



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **V/2010/08577**
Datum: 09.03.2010
Bezug-Nummer.
Kostenstelle/Unterabschnitt: 6630.1330/6300
Verfasser: Straßen- und Tiefbauamt
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	13.04.2010	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach der VOB, VOL, HOAI und VOF	22.04.2010	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	28.04.2010	öffentlich Entscheidung

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

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die Durchführung der Baumaßnahme der Stadt Halle (Saale) zum Ausbau/Umgestaltung der Beesener Straße (Süd) zwischen Einmündung Melanchthonstraße und einschließlich des Knotens Beesener Straße, Huttenstraße, Elsa-Brändström-Straße, Robert-Koch-Straße als Komplexmaßnahme mit der HAVAG und den Versorgungsunternehmen.

Finanzielle Auswirkung in €:

Ausgaben:	Gesamt	bereitgestellt				
		2008/09	2010	2011	2012	2013
Inv.-Zusch. an komm.						
öff.-wirt. Untern.:	1.534.200		500.000	850.000	184.200	
2.6300.985000.043						
Planung:	429.000	130.000	120.000	95.000	84.000	
2.6300.959000.043						

Einnahmen:

	Gesamt	2010	2011	2012	2013
Zuweisungen vom Land					
2.6300.361000.043:	1.095.400	488.000	607.400		
Straßenausbaubeiträge:					
2.6300.350000.043	325.000				325.000
Eigenmittel	542.800				

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 | Übersichtskarte |
| Anlage 2 | Lageplan, Blatt 1 bis Blatt 5 |
| Anlage 3 | Kostenübersicht |
| Anlage 4 | Familienfreundlichkeitsprüfung |
| Anlage 5 | Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten und Auswertung |
| Anlage 6 | Investitionsplan |

Begründung der Baumaßnahme

1. Veranlassung

Der bauliche Zustand aller Verkehrsanlagen (Straße, Gleis, Nebenanlagen) der Beesener Straße im Abschnitt „Süd“ zwischen Einmündung Melanchthonstraße und einschließlich des Knotens Beesener Straße, Huttenstraße, Elsa-Brändström-Straße, Robert-Koch-Straße genügt den technischen Anforderungen für die gefährdungsarme Führung aller Verkehrsteilnehmer im Straßenraum und den sicheren Betrieb der Straßenbahn nicht mehr.

Die vorhandenen beidseitigen Radverkehrsanlagen entsprechen in den Abmaßen nicht mehr dem aktuellen Regelwerk. Der Radverkehr wird darüber hinaus durch verkehrswidriges Parken von Fahrzeugen im Querschnittsbereich der Radverkehrsanlagen behindert. Dieser Umstand führt zum Ausweichen des Radverkehrs in den Gehwegbereich und damit zur Gefährdung der Fußgänger.

Flächen für den ruhenden Verkehr sind im gesamten Straßenzug nicht ausgewiesen. Die derzeitige Situation der durchgängigen Nutzung der beidseitigen Baumstreifen zum Parken ist durch verkehrsbehördliche Anordnung nicht legitimiert und ordnungswidrig. Darüber hinaus hat das nicht erlaubte Parken auf den unbefestigten Flächen zwischen den Baumstandorten zu einer starken Verdichtung des Bodens geführt, was die Bäume neben diversen Anprallschäden im Stammbereich aufgrund des eingeschränkten Wasser- und Luftaustausches in ihrer Vitalität stark beeinträchtigt hat.

Die Fahrbahnen sind aufgrund des unterschiedlichen Deckenmaterials (Bitumendecke, Großpflaster und Großverbundplatten), Witterungseinfluss und der intensiven Belastung durch Straßenbahn und Individualverkehr desolat.

Die Nebenflächen sind durch Nutzung und vielfache Aufgrabungen, durch Schäden aus Aufwurzungen und nicht erlaubtem Parken im Deckenzustand uneben und nutzerunfreundlich. In Teilbereichen des südlichen Abschnittes ist dieser Zustand weniger ausgeprägt, da hier in der Vergangenheit größere flächige Auswechslungen des Deckenmaterials erfolgt sind, die aber in der heutigen städtebaulichen Bewertung nicht befriedigen.

