



Informationsvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **V/2011/10091**
Datum: 26.09.2011
Bezug-Nummer.
HHStelle/Kostenstelle: 6630.1330/6300
Verfasser: Straßen- und Tiefbauamt

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	08.11.2011	öffentlich Kenntnisnahme

Betreff: **Haupterschließungsstraße Gewerbegebiete Halle-Ost (HES), 4. Abschnitt,
Information zu Fragen und Anregungen**

Uwe Stäglin
Beigeordneter

Begründung:

Im Zuge der bisherigen Beratungen zum Grundsatzbeschluss und zum Baubeschluss sind zahlreiche Einzelfragen und Anregungen aus dem Stadtrat und aus den Ausschüssen heraus zur Diskussion gestellt worden.

Diese sollen als Informationsgrundlage für die weiteren Beratungen in dieser Vorlage zusammenfassend beantwortet werden. Dazu wird eine thematische Gliederung gewählt, die den Hauptpunkten der Fragestellungen entspricht. Die Beantwortung folgt der thematischen Gliederung zu den Einzelfragen.

Mit den Anlagen werden noch vertiefende Informationen dazu gegeben.

Diese Vorlage enthält keine Angaben zum Punkt 2.3 Baugrund und Hydrogeologie, sowie zum Punkt 5. Kosten. Die Unterlagen werden separat mit dem hydrogeologischen Gutachten in einer gesonderten Informationsvorlage zur Verfügung gestellt.

Thematische Gliederung

Anlagen

1. Allgemeine Fragen zu Planung und Finanzierung

1.1 Linienbestimmungsbeschluss

1.1.0 bisheriger Planungs- und Realisierungsablauf

1.1.1 Vorlage zum Linienbestimmungsbeschluss

1.1.2 Linienbestimmung und Flächennutzungsplan

1.1.3 Visualisierungen

1.2 Variantenabwägung

1.2. Variantenabwägung

1.3 Fördermöglichkeiten

2. Planungsgrundlagen

2.1. Verkehrsprognosen

2.1.1. Zusammenstellung der Verkehrsprognosen

2.1.2. Ausarbeitung zu Prognosen mit / ohne Anbindung Berliner Straße (Prognoseblätter)

2.1.3. Stellungnahme der Stadtverwaltung zum Änderungsantrag

2.2. Normen und Richtlinien für den Schallschutz

2.2.1. Ausarbeitung zu Schallprognosen

2.2.2. Auszug RLS 90

2.2.3. Ausarbeitung zu Abzug 2 dB(A)

2.3. Baugrund / Hydrogeologie

(Die Unterlagen werden nach Vorliegen des hydrogeologischen Gutachtens in einer gesonderten Informationsvorlage zusammengestellt)

3. Variantendiskussion / Planinhalte

3.1. Ausarbeitung zu Kreisverkehren

3.2. Ausarbeitung zu Knoten Berliner Straße

3.3. Ausarbeitung zur Querung Hobergweg

4. Umweltbelange

- 4.1. Auszug aus dem landschaftspflegerischen Fachbeitrag
- 4.2. Isophonenvergleich Trog/Brücken
- 4.3. Ausarbeitung zu UVP-Erfordernis
- 4.4. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG LSA)
- 4.5. Erklärung zur Einhaltung der Regelungen zur UVP

5. Kosten

(Die Unterlagen werden nach Vorliegen des hydrogeologischen Gutachtens in einer gesonderten Informationsvorlage zusammengestellt)

6. Belange der DB / Eisenbahnkreuzungen

- 6.1. Liste der Kontakte mit der DB
- 6.2. Protokoll der Beratung 28.03.11 mit der DB
- 6.3. Kopie Schreiben der DB

7. Sonstiges

- 7.1. Grunderwerbspläne

Nr.	Thema	Fragestellung / Anregung	Erläuterungen	Anlage(n)
1.	Allgemeine Fragen zur Planung und Finanzierung			
1.1	Linienbestimmungsbeschluss			
1.1.1	Linienbestimmungsbeschluss	Wird der Linienbestimmungsbeschluss umgesetzt?	<p>Die Planfeststellungsunterlage wurde auf der Grundlage des Linienbestimmungsbeschlusses von 1993 erstellt. Satz 1 des Beschlusses lautet:</p> <p><i>„Die Stadtverordnetenversammlung bestätigt den Vorschlag zur Linienbestimmung der geplanten Osttangente von der B 100 bis zur Dieselstraße nach Variante 0-1 gemäß den Untersuchungen zur Netzkonzeption MIV und zur Verträglichkeit der Osttangente durch den Planungsring Halle.“</i></p> <p>Die Variante 0-1 wird durch den Planentwurf für den 4. Abschnitt umgesetzt. In den Sätzen 2 und 3 des Beschlusses heißt es weiter:</p> <p><i>„Die Linienbestimmung ist eine Grundlage für die Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens. Die ausgewählte Linie ist als Variante 0-1 dargestellt, wobei eine Entscheidung zu den Untervarianten 0-1a bis 0-1d erst im Planfeststellungsverfahren erfolgen kann.“</i></p> <p>Auch hier wird der Beschluss umgesetzt, indem nun, nach Berücksichtigung von Einwendungen durch den Straßenbaustraßenbauer, die westlicher gelegene Untervariante 0-1a umgesetzt werden soll.</p> <p>In den Voruntersuchungen, die Grundlage des Linienbestimmungsbeschlusses waren, gibt es zwar eine Empfehlung zur Anlage von Unterführungen im Bereich der Berliner Straße aus Sicht des Landschaftsschutzes. Diese Empfehlung wurde aber <u>nicht</u> Bestandteil des Beschlusses. Insofern sind Unterführungslösungen aus dieser Beschlusslage nicht begründet.</p>	<p>1.1.0 bisheriger Planungs- und Realisierungsablauf</p> <p>1.1.1. Auszug aus der Vorlage zum Linienbestimmungsbeschluss</p> <p>1.1.2. Linienbestimmungsbeschluss und Flächennutzungsplan</p>

