

Landeshauptstadt Magdeburg – Die Oberbürgermeisterin –		Drucksache DS0694/22	Datum 12.12.2022
Dezernat: VI	Amt 66	Öffentlichkeitsstatus öffentlich	

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Die Oberbürgermeisterin	17.01.2023	nicht öffentlich	Genehmigung OB
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	02.02.2023	öffentlich	Beratung
Finanz- und Grundstücksausschuss	22.02.2023	öffentlich	Beratung
Stadtrat	16.03.2023	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen Amt 61, FB 02	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		X
	KFP		X
	BFP		X
	Klimarelevanz		X

Kurztitel

Grundsatzbeschluss Gehwegsanierung Galileostraße

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt:

1. Die Umsetzung der Maßnahme Gehwegsanierung Galileostraße im Stadtteil Reform entsprechend der Vorplanung, Stand 05/2022, Variante 5: Schaffung einer einheitlichen Fahrbahnbreite für den durchgängigen Begegnungsfall Bus/Bus, Baumstandorte im Wechsel mit PKW-Stellflächen, Herstellung barrierefreier Bushaltestellen sowie sanierter Gehwege als Vorzugsvariante mit einem Gesamtumfang in Höhe 904.200,00 EUR brutto. Mit der Realisierung dieser Variante erhöhen sich die bisher bestätigten Kosten i. H. v. 728.000 EUR um 176.200 EUR (davon 19.200 EUR nicht förderfähige Kosten für Entwicklungspflege).
2. Die Deckung der Mehrkosten i. H. v. 176.200 EUR und der nicht mehr zu vereinnahmenden SAB i. H. v. 140.000 EUR soll anteilig durch eine Umwidmung bewilligter Fördermittel innerhalb des Fördergebietes Reform (297.000 EUR darin Fömi: 198.000 EUR) und zusätzlicher Eigenmittel für die nicht förderfähigen Entwicklungspflegekosten (19.200 EUR) erfolgen.

3. Für die Ausschreibung der Gesamtmaßnahme einschließlich der Entwicklungspflege ist eine Verpflichtungsermächtigung i. H. v. 19.200,00 EUR in der Haushaltsplanung aufzunehmen.

Finanzielle Auswirkungen

Organisationseinheit	6161	Pflichtaufgabe	x	ja		nein
----------------------	------	----------------	---	----	--	------

Produkt Nr.	Haushaltskonsolidierungsmaßnahme				
5410 2006		ja, Nr.		x	nein
Maßnahmebeginn/Jahr	Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt				
2021	JA	x	NEIN		

A. Ergebnisplanung/Konsumtiver Haushalt

Budget/Deckungskreis:

TH6/TB6161/DKAFA/DKSOPO

I. Aufwand (inkl. Afa)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2024-2053	728.000,00	61660000/ 61660100	57111200/ 57111700	X	
2024-2053	157.000,00	61660000/ 61660100	57111200/ 57111700		X
2029-2053	19.200,00*	61660100	57111200		X
Summe:	904.200,00 (jährl. 30.140 EUR)				

*nicht förderfähige Entwicklungspflegekosten

II. Ertrag (inkl. Sopo Auflösung)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2024-2053	392.000,00	61660000/ 61660100	45312020	X	
2024-2053	198.000,00	61660000/ 61660100	45312020		X
Summe:	590.000,00 (jährl. 19.666,67 EUR)				

B. Investitionsplanung

Investitionsnummer:

I216166042

Investitionsgruppe:

STRASSEN

I. Zugänge zum Anlagevermögen (Auszahlungen - gesamt)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2021	72.800,00	61610000	09612012	X	
2022	435.200,00	61610000	09612012	X	
2023	220.000,00	61610000	09612012	X	
2023	157.000,00	61610000	09612012		X
2025-2028	19.200,00*	61610000	09612012		X
Summe:	904.200,00				

*nicht förderfähige Entwicklungspflegekosten

II. Zuwendungen Investitionen (Einzahlungen - Fördermittel und Drittmittel)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2021	100.000,00	61610000	23419222	X	
2022	192.000,00	61610000	23419222	X	
2023	100.000,00	61610000	23419222	X	
2023	198.000,00	61610000	23419222		X
Summe:	590.000,00				