Die Gleisanlagen haben ihre Nutzungsgrenze erreicht und sind bis an die Grenze der Betriebsfähigkeit verschlissen. Die Haltestellen sind nicht niederflur- und behindertengerecht ausgebaut und genügen insbesondere nicht den Ansprüchen der im Straßenzug anliegenden Alten- und Behinderteneinrichtungen (Paul-Riebeck-Stift und Berufsförderungswerk). Die derzeitige östliche Randlage der Gleise lässt ein profilfreies Begegnen von Straßenbahnen in Richtung Süden und LKW/Bus in Richtung Norden nicht zu.

Die verkehrlichen Defizite im Querschnitt sollen durch eine grundsätzlich neue Querschnittsaufteilung beseitigt werden.

2. Bisherige Beschlüsse

Mit dem Gestaltungsbeschluss zu Ausbau/Umgestaltung Beesener Straße (Süd) (Vorlagen-Nr.: V/2009/08116 vom 27.07.2009, Beschluss Stadtrat vom 28.10.2009) 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 Einmündung Melanchthonstraße im Norden und einschließlich des Knotens Beesener Straße, Huttenstraße, Elsa-Brändström-Straße, Robert-Koch-Straße im Süden auf der gesamten Straßenbreite bis zu den angrenzenden Gebäuden.

Die Gleisanlagen sollen zukünftig straßenmittig angelegt werden. Beidseitig der Fahrbahn werden benutzungspflichtige Radfahrstreifen angeordnet. Diesen folgen baulich ausgebildete durchgehende Parkstreifen, in deren Verlauf auch die zukünftige neue beidseitige Alleebepflanzung eingeordnet ist. Den Park-/Grünstreifen schließen sich die Gehwege bis zu den Bebauungsfronten an. Die Haltestellen der Straßenbahn werden in Randlage hergestellt.

Durch die Versorgungsunternehmen werden insbesondere Sanierungsmaßnahmen an bestehenden Abwasserkanälen, die komplette Erneuerung der Trinkwasserversorgung sowie der Neubau von Kabelanlagen für Breitbandtechnik erforderlich.

Die technischen Ausrüstungen für die Straßenbahn müssen erneuert werden, ebenso die Straßenbeleuchtungsanlage.

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

Die Realisierung soll in den Jahren 2010 und 2011 erfolgen.

Die Maßnahmen im Ausbauabschnitt rufen nur in sehr geringem Maße Betroffenheiten Dritter hervor. Eine öffentliche Anliegerinformation (Bürgerversammlung) hat bereits am 19. Oktober 2009 stattgefunden. Eine weitere Veranstaltung zur Beteiligung der Anlieger erfolgt im Zusammenhang mit der Straßenausbaubeitragssatzung am 16.03.2010. Am 11. und 16. September 2009 wurden Informationsgespräche zum geplanten Bauvorhaben und Details der Planung mit Vertretern der Paul-Riebeck-Stiftung und des Berufsförderungswerkes Halle, berufliches Bildungszentrum für Blinde und Sehbehinderte, als wichtige Anlieger des Straßenzuges geführt.

Während der Baudurchführung im Abschnitt „Süd“ ist aufgrund des zur Verfügung stehenden Bauraumes von ca. 20,80 m Querschnittbreite die eingleisige Führung des Straßenbahnverkehrs durch die Baustelle in beiden Richtungen möglich. Damit entfällt der Schienenersatzverkehr mit Bussen. Für den Durchgangsverkehr erfolgt eine Vollsperrung des jeweiligen Bauabschnittes, bei dem Umleitungsstrecken ausgewiesen werden.

Der Anlieger- und Anlieferverkehr ist baustellenbedingt eingeschränkt, soll aber über die gesamte Bauzeit weitgehend aufrecht erhalten werden. 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 Bauausführung soll in 3 Bauabschnitten erfolgen.