Nr.	Thema	Fragestellung / Anregung	Erläuterungen	Anlage(n)
1.1.2	Linienbestimmungsbeschluss	<p>Forderung anhand Linienbestimmungsbeschluss: keine dominanten Verkehrsanlagen, keine Trennwirkung u. Gestaltungsdominanz, Beibehaltung weiträumiger Sichtwirkungen, geringere Boden- und Grundstücksprobleme, insgesamt umweltverträglicher,</p>	<p>Der Linienbestimmungsbeschluss enthält keine derartige Festlegung. Ein Bezug besteht zum städtebaulichen Fachbeitrag zur Linienbestimmung. In diesem ist nach dem damaligen Stand der Planungsgrundlagen eine vierspurige, autobahnähnliche Straße mit einer Belegung von über 30.000 Kfz /Tag in ihren Auswirkungen bewertet worden. Die Auswirkungen der jetzt geplanten zweispurigen Straße mit einer Belegung von weniger als 20.000 Kfz/Tag sind deutlich geringer. „Dominante“ Verkehrsanlagen im seinerzeit angenommenen Umfang sind nicht mehr vorgesehen. Auch hat sich die wissenschaftliche Methodik der Bewertung von Eingriffen in das Landschaftsbild weiter entwickelt. Aus heutiger Sicht sind Methodenansätze anzuwenden, die weniger subjektiv und mit nachvollziehbaren Wertansätzen die Eingriffsschwere bestimmen.</p>	1.1.3. Visualisierungen
1.1.3	Linienbestimmungsbeschluss	<p>Forderung anhand Linienbestimmungsbeschluss: durchgängige Rad-/Gehwegverbindung Goldberg - Dieselstraße</p>	<p>Eine durchgehende Rad-/ Gehwegverbindung entlang der HES ist im Abschnitt 4 nicht sinnvoll, weil sie nicht die direkte Verbindung zwischen den Quell- und Zielorten Frohe Zukunft und Diemitz / Dautzsch herstellt. Zudem wird die Wegeföhrung direkt neben der Straße aufgrund der dort gegebenen Lärmbelastung immer weniger attraktiv sein als mögliche Alternativen. In den Planungsüberlegungen der 1990er Jahre war eine parallele Wegeföhrung an der HES dennoch enthalten, weil man auch langfristig keine andere Möglichkeit sah, diese Verbindung über die B 100 hinweg zu schaffen. Diese Radwegeverbindung ist mit der Radverkehrskonzeption von 1995 und der heutigen Netzplanung nicht mehr begründbar. Am betreffenden Anschlusspunkt an der B 100 ist keine sinnvolle Weiterföhrung vorhanden.</p>	

Nr.	Thema	Fragestellung / Anregung	Erläuterungen	Anlage(n)
			<p>Der einzig sinnvolle Anschlusspunkt ist ca. 600 m weiter westlich an der Goldbergstraße (bzw. dem Äußeren Birkhahnweg). Dieser Punkt ist von der HES z.B. über den Hobergweg, die Sonneberger Straße, Apoldaer Straße und Birkhahnweg ohne nennenswerten Umweg erreichbar.</p> <p>Diese Verbindung entspricht der Radverkehrskonzeption, setzt allerdings voraus, dass die B 100 in Höhe des Birkhahnweges verkehrssicher gequert werden kann.</p> <p>Diese Verbindung ist praktisch nicht existent und nutzbar.</p> <p>Eine entsprechende Ausbaumaßnahme (Brücke oder Ampel) ist daher perspektivisch einzuplanen.</p>	
1.1.4	Linienbestimmungsbeschluss	Dem Vorschlag zur Überführung ist begründeter Antrag zur Aufhebung des Linienbestimmungsbeschlusses voran zu stellen	<p>Siehe 1.1.1.</p> <p>Es ist auch inhaltlich ein Abweichen von der damaligen Empfehlung gerechtfertigt. Die damalige Empfehlung ging davon aus, dass die Osttangente als vierspurige Straße, bei einer Belegung von über 30.000 Kfz. am Tag, mit entsprechend großen Auswirkungen für die Umgebung gebaut würde. Dies hat sich als nicht zutreffend erwiesen.</p>	
1.2	Variantenabwägung	Es wird eine Variantendarstellung analog der Unterlagen zur Linienbestimmung (Umwelt, Kosten, Flächenverbrauch, Anlieger etc.) angeregt	<p>Eine entsprechende tabellarische Gegenüberstellung wurde erstellt.</p>	1.2. Variantenabwägung

