



## Beschlussvorlage

TOP:  
Vorlagen-Nummer: **VII/2019/00040**  
Datum: 22.07.2019  
Bezug-Nummer.  
PSP-Element/ Sachkonto: 58110220/6600.1030  
Verfasser: FB Bauen  
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	15.10.2019	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben	24.10.2019	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	30.10.2019	öffentlich Entscheidung

**Betreff: Baubeschluss EFRE-Radweg Dessauer Straße/ Posthornstraße zwischen der Frohen Zukunft und dem Posthornweg**

### **Beschlussvorschlag:**

Der Stadtrat beschließt den Ausbau der Radwegeverbindung Dessauer Straße/ Posthornstraße zwischen der Frohen Zukunft und dem Posthornweg im Zuge der L 141 auf einer Länge von ca. 940 m.

René Rebenstorf  
Beigeordneter

## Darstellung finanzielle Auswirkungen

Für Beschlussvorlagen und Anträge der Fraktionen

Finanzielle Auswirkungen  ja  nein  
 Aktivierungspflichtige Investition  ja  nein

Ergebnis Prüfung kostengünstigere Alternative

Folgen bei Ablehnung

A	Haushaltswirksamkeit HH-Jahr ff.	Jahr	Höhe (Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
---	----------------------------------	------	-------------	--------------------------------------

<b>Ergebnisplan</b>	<b>Ertrag</b> (gesamt)			
	<b>Aufwand</b> (gesamt)			
<b>Finanzplan</b>	<b>Einzahlungen</b> (gesamt)	2019-2021	1.339.100	8.54101123.705
	<b>Auszahlungen</b> (gesamt)	2017-2021	1.481.900 6.000	8.54101123.700 8.54101123.735

B	Folgekosten (Stand:	ab Jahr	Höhe (jährlich, Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	<b>Ertrag</b> (gesamt)			
	<b>Aufwand</b> (ohne Abschreibungen)	2021	4.200	1.54101/52210100
	<b>Aufwand</b> (jährliche Abschreibungen)			

Auswirkungen auf den Stellenplan  ja  nein  
 Wenn ja, Stellenerweiterung:  ja  nein  
 Stellenreduzierung:

Familienverträglichkeit:  ja  
 Gleichstellungsrelevanz:  ja

## Inhaltsverzeichnis:

1. Veranlassung und Zielstellung
2. Bedeutung des Radweges
3. Ergebnisse der Entwurfsplanung/ Planfeststellung
  - 3.1 Allgemeine Gestaltung
  - 3.2 Ausbaustandart
  - 3.3 Grunderwerb
  - 3.4 Straßenentwässerung/Vorflut
4. Kosten und Finanzierung
  - 4.1 Kostenberechnung
  - 4.2 Finanzierung
  - 4.3 Folge- und Unterhaltungskosten
5. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten  
Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit
6. Termine und weiteres Vorgehen

## Anlagen:

- |          |   |
|----------|---|
| Anlage 1 | Übersichtskarte   |
| Anlage 2 | Lagepläne Blatt 1 bis 7                                   |
| Anlage 3 | Folge- und Unterhaltungskosten                            |
| Anlage 4 | Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten        |
| Anlage 5 | Familienverträglichkeitsprüfung                           |
| Anlage 6 | Checkliste – Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen |

## **Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung**

### **Baubeschluss EFRE- Radweg Dessauer Straße/Posthornstraße zwischen der Frohen Zukunft und dem Posthornweg**

#### **1. Veranlassung und Zielstellung**

Gegenstand dieses Baubeschlusses ist die Herstellung einer ca. 940 m langen Radwegeverbindung zwischen der Frohen Zukunft (Anschluss an das Stadtbahnprogramm) und der nördlichen Bebauungsgrenze am OD Punkt Dessauer Straße/Posthornstraße/ L 141. Baulastträgerin und somit Vorhabenträgerin ist die Stadt Halle (Saale).

Mit dem Beschluss des Stadtrates vom 24.10.2018 (Vorlagen-Nr.: VI/2018/04177) wurde entschieden, bei dem EFRE-Radweg Dessauer Straße/Posthornstraße auf einen Variantenbeschluss zu verzichten.