Der 1. Bauabschnitt schließt unmittelbar an die Ausbaugrenze des bereits 2009 realisierten Abschnittes Beesener Straße (Berg) in Höhe Einmündung Melanchthonstraße an und erstreckt sich bis südlich der Einmündung Gustav-Hertzberg-Straße und soll im Jahr 2010 realisiert werden.

Der 2. Bauabschnitt umfasst die Strecke vom Anschluss zum 1. Bauabschnitt bis südlich der Einmündung Kantstraße.

Der 3. Bauabschnitt wird vom Anschluss an den 2. Bauabschnitt bis zum Ende der Baustrecke im Süden einschl. des Ausbaus des Knoten Beesener Straße, Huttenstraße, Elsa-Brändström-Straße und Robert-Koch-Straße realisiert.

Die Baumaßnahmen des 2. und 3. Bauabschnittes sind für das Jahr 2011 vorgesehen.

Entsprechend der Empfehlung der Baumschutzkommission wird der gesamte straßenbegleitende Baumbestand in der Beesener Straße aufgrund der starken Schäden und einer zu erwartenden Zustandsverschlechterung der Substanz infolge der Baumaßnahme entfernt. Mit der Durchführung des Bauvorhabens wird der ehemalige Baumbestand in annähernd gleicher Anzahl durch Neupflanzungen von Winterlinden in Baumscheiben ersetzt.

Durch die behindertengerechte Ausbildung der 45 m -Haltestelle „Melanchthonstraße“ rückt diese in die vorhandene Platzfläche hinein.

Im zukünftigen Bereich der landwärtigen Haltestelle sowie dem bordbegleitenden landwärtigen Radweg stehen derzeit 6 Bäume, welche umgesetzt werden müssen. Das geringe Alter der Bäume macht hier ein Umsetzen möglich.

Ab südlicher Ausbaugrenze der Maßnahme Beesener Straße (Berg) erfolgt der grundhafte Ausbau aller Verkehrsanlagen auf einer Gesamtlänge von ca. 1.000 m zwischen den Grenzen der Bebauungen. Die Einmündungen Melanchthonstraße, Cansteinstraße, Otto-Kilian-Straße, Gustav-Hertzberg-Straße, Ernst-Eckstein-Straße, Kantstraße und Bugenhagenstraße werden bis zum Ende der Randkurven ebenfalls grundhaft ausgebaut.

Die gemittelte Querschnittsbreite der Ausbaustrecke in der Geraden beträgt ca. 20,80 m. Im Bereich der Elsa-Brändström-Straße ist darüber hinaus eine Anschwenkung der Gleisanlagen im vorhandenen besonderen Bahnkörper (Schwellengleise) von max. 60 m Länge erforderlich. Die Arbeiten in der Anpassungsstrecke beschränken sich auf das notwendige bauliche Minimum.

In der Ausbaustrecke befinden sich die Haltestellen „Melanchthonstraße“, „Kantstraße“ und „Robert-Koch-Straße“. Alle drei Haltestellen werden grundhaft und behindertengerecht erneuert. Die Haltestelle „Kantstraße“ wird gegenüber der heutigen Lage so verändert, dass sich die landwärtige Haltestelle zukünftig südlich der Einmündung Kantstraße und die stadtwärtige Haltestelle nördlich der Einmündung Kantstraße befinden.

Die bisherige Verkehrsorganisation in der Beesener Straße einschließlich der einmündenden Straßen wird beibehalten. Dementsprechend ist der Ausbauabschnitt nach Fertigstellung für Straßenbahn und Individualverkehr weiter im Zweirichtungsverkehr befahrbar.

Die Radverkehrsführung in beiden Richtungen ändert sich gegenüber dem Bestand dahingehend, dass beidseitig fahrbahnbegleitende und außerhalb des Lichtraumprofils der Straßenbahn befindliche, benutzungspflichtige Radfahrstreifen angeordnet werden. Dies erfolgt mit der Zielstellung:

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

Flächen für den ruhenden Verkehr werden auf der gesamten Baustrecke beidseitig und erstmalig baulich hergestellt. Zielstellung ist hier:

- Verbesserung der Parksituation im Straßenzug, Minderung des Parkdrucks
- Erhöhung der Sicherheit
- Vermeidung von Behinderungen des Straßenbahnverkehrs und des Radverkehrs.

