- und Radweg Osendorf – Stadtgrenze*	95.339	95.339	105.492	105.492
+ Variante Holzbrücke**	70.860	---	70.860	---
+ Variante Stahlbetonbrücke**	---	85.032	---	85.032
Netto-Summe	166.199	180.371	176.352	190.524
+ 19 % MwSt.	31.578	34.270	33.507	33.200
+ Grunderwerb	11.000	11.000	11.000	11.000
Summe (Brutto)	208.777	225.641	220.859	237.724

* Bauleistungen incl. 8 % Baustelleneinrichtung und incl. 3 % Kleinleistungen.
Die zur Vorplanung gehörende Kostenschätzung wurde im Jahre 2006 auf der Basis der damals gültigen Leistungspreise und der Mehrwertsteuer von 16 % durchgeführt. Seither haben sich die Kosten für Wegebau und Brückenbau etwas unterschiedlich entwickelt: Die hier aufgeführten Grobkosten für 2009 beinhalten einen Kostenerhöhungsfaktor von 6,2 % für den Wegebau und von 8,2 % für den Brückenbau.

** Bauleistungen incl. 8 % Baustelleneinrichtung und incl. 3 % Kleinleistungen;
hierbei Kostenanteil Stadt Halle und Land Sachsen-Anhalt zu je 50 %

Beim Abwägungsprozess fanden die Bau- und Unterhaltungskosten Berücksichtigung. Als Vorzugslösung wird, trotz höherer Herstellungskosten von ca. 17.000 EUR brutto, aufgrund der höheren Dauerhaftigkeit, der längeren Nutzungsdauer und der geringeren Wartungskosten die Stahlbetonbrücke favorisiert. Außerdem sollte das neue Bauwerk in Gestalt und Konstruktion der bestehenden, benachbarten Straßenbrücke angepasst werden.

Im Rahmen der Vorplanung wurden für den Bau des insgesamt 968 m langen gemeinsamen Geh- und Radweges entlang der Südwestseite der Regensburger Straße / L 170 mit Stahlbetonbrücke Gesamt-Investitionskosten (Abschnitte Stadt Halle und Saalekreis zusammen) in Höhe von insgesamt ca. 442.500 EUR (brutto) ermittelt.

Da das Brückenbauwerk die Gemarkungsgrenze überspannen wird, wurde zwischen der Stadt Halle und dem Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt eine Kostenteilung zu je 50 % abgestimmt. Die künftige Trägerschaft über die Straßenbaulast der Fußgänger-/ Fahrradbrücke ist noch zu vereinbaren.

(Anmerkung: Die vorhandene Straßenbrücke über die Reide für den Kfz-Verkehr befindet sich in der Straßenbaulast der Stadt Halle: Bauwerksverzeichnis 84.)

Als ergänzende Information für die Stadt Halle sind in der nachfolgenden Tabelle, entsprechend der territorialen Zuständigkeit, die Kosten für den straßenbegleitenden Geh- und Radweg zwischen Halle-Osendorf und Döllnitz getrennt aufgeführt.

Vorzugsvariante: Geh- und Radweg mit Stahlbetonbrücke über die „Reide“:

Verkehrsanlage	Bauvorhaben	Straßenbegleitender Geh- und Radweg zwischen Halle-Osendorf und Gemeinde Döllnitz mit Brückenbauwerk (Stahlbeton) über die
----------------	-------------	--

	Abschnitt	„Reide“		
		Osendorf bis Stadtgrenze	Stadtgrenze bis Döllnitz	Gesamtkosten des Bauvorhabens für Stadt <u>und</u> Land
		Stadt Halle	Land Sachsen-Anhalt	
		[€]	[€]	[€]
Geh- und Radweg ab Osendorf bis Stadtgrenze	Netto-Summe*	95.339	---	95.339
Geh- und Radweg ab Stadtgrenze bis Döllnitz	Netto-Summe*	---	97.233	97.233
+ Variante Stahlbetonbrücke (Kosten 50 %)	Netto-Summe*	85.032	85.032	170.064
	Netto-Summe	180.371	182.265	362.636
	+ 19 % MwSt.	34.270	34.630	68.900
	Grunderwerb	11.000	-- (?)	11.000
	Brutto (Summe)	225.641	216.895	442.536

* Netto-Summe = incl. 8 % Baustelleneinrichtung und 3 % Kleinleistungen

Die Stadt Halle ist als Straßenbaulastträger für ca. 35 % der gesamten Baustrecke zuständig, trägt aber etwas mehr als die Hälfte der Gesamtkosten. Dies ist begründet durch den Mehraufwand an Baumaßnahmen im Stadtgebiet, welche außerhalb weniger oder nicht anfallen, vor allem z.B. umfangreicherer Einbau von Hoch- und Tiefborden, Herstellung von Restflächen in Betonsteinpflaster, Abbruch einer Stützmauer, größere Aufwendungen an Markierungsarbeiten, Verlegung einer Entwässerungsleitung DN 300 einschließlich Schächte und anteilige Erdarbeiten sowie Grunderwerb.