III. Eigenanteil / Saldo					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2021	-27.200,00	61610000	23111112	X	
2022	243.200,00*	61610000	23111112	X	
2023	79.000,00*	61610000	23111112	X	
2025-2028	19.200,00	61610000	23111112		X
Summe:	314.200,00				

Zum Zeitpunkt der Beantragung der Fördermittel waren insgesamt 140.000 EUR Straßenausbaubeiträge geplant. Aufgrund des Wegfalls der SAB wurde eine MKFZ-Plan-Änderung beantragt. Die SAB werden hierbei nicht mehr berücksichtigt.

IV. Verpflichtungsermächtigungen (VE)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
gesamt:					
2023 für:					
2025	4.800,00	61610000	09612012		X
2026	4.800,00	61610000	09612012		X
2027	4.800,00	61610000	09612012		X
2028	4.800,00	61610000	09612012		X
Summe:	19.200,00				

V. Erheblichkeitsgrenze (DS0178/09) Gesamtwert					
☐	bis 60 Tsd. € (Sammelposten)			☐	Anlage Grundsatzbeschluss Nr.
☒	> 500 Tsd. € (Einzelveranschlagung)			☒	Anlage Kostenberechnung
☐	> 1,5 Mio. € (erhebliche finanzielle Bedeutung)			☐	Anlage Wirtschaftlichkeitsvergleich
				☐	Anlage Folgekostenberechnung

C. Anlagevermögen

Investitionsnummer:

Buchwert in €:

Datum Inbetriebnahme:

01.01.2024

Anlage neu	
x	NEIN

Auswirkungen auf das Anlagevermögen					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	bitte ankreuzen	
				Zugang	Abgang
2024	885.000,00	61660012/ 61660101	04210002/ 08110022	X	
2025- 2028	19.200,00*	61660101	04210002	X	
2024	590.000,00	61660012/ 61660101	23111102	X	

*Entwicklungspflegekosten

federführendes(r) Amt/Fachbereich 66	Sachbearbeiter	Unterschrift AL / FBL
	Jenny Ehlert Tel. 540 52 56	Thorsten Gebhardt
Verantwortliche(r) Beigeordnete(r) VI	Unterschrift Jörg Rehbaum	

Termin für die Beschlusskontrolle	16.03.2023
-----------------------------------	------------

Begründung:

Die Galileostraße gehört im Stadtteil Reform zum Vorfahrtsstraßennetz der Landeshauptstadt Magdeburg und führt als Sammelstraße das Verkehrsaufkommen aus dem Wohngebiet zum Hauptnetz. Sie verläuft zwischen dem Magdeburger Ring (B71) und der Leipziger Chaussee als Verbindung zwischen Neptunweg und Quittenweg.

Die Nebenanlagen weisen typische Merkmale einer sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage auf. Diese sind unter anderem: Quer- und Längsneigungsunebenheiten, fehlendes einheitliches Quer-gefälle, Beschädigung an Bord- und Gossenanlage, fehlende bzw. unzureichende Bordabsenkungen sowie großflächig gebrochene Gehwegplatten.

Die Länge der Ausbaustrecke vom Neptunweg bis zur Einmündung Lunochodstraße beträgt ca. 485 m.

Die Fahrbahn ist mit einer Asphaltdecke befestigt und bleibt weitestgehend erhalten. Beidseitig der Fahrbahn befinden sich durch eine Bordanlage getrennte Gehwege, welche mit großformatigen Betonplatten, Betonsteinpflaster und diversen Betonplatten befestigt sind. Diese sind zu sanieren. Die vorhandene Bord- und Gossenanlage wird vollständig zurückgebaut und die Fahrbahn an den Neuerlauf der Bordanlage angepasst.