Nr.	Thema	Fragestellung / Anregung	Erläuterungen	Anlage(n)
1.3	Fördermöglichkeiten	Welche Fördermöglichkeiten sollen genutzt werden?	<p>Im April 2010 wurde ein Förderantrag nach der GRW- (früher GA-) Richtlinie gestellt. (GRW = Gemeinschaftsaufgabe zur "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur") Es besteht die Einschätzung, dass dies grundsätzlich Erfolg versprechender als eine Finanzierung aus der Verkehrswegeförderung ist. Bei letzterer sind die Möglichkeiten auf lange Sicht ausgeschöpft.</p>	--
2.	Planungsgrundlagen			
2.1	Verkehrsprognosen			
2.1.1	Verkehrsprognosen	Welche Verkehrsbelegung war Grundlage der Planung?	<p>Grundlage der Linienbestimmung war die Verkehrsprognose 2010/2015 auf Stand 1993 mit einer DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) im Abschnitt Berliner Straße – B 100 von 30.200 Kfz/24h.</p> <p>Grundlage der Entwurfsplanung war die Verkehrsprognose 2015 auf Stand von 2005 mit einer DTV im Abschnitt Berliner Straße – B 100 von 22.850 Kfz/24h.</p> <p>Grundlage der schalltechnischen Untersuchung (Planfeststellungsunterlage) war eine Verkehrsbelegung von max. 17.613 Kfz/24h im Abschnitt zwischen den Knoten 13 (Berliner Straße) und 14 (B 100). Dieser Wert ist der Verkehrsprognose für das Jahr 2020 entnommen.</p> <p>Grundlage der weiteren Planung wird die Verkehrsprognose 2025 unter Berücksichtigung des Vollaubaus der A 143, der die HES entlastet. Sie beträgt für den o.a. Abschnitt 16.200 Kfz/24h.</p>	2.1.1. Zusammenstellung der Verkehrsprognosen

Nr.	Thema	Fragestellung / Anregung	Erläuterungen	Anlage(n)
2.1.2	Verkehrsprognosen	Wie hoch ist der prognostizierte Schwerverkehrsanteil (>2,8t)?	Der Schwerverkehrsanteil wird in der aktuellen, differenzierten Prognose 2025 mit max. 18,4 % im Abschnitt zwischen den Knoten 13 (Berliner Straße) und 14 (B 100) berechnet.	s.o.
2.1.3	Verkehrsprognosen	Wurde der Regional-, Quell- und Zielverkehr berücksichtigt?	Aufgrund der Systematik und Methodik der Prognose ist der Quell- und Zielverkehr sowie regionaler Verkehr berücksichtigt. Die Verkehrsprognosen werden auf der Basis eines Modells entwickelt, welches das gesamte Stadtgebiet als Straßennetz, in Verkehrszellen (Ziel- und Quellgebiete des Verkehrs) sowie das übergeordnete Straßennetz mit den Zu- und Abflüssen von und nach außen komplex abbildet. Daher ist jede Verkehrsverlagerung sowohl als Zu- als auch als Abnahme in den jeweiligen Netzabschnitten berücksichtigt.	
2.1.4	Verkehrsprognosen	Welche Verkehrsbelegung und welcher Schwerverkehrsanteil war Grundlage für das Schallschutzgutachten?	Grundlage der schalltechnischen Untersuchung (Planfeststellungsunterlage) war eine Verkehrsbelegung von max. 17.613 Kfz./ Tag im Abschnitt zwischen den Knoten 13 (Berliner Straße) und 14 (B 100). Dieser Wert ist der Verkehrsprognose für das Jahr 2020 entnommen, die zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Gutachtens aktuell war. Die Prognose für das Schallgutachten liegt somit etwas über der aktuellen Prognose für 2025 mit 16.200 Kfz./ Tag und stellt einen immissionsbezogen ungünstigeren Fall dar, als er nach dem neuesten Prognosestand zu erwarten ist. Für den Schwerverkehr wurde entsprechend den Tabellenwerten aus den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) ein Anteil von 20 % tags und 10 % nachts im Schallgutachten zugrunde gelegt. In der aktuellen Prognose für 2025 wird der Schwerverkehrsanteil tagsüber mit 18,4 % berechnet und liegt somit etwas unter dem Wert, der im Schallgutachten angesetzt ist.	