Eine Signalisierung des Individualverkehrs ist wie bisher im Knoten Beesener Straße, Huttenstraße, Elsa-Brändström-Straße, Robert-Koch-Straße erforderlich. Die bestehende Signalisierung im Bereich der Kantstraße wird technisch erneuert und auf die veränderte Geometrie der Haltestellenlagen abgestimmt sowie mit akustischen Signalgebern für Blinde und Sehbehinderte ausgestattet. Eine neue Lichtsignalanlage (auf Anforderung Fußgänger) wird südlich der Haltestelle „Melanchthonstraße“ errichtet, um hier insbesondere alten und behinderten Menschen (Nähe zum Akazienhof) eine sichere Querung der Fahrbahn zu ermöglichen. Auch diese Anlage wird mit akustischen Signalgebern für Blinde und Sehbehinderte ausgestattet.

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

Mit Vorlauf zum grundhaften Ausbau der Verkehrsanlagen werden umfangreiche Leitungsbauarbeiten der Versorgungsträger erfolgen.

Die Belange der Familienverträglichkeit (Anlage 4) wurden berücksichtigt.

Der Fuß- und Radverkehrsbeauftragte hat die Planung grundsätzlich bestätigt (Anlage 5). Die weiterführenden Hinweise sind Gegenstand der Ausführungsplanung.

Beschreibung der baulichen Anlagen

Fahrbahn-/Gleisbereich

Mit der Baumaßnahme erfolgt ein grundhafter Ausbau des Fahrbahn-/Gleisbereiches zwischen den anschließenden Radfahrstreifen in einer Breite von 6,70 m.

Die Entwurfsgeschwindigkeit Straße und Gleis beträgt 50 km/h.

Die vom Individualverkehr überfahrbaren Gleisbereiche werden zwischen den Schienen beider Gleise als Sonderbemessung für den Straßenbahnverkehr analog einer Bauklasse III nach RStO 01 aufgebaut. Der Aufbau erfolgt mit 20 cm Bodenaustausch, 24 cm Frostschutzschicht, 15 cm Schottertragschicht, 20 cm wasserdurchlässige Asphalttragschicht (Gleisaufleger), 8 cm Asphalttragschicht (Höhenausgleich Schiene), 9 cm Asphaltbinder und 4 cm Gussasphaltdeckschicht.

Außerhalb beider Gleise wird die Fahrbahn analog einer Bauklasse III erstellt. Der Aufbau erfolgt mit 20 cm Bodenaustausch, 24 cm Frostschutzschicht, 15 cm Schottertragschicht, 20 cm Schottertragschicht, 13 cm Asphalttragschicht (Höhenausgleich Schiene), 4 cm Asphaltbinder und 4 cm Asphaltbetondeckschicht.

Radfahrstreifen

Der Fahrbahn schließen sich auf beiden Seiten durchgängig niveaugleich Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m an (einschl. fahrbahnseitiger Randmarkierung). Im Bereich der Haltestellen werden die Radfahrstreifen mit der Bahnsteigkante angehoben und verlaufen an der Bahnsteigkante geradlinig ohne Verschwenkung über die Haltestellen.

Fahrbahnbegleitend kommt ein Deckenaufbau der Bauklasse III mit 27 cm Frostschutzschicht, 15 cm Schottertragschicht, 10 cm Asphalttragschicht, 4 cm Asphaltbinder und 4 cm Asphaltbetondeckschicht zur Ausführung.

Im Bereich des Knotens Beesener Straße, Huttenstraße, Elsa-Brändström-Straße, Robert-

Koch-Straße werden die Radverkehrsanlagen signalisiert in beiden Richtungen über den Knoten von und zur Elsa-Brändström-Straße geführt und schließen dort an die bestehenden Radverkehrsanlagen an.