#### **2. Bedeutung des Radweges**

Im Bereich der Dessauer Straße zwischen der Frohen Zukunft und der nördlichen Bebauungsgrenze (Posthornweg) besteht weitestgehend keine verkehrssichere Radwegeverbindung. Lediglich zwischen der Helmut-Just-Straße und der Frohen Zukunft besteht ein ca. 100 m langer, asphaltierter Radweg.

Damit erfolgt die Radwegführung in der verkehrsreichen Dessauer Straße vorwiegend auf der Fahrbahn, die teilweise eine Pflasteroberfläche besitzt.

Im Rahmen des Stadtbahnprogramms erfolgt der Umbau der Straßenbahnendstelle in der Frohen Zukunft einschließlich der Fahrbahnen, Geh- und Radwege sowie dem Umsteigepunkt von Bus und Bahn.

An der nördlichen Bebauungsgrenze der Stadt Halle (OD Punkt) plant das Land Sachsen Anhalt derzeit eine Radwegeverbindung entlang der L 141 von der Stadt Halle (Saale) in das nördliche Umfeld.

Der hier beschriebene Radweg wäre somit ein Lückenschluss und dient auch als Angebot für ein Umsteigen zum ÖPNV für den nördlichen Einzugsbereich (Tornau, Mötzlich, nördlicher Saalekreis).

Des Weiteren sind im Umfeld des geplanten Radweges eine Schule und eine Außenstelle des Landesverwaltungsamtes. Das Land Sachsen Anhalt plant weiterhin den Umbau der Justizvollzugsanstalt in der Frohen Zukunft. Diese erhält von der Dessauer Straße aus eine neue Zufahrt.

Die Dessauer Straße ist mit einer Kfz-Verkehrsstärke von ca. 10.000 Kfz pro Tag eine relativ stark befahrene Straße mit fehlenden Alternativen für Radfahrerinnen und Radfahrer.

Die Straße ist Teil der Landesstraße L 141 und vermittelt die regionale Verbindung von der Anschlussstelle der BAB 14 zur Innenstadt.

Entsprechend der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) ist die L 141 im Bereich der Dessauer Straße Teil der Hauptroute Halle–Tornau und eine Verbindung in die angrenzenden Saalekreisorte.

Diese Rahmenbedingungen eröffnen die Förderung über das operationelle Programm für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), Förderung nachhaltiger Mobilität, Teilaktion Radwege. Dadurch ist eine Realisierung machbar. Die Planung der Maßnahme stellt auf die Förderkriterien ab.

#### **3. Ergebnisse der Entwurfsplanung**

##### **3.1 Allgemeine Gestaltung**

Der geplante Radweg wird stadtein- und -auswärtig eine bituminöse Oberfläche erhalten.

Im nördlichen Teil des Planungsgebietes befindet sich beidseitig ein Straßengraben. In diesem Bereich wird der Radweg zum Teil als fahrbahnabgesetzter Weg, zum Teil als Radfahrstreifen fahrbahnniveaugleich geführt.

Im Bereich der Zufahrt (ehemaliges Gewerbeamt, zukünftige Zufahrt JVA) wird der Radweg straßenabgesetzt, einseitig als Geh-/Radweg in einer Breite von 2,50 m weitergeführt, was

Grunderwerb zur Folge haben wird. Wegen des Übergangs zweiseitig auf einseitige Führung des Radweges ist eine derzeit provisorische Querungsmöglichkeit notwendig. Der Umbau des Knotens im Zuge des B-Plans 164 JVA (Vorhabenträger BLSA) erfolgt erst ca. ab dem Jahr 2024.

Der Umfang des erforderlichen Grunderwerbs wurde im Rahmen der Planung sowohl räumlich als auch finanziell ermittelt.

Der Anschluss an die vorhandenen südlichen Radverkehrsanlagen werden, soweit das Stadtbahnprogramm in diesen Bereich noch nicht fertiggestellt ist, nutzergerecht und verkehrssicher an den Bestand angeschlossen.