Nr.	Thema	Fragestellung / Anregung	Erläuterungen	Anlage(n)
2.1.5	Verkehrsprognosen	<p>Wie wirkt sich ein Bauende Reideburger Landstraße oder Berliner Straße aus? Lässt sich der 4. Bauabschnitt teilen?</p>	<p>Eine Teilung in Abschnitte widerspricht den Anforderungen des Straßengesetzes LSA und den Planfeststellungsrichtlinien. Für sie kann kein Baurecht geschaffen werden. Die Baurechtsschaffung mit Planfeststellung ist nur für solche Abschnitte eines Verkehrsweges möglich, die in sich leistungsfähig sind.</p> <p>Dies ist weder für einen Abschnitt Delitzscher Straße bis Reideburger Landstraße noch für einen Abschnitt Delitzscher Straße bis Berliner Straße der Fall.</p> <p>Bei einem Bau bis zur Reideburger Landstraße würden Verkehrsströme sowohl in das Wohngebiet Dautzsch als auch in das Wohngebiet Diemitz verlagert, die als Durchgangsverkehr bisher über andere Wegeführungen fließen. Dies ist ohne weitere Betrachtungen der Größenordnung als Planungsfall auszuschließen.</p> <p>Bei einem Bau bis zur Berliner Straße wird eine Mehrbelastung der Berliner Straße gerade auf dem Teilstück zwischen B 100 und HES angrenzend an das Wohngebiet Dautzsch provoziert. Auch dies kann planerisch nicht befürwortet werden.</p>	<p>2.1.2. Ausarbeitung zu Prognosen mit / ohne Anbindung Berliner Straße</p> <p>2.1.3. Stellungnahme der Stadtverwaltung zum Änderungsantrag</p>
2.1.6	Verkehrsprognosen	<p>Ist eine Anbindung der Berliner Straße erforderlich?</p>	<p>Die Europachaussee soll als zentrumsnahe Tangente nicht nur Durchgangsverkehr an der Innenstadt vorbeiführen. Vielmehr sollen hauptsächlich Quell- und Zielverkehre direkt aus der Stadt heraus- bzw. in die Stadt hineingeleitet werden. Dies setzt im Sinne einer sektoralen Erschließung eine dichte Folge von Anbindungen voraus.</p> <p>Gerade vor dem Hintergrund der Aufwertung des Gewerbestandortes Halle Ost ist eine kleinteilige direkte Anbindung der Gewerbeflächen erforderlich, um die angrenzenden Wohngebiete (Diemitz, Freimfelder Straße, etc.) vom</p>	<p>2.1.2. Ausarbeitung zu Prognosen mit / ohne Anbindung Berliner Straße</p>

Nr.	Thema	Fragestellung / Anregung	Erläuterungen	Anlage(n)
			<p>Straßengüterverkehr zu entlasten. Gleiches gilt auch für den übrigen Kfz-Verkehr. Diese Sicherung der Erschließung ist auch die Grundlage für die angestrebte Förderung.</p> <p>Betrachtet man die Kategorisierung der Straßen, die die geplante Europachaussee zwischen B 100 (Berliner Chaussee) und Delitzscher Straße queren, so hat gerade die Berliner Straße als Hauptverkehrsstraße die größte Bedeutung. Würde dieser Knoten entfallen, so wäre der Netzzusammenhang und damit der Verkehrswert der Europachaussee empfindlich gestört. Die gewerblichen Verkehre in Diemitz (Kathi, etc.) würden dann nur über die Fritz-Hoffmann-Straße zur Europachaussee gelangen oder den Ortsteil Dautzsch zusätzlich belasten. Der Straßenzug Fritz-Hoffmann-Straße/Reideburger Straße ist als Sammelstraße sowohl vom Querschnitt als auch von den anliegenden Nutzungen deutlich sensibler als die Berliner Straße.</p> <p>Der Straßenraum der Berliner Straße ist zwischen B 100 (Metroknoten) und dem Ortsteil Dautzsch durch die vorhandenen Kreuzungsbauwerke und dem BÜ eingeschränkt. Die Anlage mindestens einseitiger Nebenanlagen im Brückenbereich ist im Interesse eines sicheren Fußgängerverkehrs unumgänglich. Vor diesem Hintergrund muss die Fahrbahn unter der alten EÜ (Eisenbahnverbindung Halle-Eilenburg) so eingeschränkt werden (ca. 5,5 m Fahrbahnbreite), dass mindestens einseitig ein Gehweg angelegt werden kann. Dies führt zwangsläufig zu einem Begegnungsverbot für Lkw und zu einer Reduzierung der Leistungsfähigkeit.</p> <p>Die alternative Aufweitung des Bauwerkes auf Kosten der Stadt ist wirtschaftlich sicher nicht vertretbar. Für die vorhersehbare Verkehrsentwicklung ist die Europachaussee mit dem Knoten Berliner Straße völlig ausreichend. Daher muss es das Ziel sein, Verkehre, insbesondere Lkw, über die übergeordnete Alternative (B 100 – Europachaussee - Berliner Straße) zu führen. Damit würden gleichzeitig die Anwohner der Berliner Straße im Ortsteil Dautzsch entlastet.</p>	

