



Beschlussvorlage

TOP:
 Vorlagen-Nummer: **V/2009/08307**
 Datum: 21.10.2009
 Bezug-Nummer.
 Kostenstelle/Unterabschnitt: 6630.1330/6300
 Verfasser: Straßen- und Tiefbauamt
 Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach der VOB, VOL, HOAI und VOF	05.11.2009	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	10.11.2009	öffentlich Vorberatung
Hauptausschuss	18.11.2009	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	25.11.2009	öffentlich Entscheidung

Betreff: Baubeschluss zum Ausbau der Mansfelder Straße und des Hallorenringes zwischen Hackebornstraße und Schieferbrücke/Komplexmaßnahme Stadt Halle (Saale)/HAVAG

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die Durchführung der Baumaßnahme der Stadt Halle (Saale) zum Ausbau / Umgestaltung der Mansfelder Straße zwischen Schieferbrücke und Klausbrücke sowie des Hallorenringes zwischen Klausbrücke und Hackebornstraße als Komplexmaßnahme mit der HAVAG und den Versorgungsunternehmen.

Finanzielle Auswirkung:

	Gesamt	2009	2010	2011	2012
<u>Ausgaben:</u>					
2.6300.932000.056 Grunderwerb	19.000		19.000		
2.6300.959000.056 Planung	258.800	200.000	58.800		
2.6300.985000.056 Invest.-zuschuss an komm. öffentl.- wirt. Untern.	941.300		610.100	331.200	
Gesamtausgaben:	1.219.100	200.000	687.900	331.200	

<u>Einnahmen:</u>					
2.6300.361000.056	679.300		550.300	129.000	
Zuweisungen vom Land					
2.6300.350000.056	170.000				170.000
Straßenausbaubeiträge					
Gesamteinnahmen	849.300		550.300	129.000	170.000
Eigenmittel:	369.800	200.000	137.600	202.200	- 170.000

Dr. Thomas Pohlack
Bürgermeister

Inhaltsverzeichnis

Begründung

1. Veranlassung
2. Bisherige Beschlüsse
3. Komplexmaßnahme Stadt / HAVAG
4. Gegenstand des Baubeschlusses
5. Baubeschreibung
6. Grunderwerb
7. Kosten und Finanzierung
8. Straßenausbaubeiträge
9. Zeitplanung
10. Familienfreundlichkeit

Anlagen

- | | |
|------------|---|
| Anlage 1 | Übersichtslageplan |
| Anlage 2.1 | Lageplan, Blatt 1 (West) |
| Anlage 2.2 | Lageplan, Blatt 2 (Ost) |
| Anlage 3 | Grunderwerbsplan |
| Anlage 4 | Familienfreundlichkeitsprüfung |
| Anlage 5.1 | Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten |
| Anlage 5.2 | Abwägung zur Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten |
| Anlage 6 | Investitionsplan/ Einordnung im Haushaltsplan |

Begründung

1. Veranlassung

Sowohl der Straßenzug der Mansfelder Straße zwischen Schieferbrücke und Klausbrücke als auch die Klausbrücke mit dem nach Süden anschließenden Teilstück des Hallorenringes bis Hackebornstraße befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand. Insbesondere der Abschnitt der Mansfelder Straße östlich der Ankerstraße als auch der Hallorenring sind durch fast durchgängig schadhafte Oberflächen geprägt.

Unabhängig von dem Schadensbild müssen eine Reihe verkehrlicher und funktionaler Defizite beseitigt werden:

- Die Lage der Gleisachsen und die Radien der Ein- und Ausfahrt vom Hallorenring in die Klausbrücke bedingen ein Begegnungsverbot für die Straßenbahn in diesem Bereich.
- Der Fahrbahnquerschnitt im Abschnitt Mansfelder Straße zwischen Klausbrücke und Ankerstraße führt zu einem erheblichen Konfliktpotenzial zwischen dem Fahrradverkehr und Straßenbahnverkehr. Die Trasse ist Hauptradroute zwischen Innenstadt und Neustadt und in der Radverkehrskonzeption der Stadt entsprechend ausgewiesen.
- Aufgrund der derzeitigen Bordführung im Knoten Ankerstraße besteht teilweise schlechte Einsehbarkeit aus Richtung Ankerstraße, insbesondere auf den aus Richtung Innenstadt einfahrenden Radverkehr. Die unübersichtliche Situation hat auch eine behindernde Wirkung für den öffentlichen Verkehr (ÖV) durch entsprechend herab gesetzte Fahrgeschwindigkeit.
- Im Abschnitt der Mansfelder Straße zwischen Ankerstraße und Schieferbrücke ist die Bevorrechtigung der Straßenbahn / des ÖV derzeit nicht gegeben. In Fahrtrichtung Schieferbrücke bestehen Behinderungen durch Linksabbieger, die sich im Gleisbereich aufstellen.