Im Jahr 2019 wurde beim Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt ein Antrag auf Gewährung einer Zuwendung gestellt und mit Datum vom 16.12.2020 gemäß der Städtebauförderrichtlinie zur „Förderung des Wachstums und der nachhaltigen Erneuerung, Programmbereich Aufwertung, Programmjahr 2020, Gesamtmaßnahme Reform“ für die Einzelmaßnahme „Gehwegsanierung Galileostraße“ ein Kostenrahmen in Höhe von 728.000,00 EUR bestätigt. Es erfolgt eine anteilige Finanzierung vom Bund und vom Land in Höhe von 392.000,00 EUR.

Die Vorplanung zur Gehwegsanierung ist mit einer Variantenuntersuchung zur Querschnittsgestaltung abgeschlossen, die Stellungnahmen der Ämterbeteiligung Amt 66, Amt 61, FB 67 und des Eigenbetriebs Stadtgarten und Friedhöfe Magdeburg (Eb SFM) einbezogen und somit die Zustimmung der Fachbehörden eingeholt.

Folgende Varianten wurden in der Vorplanung untersucht:

- Variante 1: Bestand der privaten Überbauung, Anlage von Parkbuchten
- Variante 2: Beseitigung der privaten Überbauung, Anlage von Parkbuchten
- Variante 3: Bestand der privaten Überbauung, Stellflächen am Fahrbahnrand
- Variante 4: Beseitigung der privaten Überbauung, Stellflächen am Fahrbahnrand
- Variante 5: wie Variante 2, jedoch Variation der Anteile für Grün- und PKW-Stellplätze
- Variante 6: Bestand privater Überbauung, beidseitig Gehweg und Schutzstreifen für den Radverkehr auf Fahrbahn abmarkiert, Verkehrsflächen in Mindestbreite
- Variante 7: Beidseitig separate Rad- und Gehweganlage und Anlage von Parkbuchten, Verkehrsflächen in Mindestbreite
- Variante 8: Verkehrsflächen in Mindestbreite, beidseitig separate Radweg- u. Gehweganlage
- Variante 9: Verkehrsflächen in Mindestbreite, beidseitig Radweg an Fahrbahn, Ostseite kein Gehweg und mit Zweirichtungsradweg
- Variante 10: Verkehrsflächen in Mindestbreite, beidseitig Gehwege und mit Zweirichtungsradweg
- Variante 11: Verkehrsflächen in Mindestbreite, beidseitig Fahrbahn gemeinsamer Geh-/Radwege
- Variante 12: verringerte Fahrbahnbreite, ohne Parken auf Fahrbahn, ohne Baumstandorte

Der Querschnitt der Varianten 1 bis 5 wurde so gewählt, dass beidseitig Gehwege hergestellt, Grünflächen angelegt werden können und die Fahrbahn eine Regelbreite von 6,50 m aufweist, um den Begegnungsfall im Buslinienverkehr zu gewährleisten.

In den Varianten 6 bis 11 wurde geprüft, ob mögliche Querschnitte Verbesserungen für den Radverkehr (jeweils nicht benutzungspflichtig) erzielen. Aufgrund der vorhandenen Gesamtbreite der Verkehrsanlage sind hier nur Mindestbreiten der einzelnen Verkehrsflächen betrachtet worden, Grünflächen entfallen aufgrund des Platzmangels.

In der Variante 12 wurde analog Variante 1 angenommen, jedoch mit reduzierter Fahrbahnbreite, ohne Parken auf der Fahrbahn und ohne Baumstandorte, um ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zu erzielen. Jedoch ist eine Geschwindigkeitsreduzierung unter den bestehenden Parametern laut Straßenverkehrsbehörde nicht anordnungsfähig und wird ebenfalls verworfen.

Da auf einer Länge von 300 m ein Teilbereich des öffentlichen Straßenraumes auf der östlichen Straßenseite durch private Anlagen (Zäune und Hecken) auf einer Breite von ca. 0,50 m überbaut ist, wurde bei der Variantenuntersuchung geprüft, ob sich der Rückbau der privaten Überbauungen positiv auf die Querschnittsgestaltung und das Bereitstellen ausreichender Breiten der einzelnen Verkehrsteilnehmer auswirkt.