Nr.	Thema	Fragestellung / Anregung	Erläuterungen	Anlage(n)
2.1.7	Verkehrsprognosen	Welche Auswirkungen hat eine Nichtanbindung der Berliner Straße?	<p>Bei einem Wegfall der Anbindung der Berliner Straße kommt es zu einer zusätzlichen Belegung insbesondere auf der Fritz-Hoffmann-Straße. Dafür ist dieser Straßenzug nicht geeignet wegen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Angrenzender Wohnbebauung - Ausbaugrad und Querschnittsbreiten <p>Sowohl aus allgemein verkehrlichen Gründen als auch wegen der darauf aufbauenden Bewertung der Förderfähigkeit des Vorhabens durch die Landesdienststellen ist es erforderlich, die HES mit den jeweils ihrer Funktion im Netz nach leistungsfähigen Anbindungen für den innerstädtischen Verkehr zu verknüpfen. Die entsprechend leistungsfähige Anbindung in und aus Richtung Berliner Brücke ist die Berliner Straße. Ihre Funktion kann weder die Fritz-Hoffmann-Straße noch die Reideburger Straße ersetzen.</p>	s.o.
2.1.8	Verkehrsprognosen	Welche Verkehrsfrequenz hat der Hobergweg?	<p>Im April 2010 wurden folgende Belegungszahlen ermittelt: Insgesamt 85 Bewegungen zwischen 06.30 und 15 Uhr von Diemitz zum Dautzsch bzw. umgekehrt. 26 erwachsene Fußgänger, 15 Schulkinder zu Fuß 23 erwachsene Radfahrer, 21 Rad fahrende Schulkinder</p>	
2.2	Normen und Richtlinien für den Schallschutz			
2.2.1	Normen und Richtlinien für den Schallschutz	Wie lautet die Begründung der Verwaltung für den zusätzlichen Lärmschutz?	<p>Auf der Grundlage des verkehrspolitischen Leitbildes der Stadt Halle soll ein Schallschutz gemäß den Orientierungswerten zur DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, nach Möglichkeit gewährleistet werden.</p>	

Nr.	Thema	Fragestellung / Anregung	Erläuterungen	Anlage(n)
			<p>Dies bedeutet als Zielwert für den Schalleintrag in die Umgebung einen jeweils noch einmal um 4 dB(A) verminderte Beurteilungspegel gegenüber den gesetzlichen Grenzwerten.</p> <p>Da die Maßnahmen über das gesetzlich geforderte Mindestmaß hinaus gehen, ist eine Förderung hierfür nicht zu erwarten. Es ist daher die sinnvollste Lösung, die notwendigen Flächen für die zusätzlichen Schallschutzeinrichtungen im Rahmen der Straßenbaumaßnahme zu schaffen und anschließend eine bauliche Lösung mit Drittmittelfinanzierung zu schaffen. Hierfür soll eine Kombination der Schallschutzwände mit Photovoltaikanlagen geprüft werden. Erste Erfahrungen mit derartigen Anlagen liegen vor und lassen eine Wirtschaftlichkeit erwarten.</p>	
2.2.2	Normen und Richtlinien für den Schallschutz	Welche Straßengattung wurde für die HES im Zuge des Schallschutzgutachtens festgelegt?	Es wurden Tabellenwerte zur RLS 90 für eine anbaufreie Hauptverkehrsstraße zugrunde gelegt.	2.2.1. Ausarbeitung zu Schallprognosen 2.2.2. Auszug RLS 90
2.2.3	Normen und Richtlinien für den Schallschutz	Wie erfolgte die Berechnung der Schallwerte im Detail?	Es wurde das Berechnungsverfahren nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) vorschriftsgemäß, wie es für Straßenplanungen durch Bundesrecht bestimmt ist, verwendet.	2.2.1. Auszug RLS 90
2.2.4	Normen und Richtlinien für den Schallschutz	Wurden Abzüge für Asphaltbeton berücksichtigt? Ist das zulässig?	Es wurde gemäß RLS 90 in Verbindung mit den Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums (ARS 14/1991) ein Abzug von 2 dB(A) für lärmindernden Asphaltbeton berücksichtigt.	2.2.3. Ausarbeitung zu Abzug 2 dB(A)
2.2.5	Normen und Richtlinien für den Schallschutz	Welche gesetzlichen Grenzwerte (Schall) sind einzuhalten?	Es sind je nach Gebietskategorie die Grenzwerte für Mischgebiete bzw. Wohngebiete als Mittelungspegel einzuhalten:	2.2.1. Ausarbeitung zu Schallprognosen

Nr.	Thema	Fragestellung / Anregung	Erläuterungen	Anlage(n)
		Wie wird dies erreicht?	<ul style="list-style-type: none"> o Mischgebiete: 64 dB(A) tagsüber und 54 dB(A) nachts o Wohngebiete 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts <p>Dies wird durch die Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und -wällen erreicht, wie sie in der Planfeststellungsunterlage enthalten waren.</p> <p>Für einige Gebäude an der Berliner Straße ist ergänzend ein gesetzlicher Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen gegeben.</p>	
2.2.6	Normen und Richtlinien für den Schallschutz	Welche Konsequenzen wären mit der DIN 18005 (Leitbild) verbunden?	<p>Die Orientierungswerte zur DIN 18005 sehen im Vergleich zur 16. BImSchV jeweils 4 dB(A) niedrigere Beurteilungspegel als Zielwerte vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mischgebiete 60 dB(A) tagsüber und 50 dB(A) nachts - Allgemeine Wohngebiete 55 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts <p>Um dies zu erreichen, ist es nicht notwendig, die HES in Troglage unter der Berliner Straße und der Bahn hindurch zu führen.</p> <p>Es sind aber folgende ergänzende Schallschutzmaßnahmen gegenüber den Anforderungen aus der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verlängerung Lärmschutzwand am Bierrain bis zur Delitzscher Straße (ca. 210 m) - Lärmschutzwall von Hobergweg bis Berliner Straße (ca. 200 m) - Ausbildung einer Schallschutzwand von ca. 400 m Länge bis Bauwerk 10 <p>Dies erfordert einen Mehraufwand von insgesamt 760.000 Euro.</p> <p>Da die Maßnahmen über das gesetzlich geforderte Mindestmaß hinausgehen, ist eine Förderung hierfür nicht zu erwarten. Es ist daher die</p>	2.2.1. Ausarbeitung zu Schallprognosen