Auch für die Klausbrücke besteht ein dringendes Sanierungserfordernis. Hier musste bereits die Benutzung der Seitenräume eingeschränkt werden.

Ferner muss die Überbauung der Gerbersaale dringend ertüchtigt werden. Bei dieser Überbauung handelt es sich um den Unterbau des Hallorenringes. Das Gewölbe weist zahlreiche Risse und zum Teil auch bereits Verformungen auf. Dabei sind die Baumaßnahmen an der Klausbrücke und der Gerbersaale haushaltsseitig eigenständig.

Bei der Gestaltung der Klausbrücke wird gemäß dem Gestaltungsbeschluss vom Oktober 2008 berücksichtigt, dass perspektivisch ein Zweirichtungsverkehr vom und zum Robert-Franz-Ring möglich sein soll. Vorerst wird wegen der nicht ausreichenden Straßenraumbreiten im Robert-Franz-Ring die derzeitige Verkehrsführung aufrecht erhalten.

Der Hallorenring ist mit der Klausbrücke Teil des verkehrswichtigen Altstadtringes. Über diesen Straßenzug sowie durch die Mansfelder Straße führt die Straßenbahnverbindung vom Marktplatz nach Halle-Neustadt.

Es ist daher weder für den motorisierten Individualverkehr (MIV) noch für den Straßenbahnbetrieb vertretbar, mehrfach hintereinander Sperrungen vorzunehmen. Die Maßnahmen müssen somit im unmittelbaren zeitlichen und räumlichen Zusammenhang durchgeführt werden.

Die Maßnahmen sollen ab April 2010 mit Bauende im Dezember 2010 durchgeführt werden.

2. Bisherige Beschlüsse

Der Stadtrat hat unter der Beschlussnummer IV/2008/07490 am 29.10.2008 einen Gestaltungsbeschluss zum Ausbau der Mansfelder Straße und des Hallorenringes zwischen Hackebornstraße und Schieferbrücke (im weiteren als „Mansfelder Straße Ost“ bezeichnet) einschließlich der Sanierung der Klausbrücke und der Gerbersaale gefasst.

Dieser Beschluss bildet die Grundlage für den hier vorliegenden Baubeschluss.

Abweichend von dem Gestaltungsbeschluss wird wegen der unterschiedlichen Finanzierungsgrundlagen der einzelnen Maßnahmen nicht mehr von der Durchführung des Ausbaus

der Mansfelder Straße Ost als Komplexmaßnahme mit der Sanierung der Klausbrücke und der Ertüchtigung der Überbauung über der Gerbersaale ausgegangen. Die beiden letztgenannten Maßnahmen werden eigenständig beauftragt und abgerechnet. Die Baubeschlüsse werden zeitlich parallel zu dieser Vorlage vorgelegt.

Die dem Baubeschluss zugrunde liegende Genehmigungsplanung entspricht mit den folgenden Ausnahmen in den Grundzügen der Vorplanung / dem Gestaltungsbeschluss.

Bezüglich der Lage der Haltestellen weicht der Planungsstand der Genehmigungsplanung ab. Die nördliche Haltestelle ist wegen der notwendigen Berücksichtigung denkmalpflegerischer Bedenken nicht mehr wie in der Vorplanung vor der Packhofgasse vorgesehen sondern wird um ca. 50 m nach Osten verschoben vor dem unbebauten Grundstück Mansfelder Straße 61 eingeordnet. Eine denkmalpflegerische Genehmigung der ursprünglich vorgesehenen Lage vor den Ausspannhöfen Mansfelder Straße 58- 60 war nicht zu erlangen.