### **3.2. Ausbaustandart**

Auf der östlichen Fahrbahnseite wird eine durchgängige Radverkehrsanlage geplant. Die Breite des Weges beträgt am südlichen Anschlussbereich 1,85 m und wird mittels Markierung auf Fahrbahnniveau geführt. Im nördlichen Bereich auf Höhe der zukünftigen Zufahrt zur JVA wird der Radweg als Geh-/Radweg als Zweirichtungsradweg straßenabgesetzt geführt. Begründet ist diese durch die straßenbegleitenden Entwässerungsanlagen. In diesem Bereich wird eine Querungsstelle zum westlichen Radweg geplant.

Die westliche Radverkehrsanlage beginnt an der zukünftigen Zufahrt der JVA. Sie wird in südliche Richtung fahrbahnniveaugleich erst als Schutzstreifen und ab der Zufahrt vom Autohaus als Radfahrstreifen in einer Breite von 1,85 m geführt.

Da der Knotenbereich zur zukünftigen JVA später im Rahmen des B-Plans 164 erstellt wird und die Radwegeführung nochmals angepasst werden muss, ist ein kompletter Ausbau in diesem Bereich derzeit nicht angedacht.

Ab der Helmut-Just-Straße erfolgt der Ausbau der vorhandenen Radverkehrsanlage in einer Breite von 2,5 m.

Um Querungsmöglichkeiten im Bereich der Helmut-Just-Straße/Dessauer Straße für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen zu schaffen, wird die Fahrbahn in diesem Bereich erweitert und eine Mittelinsel errichtet.

Der vorhandene Fußgängerüberweg im Bereich der LVwA wird beibehalten und gemäß R-FGÜ 2001 ausgebaut.

Der Oberbau wird in den einzelnen Abschnitten wie folgt hergestellt:

Oberbau Radweg mit Asphaltdecke n. RStO 2012 Tafel 6 Zeile 1 für den straßenabgesetzten Radweg einschl. der Grundstückszufahrten:

- 2 cm Asphaltdeckschicht AC 5 DL 70/100
- 8 cm Asphalttragschicht AC 22 TL BM 70/100
- 15 cm Schottertragschicht 0/32
- 15 cm Frostschuttschicht
- 30 cm Bodenaustausch auf Geotextil (bei Bedarf).

In den Bereich Radfahrstreifen sowie im Anpassungsbereich der Straßen mit 0,5 m Breite wird folgender Regelaufbau für die Radverkehrsanlagen mit einem vollgebundenen Oberbau der Bk 10 in Anlehnung an die RSTO 2012, Tafel 4/ Zeile 2 angenommen:

- 4 cm Splittmastixasphalt SMA 11 S, BM 22/55, 2% Additiv bzw.  
4 cm Gussasphalt MA 11 S, BM 30/45, 2% Additiv
- 8 cm Asphaltbinderschicht AC 22 BS, BM 55/55, 2% Additiv
- 26 cm Asphalttragschicht AC 32 TS, 50/70, 3% Additiv
- 15 cm Bodenverfestigung aus Magerbeton.

Im Geltungsbereich des B-Planes 164 ist die Fahrbahn provisorisch zu verbreitern. Hier findet der Regelaufbau mit Nr. 5 wie folgt Anwendung:

- 10 cm Asphalttragdeckschicht AC 16 TD, BM 70/100
- 30 cm Schottertragschicht 0/32
- 20 cm Frostschutzschicht.

Die Flächenbefestigung der Mittelinsel am Einmündungsbereich der H.-Just-Straße erfolgt mit Betonpflaster als Regelaufbau mit Nr. 6 wie folgt:

- 8 cm Betonsteinpflaster grau, 200/100/80 mm
- 4 cm Bettung aus kornabgestuften Brech- Splitt- Gemisch 0/5
- 15 cm Schottertragschicht 0/32
- 13 cm Frostschutzschicht auf Geotextil 0/32

Die Anpassung der Nebenbereiche erfolgt bestandsnah.