Nr.	Thema	Fragestellung / Anregung	Erläuterungen	Anlage(n)
			<p>sinnvollste Lösung, die notwendigen Flächen für die zusätzlichen Schallschutzeinrichtungen im Rahmen der Straßenbaumaßnahme zu schaffen und anschließend eine bauliche Lösung mit Drittmittelfinanzierung zu schaffen. Hierfür ist eine Kombination der Schallschutzwände mit Photovoltaikanlagen zu prüfen. Erste Erfahrungen mit derartigen Anlagen liegen vor und lassen eine Wirtschaftlichkeit erwarten.</p> <p>In keinem Fall rechtfertigt die Forderung nach Einhaltung der Orientierungswerte den Aufwand für den Bau der HES in Troglage.</p>	
2.2.7	<p>Normen und Richtlinien für den Schallschutz</p>	<p>Welche Lärminderung wird durch die Troglage erreicht?</p>	<p>Die Überführungsvariante ist, wenn sie mit entsprechenden (gegenüber der Planfeststellungsunterlage zusätzlichen) Schallschutzmaßnahmen kombiniert wird, geeignet, um für das Wohngebiet Dautzsch einen Schallschutz gemäß den Orientierungswerten zur DIN 18005 zu gewährleisten.</p> <p>Die Troglage hat keinen ergänzenden positiven Effekt für das Wohngebiet. Es tritt eine zusätzliche Schallpegelminderung für den unbewohnten Bereich zwischen den Bahntrassen und direkt an der B 100 ein, von der niemand einen entsprechenden Nutzen hat.</p> <p>Eine weitere Absenkung des Schalleintrages von der HES in das Wohngebiet Dautzsch ist rechnerisch gegeben. Eine Absenkung auf Pegelwerte unterhalb der Orientierungswerte zur DIN 18005 für eine einzelne Schallquelle wie die HES ist aber in einem Bereich, der auch durch andere Schallquellen Lärm empfängt, nicht mehr wirksam. Der Effekt wird weitestgehend durch den Schalleintrag aus den anderen Schallquellen überlagert.</p> <p>Überschreitungen der Orientierungswerte treten bei der Vorzugslösung nur an dem Wohngebäude Berliner Straße 89 sowie an Gewerbebauten auf.</p>	

Nr.	Thema	Fragestellung / Anregung	Erläuterungen	Anlage(n)
			<p>Die vorgenannte Bebauung hat den Schutzanspruch eines Mischgebietes. Die Grenzwerte der 16. BImSchV sind eingehalten.</p> <p>Es ist auch unabhängig von der genauen Höhe der Kostenschätzung, die nach Vorliegen des hydrogeologischen Gutachtens noch einmal überarbeitet wird, bereits jetzt absehbar, dass die Unterführungsvariante deutliche Mehrkosten gegenüber der Überführungslösung auslöst. Dieser Aufwand wird nach den oben genannten Erwägungen bezüglich der zusätzlichen Lärminderung in keinem auch nur annähernd angemessenen Verhältnis zum Ergebnis stehen.</p>	
2.2.8	Normen und Richtlinien für den Schallschutz	Ist Lärmschutz Richtung Frohe Zukunft erforderlich?	Es gibt bereits ohne Schallschutzmaßnahmen keine Grenzwertüberschreitungen im Bereich Frohe Zukunft. Maßnahmen sind hier nicht erforderlich.	
3.	Varianten- diskussion/ Planinhalte			
3.0.1	Varianten- diskussion/ Planinhalte	Weshalb ist keine Radwegeverbindung zum Goldberg vorgesehen?	<p>In Verbindung mit dem Vorhaben der DB zum Umbau des Knotens Halle werden die Eisenbahnkreuzungen im Verlauf des Birkhahnweges derzeit überplant.</p> <p>Mit dieser Überplanung wird eine Lösung für die bisher fehlende Wegeverbindung Birkhahnweg – Goldbergstraße entwickelt. Sobald die Planungen einen entsprechenden Stand erreicht haben, wird die Verwaltung dazu eine detaillierte Information herausgeben. Dies wird voraussichtlich im November dieses Jahres möglich sein.</p>	
3.0.2	Varianten- diskussion/ Planinhalte	Für welche Knoten wurden Kreisverkehre untersucht?	Kreisverkehre wurden für alle Knotenpunkte im 4. Abschnitt, mit Ausnahme der Anbindungen an die B 100, untersucht.	3.1. Ausarbeitung zu Kreisverkehren