Im Zuge der Umplanung sind auch die Gleisachsen in der Lage gegenüber der Vorplanung verschoben, was auch eine Verlagerung der südlichen Haltestelle zur Folge hat.

3. Komplexmaßnahme Stadt / HAVAG

Die Maßnahme ist in wesentlichen Teilen durch den Gleisbau und dessen Folgemaßnahmen, insbesondere die Umverlegung von Leitungen aus dem Gleisbereich und die Anpassung der Fahrbahnen und Nebenanlagen an die geänderte Gleislage bestimmt. Daher soll die Federführung bei der Umsetzung der Maßnahme bei der HAVAG liegen, wie dies in anderen vergleichbaren Maßnahmen in der Vergangenheit erfolgreich praktiziert worden ist.

Die Förderung der Maßnahme erfolgt aus dem Entflechtungsgesetz, wobei der überwiegende Teil der Maßnahmen dem öffentlichen Verkehr (ÖV) zuzuordnen ist.

Die durch die Stadt geplanten Gesamtkosten der Maßnahme, soweit die Gelder nicht bereits als Planungskosten gebunden sind, werden als Investitionszuschuss an die HAVAG (Maßnahmeträger) gezahlt. Die Erhebung von Ausbaubeiträgen bleibt unabhängig davon für den räumlichen Maßnahmeteil, der westlich der Klausbrücke außerhalb des Sanierungsgebietes liegt möglich und ist vorgesehen.

4. Gegenstand des Baubeschlusses

Der Baubeschluss umfasst den kompletten grundhaften Ausbau der Mansfelder Straße und des Hallorenringes auf der Strecke zwischen der Schieferbrücke im Westen und der Hackebornstraße im Osten auf der gesamten Straßenbreite bis zu den angrenzenden Gebäuden, einschließlich der Verkehrsanlagen auf der Klausbrücke. Die Trennung zwischen dem Ingenieurbauwerk Klausbrücke und der Verkehrsanlage erfolgt abrechnungstechnisch

an der Oberkante der Bauwerksabdichtung.

Die Maßnahmen im Ausbauabschnitt rufen nur in geringem Maße Betroffenheiten Dritter hervor. Eine öffentliche Anliegerinformation hat am 9. September 2009 stattgefunden. Für den Ausbau ist aufgrund der Enge des zur Verfügung stehenden Bauraumes, der zeitgleichen Sperrung der Klausbrücke, der Maßnahmen an der Gerbersaale sowie im Interesse einer Kostenbegrenzung und einer Verkürzung der Bauzeit eine Vollsperrung für den Durchgangsverkehr erforderlich. Dies betrifft insbesondere den Straßenbahnverkehr. Für den Durchgangsverkehr wird eine Umleitung ausgewiesen, für den Straßenbahnverkehr ein Umleitungsverkehr über einen neu zu bauenden Abzweig Rannische Straße ↔ Moritzzwinger eingerichtet.

Der Anlieger- und Anlieferverkehr ist baustellenbedingt eingeschränkt, soll aber über die gesamte Bauzeit soweit wie möglich aufrecht erhalten werden. Die Anforderungen der Anlieger werden im Zuge des mit der Ausführungsplanung weiter zu entwickelnden Verkehrskonzeptes abgestimmt und nach Möglichkeit berücksichtigt.

5. Baubeschreibung

5.1.1 Straßenbauliche Beschreibung

Die Baustrecke ist ca. 370 m lang. Die Baustrecke beginnt am östlichen Brückenübergang der Schieferbrücke über die Saale und endet mit dem Anschluss an den bereits ausgebauten Abschnitt im Hallorenring, südlich der Einmündung Hackebornstraße. Die Gleisanlagen, Fahrbahnen, Bordanlagen und die Seitenbahnen in der Mansfelder Straße befinden sich in einem schlechten Zustand.

Der geplante Ausbau der Verkehrsanlagen zwischen den vorhandenen Gebäudefronten erfolgt grundhaft und schließt die Anpassung der vorhandenen Medien und der Entwässerungssysteme ein.