### 3.3 Grunderwerb

Bedingt durch den von der Straße abgesetzten Radweg ist Grunderwerb im nördlichen Bereich erforderlich. Es handelt sich um ein bereits weitestgehend als Verkehrsfläche genutztes Grundstück.

### 3.4 Straßenentwässerung/Vorflut

Die Oberflächenentwässerung des neuen Radweges erfolgt über die Quer- und Längsneigung über die Bankette in den unmittelbar vorhandenen Regenwasserkanäle bzw. Straßengraben. Der vorhandene Straßengraben ist geeignet, das Niederschlagswasser des Rad- und Fußweges aufzunehmen. Die bestehenden Regenwasserkanäle sind im städtischen Eigentum. Eine Gebühr fällt somit für den größten Teil der Verkehrsanlage nicht an.

## 4. Kosten und Finanzierung

### 4.1 Kostenberechnung

Die geplanten Gesamtkosten für die Verkehrsanlage, die technische Ausrüstung, die Entwässerung, die Umverlegung von Versorgungsleitungen sowie Baunebenkosten setzen sich wie folgt zusammen:

Baukosten Verkehrsanlagen:	1.228.700 Euro	Radweg
Planungskosten:	253.200 Euro	Leistungsphase 1-9, besondere Leistungen, Baugrundgutachten, Nebenkosten
<u>Grunderwerb</u>	<u>6.000 Euro</u>	
Gesamtkosten	1.487.900 Euro	

### 4.2 Finanzierung

Die Finanzierung des Vorhabens erfolgt aus dem Finanzhaushalt der Stadt Halle (Saale) und soll über die Förderung nachhaltige Mobilität, Teilaktion Radwege aus Mittel des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) umgesetzt werden. Die Zuwendung beträgt 90% der entstehenden zuwendungsfähigen Kosten. Der Bewilligungsbescheid vom 12.09.2019 liegt der Stadt Halle (Saale) vor.

Die Finanzierung stellt sich wie folgt dar.

Gesamtsumme	1.487.900 Euro
Fördermittel	1.339.100 Euro
Eigenmittel	148.800 Euro

Die Anpassung des Gesamtbudgets erfolgt mit der Haushaltsplanung 2020ff.

Eine Straßenausbaubeitragspflicht besteht bei dieser geförderten Maßnahme nicht.

### **4.3 Folge- und Unterhaltungskosten**

Zusätzlich zu den jährlichen Folge- und Unterhaltungskosten der Verkehrsanlage in der Dessauer Straße werden für die Radverkehrsanlage und deren Erweiterung folgende Beträge zusätzlich erforderlich (gerundet):

- nach dem Ausbau: ca. 4.200 Euro/Jahr.

Die Finanzierung der Unterhaltungskosten erfolgt aus dem Budget für die Unterhaltung Straßen, Wege und Plätze.

Mit der Anlage 3 wird die detaillierte Aufschlüsselung der Folge- und Unterhaltungskosten für das gesamte Plangebiet offengelegt.

### **5. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit**

Die Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten liegt als Anlage 4 bei. Die Radwege werden an den Zufahrten durchgezogen. Eine Änderung der Oberfläche erfolgt nicht.

Die Einhaltung der Schleppkurven im Bereich der Mittelinsel wurde geprüft und funktioniert mit Überstreifung des Radweges. Ein Nachweis dazu wird in der Genehmigungsplanung dokumentiert. Markierungs- und Beschilderungspläne sowie deren Anordnung erfolgen in der Ausführungsplanung

Der geplante Ausbau des Radweges wurde nach den Kriterien der Familienverträglichkeit auf der „Grundlage des Kriterienkataloges B“ überprüft und als familienverträglich bewertet (Anlage 5).

Zudem wurde die Barrierefreiheit an Hand der „Checkliste – Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen“ geprüft und bestätigt (Anlage 6).

Die für das Vorhaben wesentlichen Anforderungen können umgesetzt werden.

### **6. Termine und weiteres Vorgehen**

Geplant sind die Realisierung sowie die Bauausführung der Maßnahme ab 2020 vorbehaltlich des erforderlichen Grunderwerbs.