6. Finanzierung

Für den Neubau des straßenbegleitenden Geh- und Radweges in der Regensburger Straße zwischen der Einmündung Fritz-Kießling-Straße in Halle-Osendorf und der Stadtgrenze (Länge: 340 m) ist die Stadt Halle (Saale) zuständig.

Dieser Radweg ist im Zuge der Förderung des Radwegesystems aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung beim Landesverwaltungsamt am 30.09.2008 durch die Stadt Halle angemeldet worden. Die Mittel sind zwar noch nicht bestätigt, aber das Landesverwaltungsamt hat inzwischen erklärt, dass die Stadt Halle hierbei berücksichtigt wird.

Im Haushaltsplanentwurf 2009 der Stadt Halle (Saale) sind für Geh- und Radwege im Stadtgebiet folgende Finanzmittel enthalten:

Einnahmen		
Bezeichnung	Kosten [EUR]	HH-Stelle
Zuweisung vom Land	75.000	2.6300.361000
Straßenausbaubeiträge	10.000	2.6300.3500.00
Summe der Einnahmen	85.000	

Ausgaben			
Bezeichnung	Kosten [EUR]	HH-Stelle	
Baukosten	Tiefbau	181.200	2.6300.950000
	Haushaltsausgabenrest	8.500	2.6300.950000
Baunebenkosten	Planungsleistungen	25.000	2.6300.959000
	Grunderwerb	11.000	2.6300.932000
Summe der Ausgaben	225.700		

Straßenausbaubeitragspflicht

Mit der geplanten Erweiterung der Regensburger Straße zwischen Fritz-Kießling-Straße und dem Übergang des Innenbereichs in den Außenbereich um einen von der Fahrbahn baulich getrennten, gemeinsamen Geh- und Radweg ist nach § 9 Abs. 3 Straßenausbaubeitragsgesetz ein Abschnittsbildungsbeschluss zu fassen. Dieser Abschnitt wird insgesamt verbessert und ist daher straßenausbaubeitragspflichtig. Hierfür sind in der Entwurfsplanung die Bruttokosten (nebst o. g. Grunderwerb und Baunebenkosten) zu ermitteln. Die Kosten für die Brückenkonstruktion sind grundsätzlich nicht beitragspflichtig.

7. Weiteres Vorgehen

Mit Beschluss durch den Stadtrat wird die Vorplanung für den Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges in der Regensburger Straße / L 170 auf dem Stadtgebiet Halle zwischen der Einmündung Fritz-Kießling-Straße und der Stadtgrenze (340 m) und somit für den nordwestlichen Abschnitt des Gesamtvorhabens bestätigt. Damit ist sie Grundlage für die nachfolgenden Planungsphasen.

Für die weiterführende Planung und Baurechtschaffung im mittleren und südöstlichen Abschnitt zwischen Stadtgrenze und Döllnitz im Saalekreis (628 m) ist der Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt Baulastträger für Landesstraßen außerhalb des Stadtgebietes zuständig.

Die Stadt Halle und der Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt wollen den Neubau des straßenbegleitenden Geh- und Radweges zwischen Halle-Osendorf und Döllnitz als Gemeinschaftsprojekt weiter planen und realisieren. Hierfür ist in der weiterführenden Planung unter anderem zu klären, ob ein Planfeststellungsverfahren als Voraussetzung für die Baugenehmigung erforderlich ist oder darauf verzichtet werden kann. In der Entwurfsplanung sind weitere Details zu prüfen; z.B. ob zwischen Fahrbahn und südlichen Geh- und Radweg eine Baumreihe eingeordnet werden kann. In einer

landschaftspflegerischen Begleitplanung sind die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorzuschlagen und zu bilanzieren.

Die bisherige Planung des gemeinsamen, abgestimmten Bauvorhabens wurde federführend von der Stadt Halle betreut und auf der Grundlage einer Finanzierungsvereinbarung mit dem Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt anteilig finanziert. Die künftige Arbeitsteilung für die folgenden Planungsphasen und die Bauausführung bedarf noch der Abstimmung zwischen Stadt Halle und dem Landesbetrieb Bau. Die Finanzierung des Anteils der Stadt Halle wird Gegenstand des folgenden Baubeschlusses sein, für den der hier vorliegende Gestaltungsbeschluss Grundlage ist.