Im westlichen Abschnitt von der Schieferbrücke bis zur Ankerstraße wird ein besonderer Bahnkörper für das Gleis in Richtung Neustadt und daneben eine separate Kfz.- Fahrspur geschaffen. In der Gegenrichtung erfolgt die Führung von Straßenbahn und Kfz aus Platzgründen in einer Mischspur.

Der mittlere Abschnitt zwischen der Ankerstraße und der Klausbrücke ist für den allgemeinen Kfz-Verkehr aus Richtung Altstadt gesperrt und bleibt dies auch in Zukunft. Straßenbahn und Kfz werden wie bisher in gemeinsamen Fahrspuren geführt.

Die vorhandenen Haltestellen werden mobilitätsbehindertengerecht ausgebaut. Den Anliegern werden nach räumlicher Möglichkeit Park- und Lieferstellplätze angeboten.

Im östlichen Abschnitt der Baumaßnahme (innerhalb des Sanierungsgebietes) wird die historische 3-gliedrigkeit des Straßenraumes beibehalten. Die Straßenbahn erhält einen straßenbündigen Bahnkörper und benutzt eine gemeinsame Fahrspur mit dem MIV.

5.2 Trassierung

Maßgebend für die Trassierung der Verkehrsanlage ist die sich in Mittellage befindende Straßenbahntrasse.

Die erreichbaren Trassierungsparameter in der Mansfelder Straße werden in erster Linie durch die angrenzende Bebauung und die aus denkmalpflegerischer Sicht möglichen

Veränderungen der Trasse im Bereich Klausbrücke / Hallorenring bestimmt.

Zwangspunkte im Grund- und Aufriss sind:

- die beidseitig vorhandene Bebauung nach Lage und Höhe, insbesondere Hauseingänge und Kellerschächte
- der Anschluss an die vorhandenen Gleis- und Verkehrsanlagen im Bereich Schieferbrücke und Hallorenring
- die denkmalgeschützte Klausbrücke über den Mühlgraben
- die aus Denkmalschutzgründen anzustrebende Beibehaltung des Straßenverlaufes mit weitgehend geraden Bordkanten im Bereich des Friedemann-Bach-Hauses

Der Planungsbereich beginnt am östlichen Brückenübergang von der Schieferbrücke zur Mansfelder Straße. Hier beträgt der vorhandene Querschnitt 12,15 m mit einem Gleisachsabstand von 3,00 m.

Die Trassierung der Gleise nimmt den bestehenden Gleisachsabstand an der Schieferbrücke auf und führt ihn bis Station 0.0+37,74 fort. Daran schließt ein Übergangsbogen mit 20 m Länge. Der anschließende Gleisbogen mit $R = 142$ m wird bis über den Knoten Ankerstraße / An der Schwemme fortgeführt.

Gegenüber dem vorhandenen Gleisbogen wird jedoch eine deutliche Verbesserung erreicht. Der Gleisbogen ist mit 40 km/h befahrbar.

Im Bereich der Häuser Nr. 58 bis 60 (Station 0,1+49 bis 0,2+09) erhält die Trasse eine neue Gerade mit ca. 60 m Länge für die Bahnsteige der Haltestelle Ankerstraße.

Der Bogen zwischen Klausbrücke und Hallorenring wird mit einem Bogenradius von $R = 28,5$ m deutlich verbessert. Der bisherige Radius im Gleisbogen beträgt 20 m.

Der Planungsbereich endet im Hallorenring, südlich des Knotens Hackebornstraße / Spitze. Der Gleisachsabstand im Bereich des besonderen Bahnkörpers beträgt 3,21 m.

5.3 Querschnitt und Oberflächen

Die Mansfelder Straße / Hallorenring kann hinsichtlich des Straßenraumcharakters und der Nutzungsansprüche in drei Bereiche eingeordnet werden:

Abschnitt 1: Bauanfang bis Knotenpunkt Ankerstraße

Hier kann die Straßenbahn stadtauswärts auf besonderem Bahnkörper geführt werden. Neben der Gleisanlage steht dem Kfz-Verkehr und Radverkehr eine separate Fahrspur zur Verfügung. Stadteinwärts benutzt der Kfz-Verkehr den Gleisbereich mit. Beidseitig können Gehbahnen mit einer Breite von $\geq 2,50$ m angeordnet werden. Auf der Nordseite kann der Radverkehr auf der Fahrbahn und auf der Südseite, stadteinwärts, auf einem abmarkierten Radfahrstreifen geführt werden. Ggfs. kann nach abschließender Prüfung durch die Verkehrsbehörde eine Freigabe des Gehweges auf der Nordseite für den Radverkehr erfolgen.