Die Fahrbahnachse wurde so gewählt, dass sowohl der Verlauf der westlichen als auch der östlichen Grundstücksgrenze optimal ausgenutzt werden kann.

Im Bereich der Kosmos-Promenade ist eine Mittelinsel mit einer Breite von 2,50 m als Querungshilfe geplant.

Die Entwässerung der Verkehrsanlage ist über Straßenabläufe gegeben. Diese binden in einen vorhandenen Mischwasserkanal ein und werden durch die Änderung der Lage der Fahrbahnränder neu angeordnet.

Im Zuge der Sanierung ist auch die Beleuchtungsanlage zu erneuern und vorhandene Bushaltestellen barrierefrei nach Magdeburger Standard herzustellen.

Variantenvergleich

Allen Varianten wurde eine Fahrbahnbreite von 6,50 m für den Begegnungsverkehr LKW/LKW und eine westliche Gehwegbreite von 2,30 m zu Grunde gelegt. Weitere Grundlage war die Ausbildung eines 2,50 m breiten Gehweges auf der Ostseite.

In den Varianten 1 und 3 wird der zur Verfügung stehende Verkehrsraum durch die vorhandenen baulichen Grundstücksgrenzen und die Grundstücksgrenzen nach dem amtlichen Liegenschaftskataster begrenzt, so dass die Herstellung eines straßenbegleitenden Grünstreifens in Variante 3 ausgeschlossen wird und in Variante 1 bedingt mit Breiten zwischen 1,30 m bis 1,85 m möglich ist. Diese minimale Breite der Grünfläche weist keine optimalen Wachstumsbedingungen für Baumstandorte auf und wird seitens des SFM ausgeschlossen.

Ein weiterer Nachteil der Varianten 1 und 3 ergibt sich aus der Einschränkung des Begegnungsverkehrs im Bereich parkender PKWs, da sich die PKW-Stellplätze am Fahrbahnrand befinden. In Abschnitten der parkenden PKWs beträgt die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite maximal 5,75 m. Ein ungehinderter Busverkehr ist damit nicht gewährleistet.

In der Variante 1 ist das Pflanzen von 30 Bäumen vorgesehen. Es können 12 PKW-Stellplätze ohne Einschränkung des Begegnungsverkehrs und 14 PKW-Stellplätze mit Einschränkung des Begegnungsverkehrs ausgewiesen werden.

In der Variante 3 sind 3 Baumpflanzungen und 29 Stellplätze mit Einschränkung des Begegnungsverkehrs geplant.

In den Varianten 2, 4 und 5 werden die Baugrenzen durch die Grundstücksgrenzen nach dem amtlichen Liegenschaftskataster gebildet. Die sich innerhalb dieser Grenzen befindlichen privaten Grundstücksbegrenzungen (Überbauung mit Zäunen, Mauern, Hecken) sind im Zuge der Baumaßnahme durch die LH MD zurückzubauen.

Für diese 3 Varianten steht eine größere Breite zur Verfügung, die sich positiv auf die Mengenbilanz der Grün- und PKW-Stellplätze auswirkt. Die Fahrbahn ist auf der gesamten Länge für alle erforderlichen Begegnungsfälle ausgelegt. Einschränkungen der Bewegungsspielräume sind nicht vorgesehen.

Unterschiede in den Varianten 2, 4 und 5 ergeben sich aus stadtökologischer Sicht. Aufgrund der Integration von Bäumen zwischen den Längsstellplätzen sind in Variante 2 die Ausbildung von 25 Baumstandorten möglich. Die Beschattung der Fahrbahn wirkt sich positiv auf das Stadtklima aus. Ein großer Nachteil der Variante 2 und aus Sicht des SFM nicht vertretbar sind die sehr kleinen Baumscheiben mit Größen von 2 m x 2 m, welche nicht genügend Raum für Wurzel-, Stamm- und Kronenwachstum besitzen und den gültigen Richtlinien der FLL, DIN 18920 und RAS-LP 04 nicht entsprechen. Die Größe der Baumscheibe (8 m²), der Durchmesser der Pflanzgrube (12 m³) und die Pflanztiefe können ohne aufwendige, kostenintensive Maßnahmen nicht erreicht und somit ein geeigneter, langlebiger Lebensraum für Bäume nicht gewährleistet werden. Des Weiteren weist der SFM darauf hin, dass Baumpflanzungen der letzten 30 Jahre in Baumscheiben von 2 m x 2,5 m bei heutigen Sturmereignissen zu starken Verwüstungen im Straßenbegleitgrün und umgestürzten Bäumen führen.