Parken/Andienen

Beidseitig der Radfahrstreifen schließen die Flächen für den ruhenden Verkehr mit einer Gesamtbreite von 2,55 m an. Die lichte Parkstandsweite in Längsaufstellung beträgt 1,80 m zuzüglich 0,75 m Sicherheitsraum zwischen Radfahrstreifen und Parkstand.

Der Sicherheitsraum wird dabei vom asphaltierten Radfahrstreifen taktil hervorgehoben (Pflaster), schließt aber dort niveaugleich an. Der Parkstand wird durch einen 3 cm hohen Rundbord vom Sicherheitsraum baulich abgesetzt und schließt mit einem 8 cm hohen Bord zu Gehweg hin ab.

Der Deckenaufbau Parken und Sicherheitsraum erfolgt als Bauklasse V mit 22 cm Frostschutzschicht, 17 cm Schottertragschicht, 3 cm Pflasterbettung und 8 cm Kleinpflaster 10 x 10 cm aus Betonstein.

Beide Parkstreifen sind durchgängig angelegt und werden nur durch die Einmündungen der Seitenstraßen, Grundstückszufahrten und die Haltestellen der Straßenbahn unterbrochen. In den Verlauf der beidseitigen Parkstreifen wird zudem die neue Straßenbegrünung integriert. Dabei gilt das Prinzip, jeweils nach zwei Parkständen einen Baum in einer Baumscheibe anzuordnen.

Im Straßenraum sind derzeit keine legalen Stellflächen vorhanden. Die erstmalige bauliche Anordnung von insgesamt ca. 135 neuen Stellplätzen wird die Parkraumsituation für Anlieger und Anwohner erheblich verbessern und damit die Nutzungsqualität im Straßenzug deutlich erhöhen.

Gehwege

Die lichte Regelbreite der Gehwege beträgt 2,50 m. Eine Breite von 2,00 m an exponierten Zwangspunkten wird nicht unterschritten. Die Maste für Fahrleitung und Straßenbeleuchtung werden im Randbereich der Gehwege zum Parkstreifen untergebracht.

Gestalterisch werden die Gehwege mit einem breiten Plattenband belegt. Beidseitig des Plattenbandes schließen Pflasterungen aus Mosaiksteinen an die Bebauungsfronten und an die Borde des Parkstreifens bzw. der Baumscheiben an. Die Randkurvenbereiche der einmündenden Straßen werden in den Nebenflächen mit Kleinpflaster 10 x 10 cm aus Betonsteinen hergestellt.

Der Deckenaufbau der Gehwege erfolgt nach RStO 01 mit 29 cm Frostschutzschicht, 3 cm Pflasterbettung und 8 cm Mosaikpflaster/Platten/Kleinpflaster. In den Traufbereichen der Bebauungsfronten wird das Mosaikpflaster vollgebunden aus 14 cm Frostschutzschicht, 15 cm Dränbetontragschicht, 3 cm Bettungsmörtel und 8 cm Mosaikpflaster hergestellt.

In Längsrichtung sind die Borde im Bereich der Randkurven der einmündenden Straßen für die Querung der Fußgänger auf 3 cm abgesenkt, ebenso in den Querungsbereichen der Beesener Straße.

Straßenbegleitgrün

Wesentliches Planungsziel war aufgrund des vollständig zu entfernenden Baumbestandes die Integration neuer durchgehender Alleebaumpflanzungen mit schmalkronigen Bäumen, um die Wohngebäude nicht übermäßig zu verschatten. Auf Grund des Leitungsbestandes werden die neuen Bäume soweit als möglich in der Achse der alten Baumreihen gepflanzt.

In jedem Fall sind bezüglich der unterirdischen Leitungssysteme Wurzelschutzmaßnahmen erforderlich.

Insgesamt kann der derzeit zu entfernende Bestand von ca. 90 Bäumen mit ca. 80 Bäumen innerhalb der Baustrecke nahezu vollständig wiederhergestellt werden. Die verbleibenden erforderlichen Ausgleichspflanzungen werden an anderen Standorten vorbereitet.