Die Verbindung vom Robert-Franz-Ring über die Ankerstraße / An der Schwemme zum Glauchaer Platz ist Bestandteil des Altstadtringes für die Verkehre von Nord nach Süd.

Daraus ergibt sich nachfolgender Querschnitt (von Nord nach Süd)

≥ 3,06 m	Gehbahn
3,50 m	Fahrspur MIV / Radverkehr
3,50 m	besonderer Bahnkörper Straßenbahn, nördliches Gleis
3,40 m	Mischspur MIV und südliches Straßenbahngleis
1,85 m	Radfahrstreifen

≥ 2,72 m Gehbahn

Die Gehbahnen erhalten einen Betonbord und anschließend einen 1,60 m breiten Belag aus Betongroßplatten mit Natursteinvorsatz Granit.

Parkstände und Randbereiche außerhalb des Traufstreifens werden einheitlich mit Betonstein-Kleinpflaster 10 x 10 cm ausgeführt. Der Traufstreifen wird in Breiten zwischen 0,6 und 1,0 m als Naturstein-Mosaikpflaster (Granit) ausgeführt.

Fahrbahnen und Radfahrstreifen sind in Asphaltoberfläche vorgesehen.

Der Deckenschluss im besonderen Bahnkörper erfolgt mit Betonpflaster.

Abschnitt 2: zwischen der Ankerstraße und dem Robert-Franz-Ring

Dieser Abschnitt ist durch die eng angrenzende Bebauung in ihren historischen Baufluchten geprägt. Der Verkehrsraum zwischen den Baufluchten ist nicht geeignet jeder Verkehrsart eigene Verkehrsflächen zuzuordnen. Hier ist ein städtebaulich- / verkehrlicher Optimierungsprozess zur Nutzungsüberlagerung auf teilweise gemeinsamen Verkehrsflächen unumgänglich.

Daraus ergibt sich nachfolgender Querschnitt (von Nord nach Süd)

≥ 2,45 m	Gehbahn / Haltestelle
(im westlichen Teil: 1,85 m Radfahrstreifen)	
6,00 m ≤ 6,50 m	Gleisbereich und Anliegerfahrbahn
2,00 m	Parkstände
≥ 2,23 m	Gehbahn / Haltestelle

Die Oberflächen entsprechen bis auf die Einfahrten zu den Baudenkmalen und der Packhofgasse sowie den Haltestellen dem Abschnitt 1. Die Einfahrten zu den Denkmalen sowie die Packhofgasse werden mit Naturstein-Großpflaster (Altmaterial) gestaltet. Die Haltestellen erhalten den erforderlichen erhöhten Sonderbord und die notwendigen Leiteinrichtungen (Rillenplatten) gemäß den dafür bestehenden Regeln. Die Oberflächen entsprechen sonst dem Gehweg.

Abschnitt 3: Klausbrücke / Hallorenring

Dieser Abschnitt ist über Hallorenring – Klausbrücke – Robert-Franz-Ring Bestandteil des Altstadtringes in Richtung Norden. Der gewählte Ausbau sieht Mischspuren MIV / Straßenbahn in beide Richtungen vor. Für den Fußgängerverkehr wird beidseitig eine Gehbahn angeordnet; für den Radverkehr wird nur Richtung Nord ein separater Radweg zur Verfügung gestellt. Auf eine Querungshilfe über den Hallorenring zur Altstadt über Große Klausstraße wird aus Platzgründen verzichtet.

Daraus ergibt sich nachfolgender Querschnitt (von Nord nach Süd):

≥ 3,40 m	Gehbahn
2,10 m	Radweg (einschließlich 0,50 m Sicherheitsstreifen)
≥ 8,79 m	Fahrbahn MIV / Straßenbahn
≥ 2,50 m	Gehbahn

Die Gehwege erhalten Granitborde und eine 1,60 m breite Gehbahn aus Granit-Großplatten. Der Traufstreifen und Randbereiche werden in Naturstein-Mosaikpflaster ausgeführt. Der Radweg erhält ungefastes Beton-Großpflaster. Die Platzfläche vor dem Friedemann-Bach-Haus erhält einen Aufenthaltsbereich aus Naturstein-Großpflaster. Fahrbahnen werden einheitlich in Asphaltdecke ausgeführt.