Nr.	Thema	Fragestellung / Anregung	Erläuterungen	Anlage(n)
3.0.3	Varianten- diskussion/ Planinhalte	Es wird eine Abkopplung der Berliner Str. bis zur B100 zur Diskussion gestellt.	<p>Bei einem Bau bis zur Berliner Straße wird eine Mehrbelastung der Berliner Straße gerade auf dem Teilstück zwischen B 100 und HES angrenzend an das Wohngebiet Dautsch provoziert. Dies kann planerisch nicht befürwortet werden. Die entsprechenden Untersuchungsergebnisse sind in der Variantenuntersuchung zum Grundsatzbeschluss ausführlich wiedergegeben (vgl. dort Variante D).</p> <p>Nach dem Prognosemodell 2025 stiege die Belastung von 8.100 Kfz./ Tag auf 15.500 Kfz./Tag. Sie würde sich also nahezu verdoppeln.</p>	<p>2.1.2. Prognoseblatt</p> <p>3.2. Ausarbeitung zu Knoten Berliner Straße</p>
3.0.4	Varianten- diskussion/ Planinhalte	Variante Kreisverkehr an der Reideburger Landstraße	<p>Die HES soll als Tangentialstraße innerstädtische Straßen entlasten. Dazu ist es erforderlich, dass sie eine möglichst zügige und somit attraktive Verbindung darstellt, so dass auch trotz einer größeren Streckenlänge hier und nicht im innerstädtischen Netz gefahren wird.</p> <p>Dies führt dazu, dass Kreisverkehre bei dieser Aufgabenstellung nicht die Vorzugslösung darstellen können. Sie wirken als „Bremse“, was in zahlreichen Fällen eine erwünschte Wirkung ist, hier aber eben nicht.</p> <p>Nach der fachlichen Abwägung überwiegen auch baulich die Nachteile. Es müsste ein großer Kreisverkehrsplatz gebaut werden. Dies hat einen höheren Flächenverbrauch, höhere Baukosten und anschließend höhere Unterhaltungskosten zur Folge.</p> <p>Moderne Lichtsignalanlagen haben nicht mehr die hohen Wartungs- und Betriebskosten, wie sie in der Vergangenheit angefallen sind.</p>	<p>3.1. Ausarbeitung zu Kreisverkehren</p>

Nr.	Thema	Fragestellung / Anregung	Erläuterungen	Anlage(n)
3.0.5	Varianten- diskussion/ Planinhalte	Ist die Anbindung an die Berliner Str. erforderlich?	<p>Bei einem Bau bis zur Berliner Straße wird eine Mehrbelastung der Berliner Straße gerade auf dem Teilstück zwischen B 100 und HES angrenzend an das Wohngebiet Dautzsch provoziert. Dies kann planerisch nicht befürwortet werden.</p> <p>Nach dem Prognosemodell 2025 stiege die Belastung von 8.100 Kfz./ Tag auf 15.500 Kfz./Tag. Sie würde sich also nahezu verdoppeln.</p>	<p>2.1.2 Prognoseblatt</p> <p>3.2. Ausarbeitung zu Knoten Berliner Straße</p>
3.0.6	Varianten- diskussion/ Planinhalte	Kann die Knotenausbildung durch Wegfall der östlichen Auffahrts- und Abfahrtsrampe reduziert werden?	<p>Durch den Wegfall der östlichen Rampen würde ein höhengleicher Knotenpunkt auf der HES in Höhe des jetzigen Anbindepunktes der Rampen erforderlich.</p> <p>Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit würde folgendes notwendig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eine Lichtsignalanlage - separate Links- und Rechtsabbiegespur auf der Osttangente - Spuraufteilung Links / rechts in der westlichen Rampenzufahrt <p>Den anfallenden Kosten dafür mit 500 bis 600 TEUR stehen die wegfallenden Kosten für die östlichen Rampen und den dazugehörigen Knoten mit Lichtsignalanlage auf der Berliner Straße mit annähernd gleicher Dimension gegenüber.</p> <p>Der neu entstehende Knoten liegt im Steigungsbereich der HES. Hier ist aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteils, der technisch bedingt Schwierigkeiten beim Anfahren aus dem Stand hat, mit erheblichen Einbußen in der Leistungsfähigkeit zu rechnen.</p>	
3.0.6	Varianten- diskussion/ Planinhalte	Berliner Straße nicht anbinden, dafür Lärmschutzmaßnahmen		<p>2.1.2. Prognoseblatt</p>