Nach derzeitigem Planungsstand werden Bäume der Sorte Tilia Cordata „Rancho“ (Winterlinde) gepflanzt. Die Mindestgröße der Baumscheiben beträgt mindestens 6 m², wobei die Baumachsen infolge des zu berücksichtigenden unterirdischen Leitungsbestandes zur Fahrbahn hin außermittig in den Baumscheiben angeordnet werden. Zum Schutz gegen mechanische Beschädigungen der Bäume werden die Baumscheiben umlaufend mit 12 bis 8 cm hohen Borden eingefasst. Der Abstand der Bäume beträgt in der Regel ca. 15 m, kann aber infolge von Zwangspunkten schwanken.

Haltestellen (nachrichtlich, HAVAG – Leistung)

Die Ausführung der Haltestellen bezüglich der Führung des Radverkehrs stellt ein Novum für die Stadt Halle dar. Diese Lösung wurde bereits in Dresden und Leipzig mit gutem Ergebnis realisiert.

Zukünftig wird der ankommende Radfahrstreifen in der Haltestelle als angehobener Radweg hinter der Bordsteinkante in Bordnähe analog der nach RAS 06 regelkonformen Anlage geführt.

Mit einer Ausnahme haben alle Haltestellen eine behinderten- und niederflurgerechte Nutzlänge zwischen den Rampen von 45 m. Die Ausnahme stellt die landwärtige Haltestelle „Robert-Koch-Straße“ dar. Hier konnte aufgrund der Grundstückszufahrt zu Haus-Nr. 219 eine dennoch akzeptable behindertengerechte Nutzlänge von 30 m zwischen den Rampen hergestellt werden.

Der Querschnitt der Haltestellen besteht aus einer 30 cm breiten Bahnsteigkante (Noppenbord) mit einer Höhe von 20 cm über Oberkante Schiene. Es folgt ein 0,45 m breiter taktiler Sicherheitsstreifen aus Betonsteinpflaster 10 x 10 cm. Hier schließt sich ein 1,00 m breites Asphaltband als Fahrbahn für den Radverkehr an. Diese Fahrbahn wird begrenzt und abgesetzt durch einen 3 cm hohen Bordanschlag, der den Beginn der Haltestellen-Wartefläche kennzeichnet. Der Höhengsprung dient gleichzeitig der taktilen Signalgebung für Blinde, die die Wartefläche betreten oder verlassen wollen. Der sich dem Bord anschließende Wartebereich der Haltestellen ist 2,50 m breit und schließt funktional - optisch mit einer Entwässerungsrinne ab, die infolge der sich schneidenden Quergefälle aus Wartefläche und anschließenden Gehwegbereich angeordnet werden muss. Parallel im Abstand von 0,75 m zum Bordanschlag zwischen Radweg und Wartefläche verläuft auf gesamter Länge der Haltestelle und weiterführend zu den anschließenden signalisierten Straßenquerungen das Blindenleitsystem. Die Warteposition für die erste Tür des Wagenzuges ist darin durch ein Aufmerksamkeitsfeld gekennzeichnet.

Der Deckenaufbau der Haltestellenbereiche erfolgt ungebunden in Analogie zu den Gehwegbereichen, wird aber ohne Platten und ausschließlich mit dunklerem Betonsteinpflaster 10x10 cm ausgeführt. Das dunklere Pflaster soll dabei den Haltestellenbereich gegenüber dem Gehweg abgrenzen und gleichzeitig einen starken optischen Kontrast zum weißen Blindenleitsystem erzeugen.

Straßen- und Haltestellenausstattungen

Es sind Lichtsignalanlagen im Knoten Beesener Straße, Huttenstraße, Elsa-Brändström-Straße, Robert-Koch-Straße sowie südlich der Einmündung Kantstraße und nördlich der

Einmündung Cansteinstraße herzustellen. Alle Signalanlagen berücksichtigen eine Bevorrechtigung des Straßenbahnverkehrs gegenüber dem Individualverkehr sowie die sichere Querung von Fußgängern auf Anforderung in den Anlagen Kantstraße und Cansteinstraße.