Besonderer Bahnkörper

Von Station 0.0+36,5 bis Station 0.0+97,1 wird ein besonderer Bahnkörper für das stadtauswärtige Gleis mit einer Breite von 3,50 m angeordnet. In den verbleibenden Bereichen kann kein besonderer Bahnkörper eingerichtet werden, da die räumlichen Verhältnisse dies nicht zulassen. In diesen Bereichen wird der Gleisbereich vom Individualverkehr mitbenutzt.

Haltestelle Ankerstraße

Die Haltestellen werden mobilitätsbehindertengerecht mit einer Bahnsteigkante 0,20 m über SOK und einem Abstand zur Gleisachse von 1,20 m hergestellt. Die südliche Haltestelle weist eine 45 m durchgehend nutzbare Bahnsteigkante auf. Die nördliche Haltestelle muss aufgrund der örtlichen Zwangspunkte aus der Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange und der notwendigen Zufahrten mit einer auf 32 m verkürzten Regellänge gebaut werden. An die Haltestellen schließen sich Rampen zur Absenkung auf das Niveau der angrenzenden Gehbahn oder Grundstückszufahrt an. Die Lage der nördlichen Haltestelle wurde zwischen der Grundstückszufahrt Nr. 60 und der um ca. 5 m nach Osten verschobenen Zufahrt Nr. 61 angeordnet. Die südliche Haltestelle befindet sich vor den Häusern Nr. 5 bis Nr. 7. Zufahrten sind nicht betroffen. Die vorhandenen Anschlusshöhen an den Gebäuden werden aufgenommen.

Parkplätze

An der Einmündung Herrenstraße werden 5 Stellplätze mit Erschließung über eine Mischverkehrsfläche angeordnet. Die Ausfahrt kann wahlweise über die Herrenstraße oder die Grundstückszufahrt zur Haus Nr. 12/13 erfolgen. An der südlichen Mansfelder Straße, gegenüber des MMZ können zwei weitere Stellflächen in Längsaufstellung angeboten werden. Im mittleren Teil der Mansfelder Straße zwischen Ankerstraße und Robert-Franz-Ring können zwei Stellplätze für Anwohner und Kunden, außerhalb des Gleisbereiches und der Haltestellen angeboten werden.

Radverkehr

Abschnitt 1: Schieferbrücke bis Ankerstraße / An der Schwemme:

In stadteinwärtiger Richtung wird der Radverkehr, wie auf der Schieferbrücke vorhanden, auf einem Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m geführt. Die Verflechtung mit dem Individualverkehr erfolgt 10 m nach der Einmündung An der Schwemme. In stadtauswärtiger Richtung wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Westlich des besonderen Bahnkörpers wird dem Radfahrer ein Radweg angeboten, der auf der Schieferbrücke fortgeführt wird. Dazu wird im Gehweg eine Rampe angeordnet, um den barrierefreien Übergang auf den Radweg zu ermöglichen. Die ergänzende Freigabe des Gehweges für Radfahrer (ohne Benutzungspflicht) wird mit der Verkehrsbehörde noch abschließend geprüft und kann im positiven Fall angeordnet werden.

Abschnitt 2: zwischen Ankerstraße / An der Schwemme bis Robert-Franz-Ring:

Der stadteinwärts fahrende Radverkehr wird im Haltestellenbereich mit dem Individual- und Straßenbahnverkehr auf der Fahrbahn geführt. Da hier nur geringe Verkehrszahlen des MIV gegeben sind, ist dies relativ unkritisch möglich. In stadtauswärtiger Richtung wird dem Radverkehr ab der Haltestelle Ankerstraße ein Radfahrstreifen angeboten.

Abschnitt 3: zwischen Robert-Franz-Ring und Hackebornstraße:

In stadtauswärtiger Richtung wird ein Radweg mit einer Breite von 1,60 m angeordnet. Dieser beginnt an der Einmündung Hackebornstraße und wird in den Robert-Franz-Ring fortgeführt.