Im Gegensatz wurden in der Variante 4 durchgängige Grünstreifen mit 8 Baumstandorten vorgesehen, die den aktuellen Richtlinien für den Landschaftsbau entsprechen und nicht zu Lasten von Stellplätzen (in beiden Varianten 38 PKW-Stellplätze in Parkbuchten) ausgebildet wurden. Da Grünflächen und Stellplätze nur getrennt voneinander in der Nebenanlagen untergebracht werden, kann die Fahrbahn nicht durchgängig beschattet und die Verdunstungskühle nicht erreicht werden. Die Variante 4 wirkt sich negativ auf das Stadtklima aus.

Um einen Konsens zwischen Variante 2 und 4 zu erzielen, wurde eine Variante 5 entwickelt, welche alle Anforderungen zur qualitativ hochwertigen Ausbildung von Baumstandorten ermöglicht und gleichzeitig die Möglichkeit des Parkens in den Nebenanlagen bietet. In dieser Variante werden 19 Baumscheiben mit Abmaßen von mindestens 2,60 m x 4 m ausgebildet und 33 Stellplätze zwischen den Baumstandorten angeordnet.

Die Varianten 6 bis 12 wurden nach der Vorprüfung aufgrund der schlechten Gewichtung, u.a. keine ausreichend vorhandene Gesamtbreite, fehlende Grün- und Parkanlagen oder keine Warteflächen an Bushaltestellen, nicht weiterverfolgt.

Kostengegenüberstellung:

Variante 1:	Baukosten in Höhe von 860.304,55 EUR
Variante 2:	Baukosten in Höhe von 872.513,95 EUR
Variante 3:	Baukosten in Höhe von 697.637,50 EUR
Variante 4:	Baukosten in Höhe von 741.054,65 EUR
Variante 5:	Baukosten in Höhe von 821.165,45 EUR

Die Variante 2 weist aufgrund der größeren zur Verfügung stehenden Fläche durch die zukünftige Nutzung der überbauten Flächen und durch die Anlage von Parkbuchten die höchsten Baukosten auf.

Nachfolgend wird nochmals erläutert, wie die benannten Aspekte in der Vorplanung geprüft und bewertet wurden.

Infrastruktur für den Radverkehr

Für die Bewertung, ob in einem Straßenabschnitt separate Radverkehrsanlagen vorgesehen werden sollten, gibt die Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) Auskunft. Der Belastungsbereich II, für den Schutzstreifen empfohlen werden, beginnt bei ca. 300 Kfz/h und liegt im Mittel bei 400 Kfz/h. Die Grenzen für die Belastungsbereiche sind fließend. Mit einer Verkehrsbelastung von 258 Kfz in der Spitzenstunde bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h befindet sich die Galileostraße im Belastungsbereich I. Die vorhandene Verkehrsbelastung liegt ca. 35% unter dem Mittelwert der Grenze zu Belastungsbereich II. Im Belastungsbereich I soll der Radverkehr im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn erfolgen, benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen. Die Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben sind in der Galileostraße nicht vorhanden.

Aufgrund des zur Verfügung stehenden städtischen Grundstückes und weiterer Ansprüche muss von separaten Radverkehrsanlagen abgesehen werden. Weiterhin erfordern separate Radverkehrsanlagen eine zusätzliche Versiegelung von Flächen. Dies entspricht nicht den Klimaschutzzielen.