Die Markierung und Beschilderung im Straßenraum erfolgt entsprechend den technischen Richtlinien. Das derzeit bestehende Überholverbot soll zur Bevorrechtigung der Straßenbahn (Pulkführer) und Sicherung des Radverkehrs (Radfahrstreifen) auf gesamter Ausbaustrecke der Beesener Straße (Süd) beibehalten werden.

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

Die Haltestellen werden ohne Ausnahme mit Fahrgastunterständen durch den Betreiber STRÖER DSM bestückt. Zusätzlich strebt die HAVAG die Errichtung weiterer Sitzmöglichkeiten außerhalb der Fahrgastunterstände im Wartebereich der Haltestellen an.

Alle Haltestellen werden HAVAG-seitig mit akustischen Fahrgastinformationsanlagen (AFI) ausgerüstet.

Straßenbeleuchtung

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

Aufgrund der Querschnittsbreite von durchschnittlich 20,80 m zwischen den Bebauungsfronten im Nordabschnitt sowie wegen im Mittel- und Südabschnitt fehlender Randbebauung ist eine Weiterführung des Seilabspannungsprinzip (Beesener Straße-Berg, Steinweg, Rannische und Schmeerstraße) für die Straßenbeleuchtungsanlage der Beesener Straße (Süd) technisch nicht sinnvoll. Die Beleuchtungsanlage wird deshalb auf Masten montiert. Eine regelmäßige Kombination von Fahrleitungsmasten mit Straßenbeleuchtungskörpern ist vorgesehen. Die Lichtpunkthöhe beträgt ca. 9 m, der Leuchtenabstand beträgt ca. 30 bis 40 m (entspricht auch dem Abstand der Fahrleitungsmasten).

Gleisanlage nachrichtlich (HAVAG-Leistung)

Die zweigleisige Bahnanlage wird mit einem Gleisachsabstand von 3,40 m über die gesamte Länge der Ausbaustrecke hergestellt (derzeit ca. 2,60 m). Der erweiterte Gleisachsabstand über das Regelmaß von 2,70 m hinaus resultiert aus den Erfordernissen des eingleisigen Betriebs der Straßenbahn während der Bauzeit und den sich daraus ergebenden Sicherheitsanforderungen. Der gewählte Gleisachsabstand stellt ein Minimalmaß unter den Rahmenbedingungen des zeitgleichen Fahren und Bauens dar. Er ermöglicht darüber hinaus für zukünftige Wartungs-, Reparatur- und Sanierungsarbeiten im Gleisbereich einen eingleisigen Weiterbetrieb der Straßenbahn während der Arbeitsphase auf dem Nachbargleis.

Mit dem Gleisachsabstand von 3,40 m werden alle Begegnungsfälle zwischen Straßenbahn und Individualverkehr sehr zuverlässig und sehr sicher abgedeckt. Beide Gleise verlaufen trotz vergrößerter Achsabstände immer innerhalb des durchgehend mit 6,70 m Breite festgelegten Straßen- und Gleisbereiches. Beide Gleise befinden sich dabei in den Fahrspuren für den Motorisierten Individualverkehr (MIV).

Die Gleise werden durch elastischen Unterguss schwingungsgedämpft auf Asphalttragschicht verlegt.

Leitungen im Rahmen der Komplexmaßnahme

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

- Hallesche Wasser und Stadtwirtschaft (HWS) - Trinkwasser und Abwasser
- Energieversorgung Halle (EVH) - Gas / Elektroenergiekabel / Fernwärme
- Deutsche Telekom - Fernmeldekabel
- Hallesche Verkehrs-AG (HAVAG) - Bahnstromkabel, Fahrleitung
- S + K - TV-Kabel
- Telecolumbus - TV-Kabel
- Primacom - Infokabel
- HLkomm - Infokabel
- Stadt Halle - Straßenbeleuchtung

Die HWS erneuert die Hausanschlüsse ihrer Abwasseranlagen und nimmt Sanierungen sowie Stilllegungen bestehender Mischwassersammler vor. Weiterhin wird die gesamte Trinkwasseranlage in veränderter Struktur bis zu den Hausanschlüssen neu gebaut.