Im Robert-Franz-Ring ist derzeit ein Radfahrstreifen vorhanden und wird in die Mansfelder Straße geführt.

5.4 Entwässerung

In der Mansfelder Straße sind Regenwasser- und Mischwasserkanäle der HWA vorhanden, welche bisher und zukünftig für die Einleitung der Straßen- und Gleisentswässerung genutzt werden.

Das anfallende Oberflächenwasser wird durch Schienenentwässerungskästen und über beidseitig angeordnete Bordrinnen gefasst und über Straßenabläufe in die geplanten und vorhandenen Regenwasser- und Mischwasserkanäle abgeleitet.

Zwischen den geplanten Parkflächen an der Herrenstraße und dem Gehweg und im südöstlichen Quadranten des Knotens Mansfelder Straße / Ankerstraße / An der Schwemme wird eine Schlitzrinne vorgesehen. Das gesammelte Oberflächenwasser wird über Straßenabläufe abgeleitet.

In der Haltestelle und im Gehweg am Friedemann-Bach-Haus ist jeweils ebenfalls die Anordnung einer Schlitzrinne geplant.

5.5 Straßenausstattung

Öffentliche Beleuchtung

Mit dem Ausbau der Mansfelder Straße muss die Straßenbeleuchtungsanlage den neuen Borden und der Fahrleitungsanlage angepasst und erneuert werden.

Beschilderung und Markierung

Die Beschilderung und Markierung wird im Baubereich erneuert. Die Verkehrszeichen sind entsprechend den geltenden Vorschriften und der Anordnung der Stadt Halle aufzustellen.

Sonstiges

Die vorhandenen Fahrradanhänger vor dem Haupteingang am MMZ werden am gleichen Standort wieder aufgestellt.

An der Einmündung Hallorenring / Talamtstraße wird eine Bahnübergang-Sicherungsanlage errichtet, welche der Straßenbahn den Vorrang vor dem MIV auf dem Hallorenring sichert.

5.6 Ver- und Entsorgungsleitungen

Im Rahmen der Baumaßnahme werden in Abstimmung mit den verschiedenen Medienträgern Änderungen an im Baubereich vorhandenen Anlagen bzw. die Einordnung neuer Anlagen vorgenommen.

5.7 Schutz-, Ausgleichs-, und Ersatzmaßnahmen

Lärmschutzmaßnahmen

Im Rahmen der Entwurfsplanung wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Im Ergebnis dieser schalltechnischen Berechnungen wurde festgestellt, dass die baulichen Eingriffe an Straße und Straßenbahn nicht zu einer wesentlichen Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV führen. Somit sind Lärmvorsorgemaßnahmen nicht erforderlich.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Eingriffe sind nur im Bereich der neuen Parkflächen an der Herrenstraße erforderlich. Der Zustand des vorhandenen Baumes wurde vom Umweltamt geprüft und wegen Fehlwuchs als nicht erhaltungswürdig eingestuft.

Westlich und östlich der neuen Parkstände werden neue Bäume gepflanzt. Die Fläche westlich der Einmündung Herrenstraße ist ebenfalls für Baumpflanzungen vorgesehen.

6. Grunderwerb

Der Ausbaubereich befindet sich überwiegend im vorhandenen öffentlichen Verkehrsraum. Hier ist folglich kein Grunderwerb notwendig.

Die einzige Ausnahme bildet der Bereich unmittelbar südlich der Klausbrücke im Hallorenring. Hier befinden sich sowohl Teilflächen des historisch vorhandenen Straßenraumes als auch die Flächen für den künftigen westlichen Gehweg in Privateigentum. Für die Inanspruchnahme der historisch vorhandenen Verkehrsfläche ist zunächst keine Eigentümergestattung erforderlich. Die Flächen sollen aber im Zuge der Maßnahme entsprechend den Anforderung des Straßengesetzes durch die Stadt erworben werden. Die Fläche hat anteilig ca. 130 qm. Für die Erweiterungsflächen (Gehweg) ist eine Bauzeitgestattung durch den Eigentümer in Vorbereitung. Auch diese Flächen sind nach Fertigstellung der Maßnahme durch die Stadt zu erwerben. Sie umfassen ca. 30 qm.