Tempo 30

Bereits in der Vorprüfung durch Amt 61 wurde aufgrund der Straßenkategorie die Ausweisung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h geprüft. Schulen sind im Wohngebiet vorhanden, jedoch nicht in der Galileostraße. Weiterhin wurde die Möglichkeit einer Reduzierung der Geschwindigkeit in Zusammenhang mit einer reduzierten Fahrbahnbreite auf 6,00 m erwogen und durch 66.24 bei der Straßenverkehrsbehörde angefragt. Die schriftliche Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde lehnt sowohl die Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,00 m als eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h ab.

Stärkung des Umweltverbundes

In der Vorplanung ist die Verbesserung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ein vordergründiges Ziel. Dies wurde in der Vorzugsvariante bei der Festlegung der Fahrbahnbreite von 6,50 m, dem uneingeschränkt möglichen Begegnungsfall Bus/Bus und der Dimensionierung der Bushaltestellen, berücksichtigt. In der Kombination von Gehweg und Grünstreifen/ Parkbuchten ist auch ausreichend Raum für Haltestellenkaps mit Fahrgastunterstand verbunden.

Parken auf der Fahrbahn/wechselseitiges Parken/Parkbuchten

Parkstreifen auf der Fahrbahn wurden in Variante 3 geprüft. Die erforderlichen Begegnungsfälle Bus/Bus und Bus/PKW sind nicht gegeben. Auf der vorhandenen Fahrbahn von 6,80 bis 7,20 m Breite wird im Bestand geparkt. Nach Auswertung der Unfallzahlen kommt es aufgrund der durch Längsparker beengten Fahrbahn immer wieder zu Kollisionen des fließenden Verkehrs mit dem ruhenden Verkehr.

Des Weiteren behindern parkende Kfz auf der Fahrbahn die Sichtbeziehungen zu querenden Fußgängern. In der Abwägung wurde Parkbuchten mit Regelbreite innerhalb des Baumstreifens der Vorzug gegenüber den die Fahrbahn einengenden Parkstreifen auf der Fahrbahn gegeben. Die Parkbuchten sind teilentsiegelt. Dies entspricht sowohl dem Masterplan Klimaschutz als auch der Verfügung zur Teilentsiegelung der LHS MD. Der VEP beinhaltet keine Aussagen zu Parkbuchten.

Verzicht von Parkbuchten

Die Galileostraße grenzt an Grundstücke mit mehrgeschoßigem Wohnungsbau. Die Reduzierung von Stellplätzen kann zu ähnlichen Problemen (Gehwegparken/Parken auf Grünstreifen, etc.) wie in anderen Stadtteilen führen. Grundsätzlich kann die Vorzugsvariante Variante 5 auch ohne Parkbuchten vorgesehen werden.

Private Überbauungen der Grundstücksgrenzen

Die Herstellung der Zaunverläufe in der derzeitigen Lage wurden durch die LH MD während des letzten Straßenausbaus im Jahr 1980 veranlasst. Teilflächen des Straßengrundstücks waren für den damals gewählten Regelquerschnitt nicht erforderlich und wurden den Anliegern zur Nutzung überlassen. Der nun gewählte Regelquerschnitt mit Baumstreifen kann nur realisiert werden, wenn diese Flächen wieder der Allgemeinheit zur Verfügung stehen. In Anbetracht der geringen für Baumpflanzungen infrage kommenden städtischen Flächen, sollen die Überbauungen bestehend aus Flächenversiegelungen und Zaunanlagen nun durch die Stadt wieder zurückgebaut werden.

Reduzierung der Fahrbahnbreite

Die Vorplanung sieht die erforderliche Mindestbreite für die Fahrbahn von 6,50 m vor. Dies bedeutet bereits eine Reduzierung zur vorhandenen Fahrbahnbreite von 6,80 bis 7,20 m. Eine weitere Reduzierung der Fahrbahnbreite wird aufgrund der Nutzung durch den Linienbusverkehr von der Straßenverkehrsbehörde bei Neuplanungen abgelehnt.