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

EVH-Gas wird aus Baufreiheitsgründen Teile der Bestandsanlagen im Zuge der Errichtung von Fahrleitungs- und Straßenbeleuchtungsmasten umverlegen.

Die Deutsche Telekom wird im Nordabschnitt der Ausbaustrecke den Neubau einer Schutzrohrstrecke auf der Ostseite betreiben, die eine bestehende Trasse ersetzt. Darüber hinaus werden umfangreiche Umverlegungen von bestehenden Kabeltrassen in der westlichen und östlichen Nebenfläche des Süd- und Mittelabschnitts vorgenommen, die infolge früherer Überbauung anderer Medien (Gas) sowie der neuen Geometrie der Verkehrsanlage (Baumstandorte) notwendig sind.

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

Durch den Betreiber Versatel sind voraussichtlich weitere Trassen für Breitbandkabel im Querschnitt unterzubringen. Genauere Planungen liegen derzeit noch nicht vor.

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.

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 (Süd) einschließlich des im Süden an die Ausbaustrecke anschließenden Anpassungsbereichs.

Die Kostenermittlung für die Vorlage zum Gestaltungsbeschluss basierte auf dem Planungsstand Vorplanung. Die vorliegende Kostenermittlung beinhaltet den Planungsstand Entwurfsplanung und bietet mit dem höheren Genauigkeitsgrad eine größere Kostensicherheit.

Aus verkehrlichen und bautechnologischen Gründen werden im Projektteil der HAVAG Leistungen für städtische Baulasten erbracht. Die HAVAG erhält von der Stadt Halle (Saale) hierfür einen Ausgleichsbetrag im Rahmen der ÖPNVG Regiozuweisung in Höhe von 380.800 €.

Nach aktuellem Planungsstand Entwurf entstehen Kosten in Höhe:

- für Leistungen der Stadt Halle (Saale) brutto: 1.963.200 €
- für Leistungen der Halleschen Verkehrs AG brutto: 7.092.000 € (zur Information)

7. Finanzierung der Maßnahme

Die Stadt Halle (Saale) hat Fördermittel für den Ausbau der Verkehrsanlagen gemäß Entflechtungsgesetz (EntflechtG) 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 2010) zu erwarten.

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

Gesamtausgaben:	1.963.200 €
Fördermittel*	1.095.400 €
Straßenausbaubeiträge:	<u>325.000 €</u>
Eigenmittel:	<u>542.800 €</u>

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

Die Einordnung der Finanzierung der Gesamtmaßnahme ist der Anlage 6 zu entnehmen.

8. Folgekosten

Durch den Ausbau/Umgestaltung der Beesener Straße (Süd) 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 beitragsfähige Ausbauaufwand an der Verkehrsanlage Beesener Straße wird im Abschnitt zwischen „Melanchtonstraße“ und dem Knoten Beesener Straße, Huttenstraße, Elsa-Brändström-Straße, Robert-Koch-Straße gemäß § 6 Abs. 1 KAG-LSA in Verbindung mit

§ 1 Abs. 1 und § 3 Abs. 3 der Straßenausbaubeitragssatzung der Stadt gesondert ermittelt und abgerechnet (Abschnittsbildung). Die später Beitragspflichtigen werden nach § 6d KAG-LSA spätestens einen Monat vor Baubeschluss über die geplante Maßnahme sowie über die zu erwartende Kostenbelastung unterrichtet. Derzeit wird von Beiträgen in Höhe von 325.000 € im Haushaltsjahr 2013 ausgegangen.

10. Zeitschiene der Maßnahmeumsetzung

Grobablauf:

	ab Juni 2010
Beginn der Ausschreibungen:	
Durchführung 1. Bauabschnitt	August bis Dezember 2010
Durchführung 2. Bauabschnitt	1. Halbjahr 2011
Durchführung 3. Bauabschnitt	2. Halbjahr 2011
Maßnahmen der Versorgungsunternehmen:	2010 bis 2011
Fertigstellung/Verkehrsfreigabe:	im Dezember 2011