7. Kosten und Finanzierung

Die ausgewiesenen Kosten des Baubeschlussbereiches umfassen die Leistungen der Stadt Halle und der Halleschen Verkehrs AG (nur zur Information) für die Baumaßnahme.

Die Kostenangaben für den Gestaltungsbeschluss basierten auf dem Planungsstand Vorplanung.

Die vorliegende Kostenberechnung beinhaltet den Planungsstand Entwurfsplanung und hat somit einen höheren Genauigkeitsgrad und eine größere Kostensicherheit. Die Erfahrungen vergleichbarer Komplexmaßnahmen wie Steinweg und Beesener Straße sind eingeflossen.

Nach aktuellem Planungsstand Entwurf entstehen Kosten in Höhe von brutto 4.255.500 € für den gesamten Maßnahmenbereich einschließlich aller Maßnahmen der HAVAG. Davon entfallen für die Berechnung des städtischen Investitionszuschusses auf:

- Gehwege und Fahrbahnen außerhalb der Gleis- und Haltestellenbereiche	1.200.100 €
Grunderwerb	19.000 €
- Gleisanlagen und Haltestellen Mansfelder Straße Ost (nachrichtliche Angabe)	3.036.400 €

Mit dem Investitionskostenzuschuss der Stadt an die HAVAG wird der städtische Kostenanteil für den grundhaften Ausbau der Gehwege und Fahrbahnen abgedeckt. Hierbei wird als Berechnungsgrundlage für den Zuschuss die Aufteilung der Maßnahmen entsprechend dem Gestaltungsbeschluss zugrunde gelegt. Aufgrund der Förderung nach dem Entflechtungsgesetz können für die Beantragung und Abrechnung der Fördermittel abweichende Aufteilungen erforderlich werden. Daher wird für die abschließende Berechnung des Zuschusses die Kostenfeststellung nach Abschluss der Maßnahmen zwischen Stadt und HAVAG vereinbart.

8. Straßenausbaubeiträge

Der städtische Investitionskostenzuschuss für den grundhaften Ausbau der Verkehrsanlage Mansfelder Straße Ost ist im Abschnitt zwischen Klausbrücke und Schieferbrücke außerhalb des Sanierungsgebietes Altstadt gemäß § 6 Abs. 1 KAG-LSA in Verbindung mit § 1 Abs. 1 und § 3 Abs. 3 der Straßenausbaubeitragsatzung der Stadt beitragsfähig. Die später Beitragspflichtigen sind nach § 6d KAG-LSA am 9. September 2009 über die geplante Maßnahme sowie über die zu erwartende Kostenbelastung unterrichtet worden. Über das Ergebnis der Anliegerbeteiligung wird der Planungsausschuss gemäß Straßenausbaubeitragsatzung informiert.

Im Ergebnis gab es teilweise Bedenken wegen der grundsätzlichen Notwendigkeit der Maßnahme, überwiegend aber Zustimmung.

9. Zeitplanung

Grobablauf:

Beginn der Ausschreibungen: ab Januar 2010

Baubeginn: ab April 2010

Maßnahmen der Versorgungsunternehmen: bis August 2010

Fertigstellung / Verkehrsfreigabe: im Dezember 2010

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 entsprechend der Maßnahmeträgerschaft, die schon durch den angestrebten Förderweg bedingt ist, durch die HAVAG durchgeführt werden. Durchgangsverkehr im Baufeld ist während der Bauzeit grundsätzlich nicht möglich. Für Anwohner-, Anlieger-, Kunden- und Lieferverkehr sowie Müllabfuhr, Rettungsdienst, Feuerwehr und Baustellenfahrzeuge werden Fahrwege durch das Baufeld sichergestellt.

10. Familienfreundlichkeit

Im Rahmen der Betrachtung der einzelnen Nutzungsansprüche an den Straßenraum ist eine familienfreundliche Gestaltung von prioritärer Bedeutung. Diese wird insbesondere durch folgende Elemente umgesetzt:

- Schaffung eines Fußgängerüberweges am Robert-Franz-Ring
- Schaffung großzügiger Gehwege
- Einrichten neuer Haltestellen entsprechend den Bedürfnissen von Menschen mit eingeschränkter Mobilität