Alternativvariante nach Anregungen des Stadtrates

Im Nachgang an die StBV/039(VII)/22 – Sitzung erfolgte eine Prüfung der von den Stadträten vorgeschlagenen Querschnitte. In den Varianten 6 bis 12 erfolgte aufgrund der Mindestbreiten der einzelnen Verkehrsflächen eine Vorprüfung ohne zeichnerische Darstellung. Innerhalb der zur Verfügung stehenden Grundstücksbreite ist eine Variante mit Anlagen für den Radverkehr und straßenbegleitenden Baumpflanzungen nicht möglich.

Fazit:

Die Varianten 1 bis 5 der Stadtverwaltung sowie die Varianten 6 bis 12 mit Querschnitten entsprechend den Anregungen der Stadträte vom 30.06.2022 im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr, wurden in einer Variantenübersicht gegenübergestellt. Die realisierbaren Regelquerschnitte sind dort mit den erforderlichen Mindestbreiten der einzelnen Verkehrsflächen und der Gesamtbreite aufgeführt und gewichtet.

Nach Wichtung aller Kriterien wurde die Variante 5 als Vorzugsvariante definiert, da unter der Prämisse der stadtgestalterischen Aufwertung der Verkehrsanlage durch die Pflanzung von Bäumen und Auflockerung der Verkehrsflächen durch die Herstellung von Grünanlagen dennoch eine Vielzahl an Stellplätzen in den Nebenanlagen untergebracht werden und somit jedem einzelnen Verkehrsteilnehmer ein qualitativ anspruchsvoller Verkehrsraum zur Verfügung gestellt und die Fahrbahn durch den Radverkehr bei Tempo 50 mitgenutzt werden kann.

Kostenermittlung

Für die Gehwegsanierung sind gemäß Kostenermittlung für die Vorzugsvariante 5 Gesamtkosten in Höhe von 904.112,13 EUR erforderlich.

Baukosten Brutto:	821.165,45 EUR (HHJ 2022/23)
Planungskosten Brutto:	82.946,68 EUR (HHJ 2021/22)
	<u>904.112,13 EUR</u>
gerundet	904.200,00 EUR

Mit Bescheid vom 16.12.2020 wurde im Städtebauförderprogramm „Förderung des Wachstums und der nachhaltigen Erneuerung, Programmbereich Aufwertung, Programmjahr 2020, Gesamtmaßnahme Reform“ für die Einzelmaßnahme „Gehwegsanierung Galileostraße“ ein Kostenrahmen in Höhe von 728.000,00 EUR bestätigt. Es erfolgt eine anteilige Finanzierung vom Bund und vom Land in Höhe von 392.000,00 EUR.

Zum Zeitpunkt der Beantragung der Fördermittel waren insgesamt 140.000 EUR Straßenausbaubeiträge geplant. Einnahmen aus SAB werden bei der Finanzierung der o. g. Maßnahme jetzt nicht mehr ausgewiesen, da der vorhandene pauschale Mehrbelastungsausgleich für kommunale Straßenbaumaßnahmen auf Grund seines Umfangs und der Vielzahl an kommunalen Straßenbaumaßnahmen nicht als Einnahme herangezogen werden kann. Dies wurde dem Landesverwaltungsamt im Rahmen der MKFZ-Plan-Änderung für die o. g. Maßnahme am 18.11.22 mitgeteilt. Die Ansätze i. H. v. 728.000,00 EUR für die Auszahlungen und 392.000,00 EUR für die Einzahlungen sind in der investiven Maßnahmenliste 2022-2025 durch den Stadtrat bereits bewilligt.

Anlagen:

- DS0694/22 Anlage 1 – Lageplan, Variante 1
- DS0694/22 Anlage 2 – Lageplan, Variante 2
- DS0694/22 Anlage 3 – Lageplan, Variante 3
- DS0694/22 Anlage 4 – Lageplan, Variante 4
- DS0694/22 Anlage 5 – Lageplan, Variante 5
- DS0694/22 Anlage 6 – Regelquerschnitt, Variante 5
- DS0694/22 Anlage 7 – Fotodokumentation
- DS0694/22 Anlage 8 – Variantenvergleich 1-5
- DS0694/22 Anlage 9 – Variantenvergleich 6-11
- DS0694/22 Anlage 10 – Variantenvergleich 12