Nr.	Thema	Fragestellung / Anregung	Erläuterungen	Anlage(n)
			<p>Dafür ist dieser Straßenzug nicht geeignet wegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Angrenzender Wohnbebauung ▪ Ausbaugrad und Querschnittsbreiten <p>Sowohl aus allgemein verkehrlichen Gründen als auch wegen der darauf aufbauenden Bewertung der Förderfähigkeit des Vorhabens durch die Landesdienststellen ist es erforderlich, die HES mit den jeweils ihrer Funktion im Netz nach leistungsfähigen Anbindungen für den innerstädtischen Verkehr zu verknüpfen. Die entsprechend leistungsfähige Anbindung in und aus Richtung Berliner Brücke ist die Berliner Straße. Ihre Funktion kann weder die Fritz-Hoffmann-Straße noch die Reideburger Straße ersetzen.</p>	
3.0.7	<p>Varianten- diskussion/ Planinhalte</p>	<p>Wie erklären sich unterschiedliche Angaben zur Troglänge?</p>	<p>Die Angaben zur möglichen Länge eines Troges unterscheiden sich je nach Vertiefungsstand der Planung.</p> <p>In der Vorplanung wurde nach dem seinerzeitigen Kenntnisstand zu den Grundwasserverhältnissen eine Troglänge von 700 m angesetzt.</p> <p>Danach wurde aufgrund der Baugrunduntersuchungen eine kürzere Troglänge von 575 m von der B 100 bis zur Berliner Straße in Ansatz gebracht.</p> <p>Aufgrund der Ergebnisse des derzeit in Bearbeitung befindlichen hydrogeologischen Gutachtens wird der o.a. Planungsansatz noch einmal überprüft.</p>	
3.0.8	<p>Varianten- diskussion/ Planinhalte</p>	<p>Umsetzung der Troglösung</p>	<p>Die Überführungsvariante ist, wenn sie mit entsprechenden (gegenüber der Planfeststellungsunterlage zusätzlichen) Schallschutzmaßnahmen kombiniert wird, geeignet, um für das Wohngebiet Dautzsch einen Schallschutz gemäß den Orientierungswerten zur DIN 18005 zu gewährleisten.</p>	

Nr.	Thema	Fragestellung / Anregung	Erläuterungen	Anlage(n)
			<p>Die Troglösung hat keinen ergänzenden positiven Effekt für das Wohngebiet. Es tritt eine zusätzliche Schallpegelminderung für den unbewohnten Bereich zwischen den Bahntrassen und direkt an der B 100 ein, von der niemand einen entsprechenden Nutzen hat. Eine weitere Absenkung des Schalleintrages von der HES in das Wohngebiet Dautzsch ist rechnerisch gegeben. Eine Absenkung auf Pegelwerte unterhalb der Orientierungswerte zur DIN 18005 für eine einzelne Schallquelle wie die HES ist aber in einem Bereich, der auch durch andere Schallquellen Lärm empfängt, nicht mehr wirksam. Der Effekt wird weitestgehend durch den Schalleintrag aus den anderen Schallquellen überlagert.</p> <p>Überschreitungen der Orientierungswerte treten bei der Vorzugslösung <u>nur</u> an dem Wohngebäude Berliner Straße 89 sowie an Gewerbebauten auf. Die vorgenannte Bebauung hat den Schutzanspruch eines Mischgebietes. Die Grenzwerte der 16. BImSchV sind eingehalten.</p> <p>Es ist auch unabhängig von der genauen Höhe der Kostenschätzung, die nach Vorliegen des hydrogeologischen Gutachtens noch einmal überarbeitet wird bereits jetzt absehbar, dass die Unterführungsvariante deutliche Mehrkosten gegenüber der Überführungslösung auslöst. Dieser Aufwand wird nach den oben genannten Erwägungen bezüglich der zusätzlichen Lärminderung in keinem auch nur annähernd angemessenen Verhältnis zum Ergebnis stehen.</p>	
3.0.9	Varianten- diskussion/ Planinhalte	Planfreie Querung des Hobergweges (wg. Schülern, Radfahrern, weil behindertengerecht)	Für eine planfreie Querung des Hobergweges besteht kein Verkehrliches Erfordernis. Die gesicherte Querung mit LSA ist eine Regellösung gerade auch für die Schulwegsicherung.	

Nr.	Thema	Fragestellung / Anregung	Erläuterungen	Anlage(n)
			<p>Im Hinblick auf die Prognosebelegung von 16.200 Kfz/Tag, die Fußgängerefrequenz von weniger als 50 Personen / Stunde und die Entwurfsgeschwindigkeit von 70 km/h ist eine planfreie Querung aus fachlicher Sicht nicht erforderlich und somit nicht zu befürworten. Nach RAS 06, Nr. 6.1.8.1 ist die signalisierte ebenerdige Querung die Vorzugslösung.</p> <p>Im Vergleich zu planfreien Lösungen ist die Barrierewirkung hierbei insbesondere für den Radverkehr und Menschen mit Mobilitätseinschränkung weniger stark, weil keine Rampen überwunden werden müssen und die Straße „auf direktem Weg“ gequert werden kann.</p>	
4.	Umweltbelange			
4.0.1	Umweltbelange	Wie wurden der Naturschutz und die Flächennutzung berücksichtigt?	Die Belange des Bodenschutzes und des Naturschutzes sind durch den landschaftspflegerischen Fachbeitrag (s. Planfeststellung) berücksichtigt.	4.1. Auszug landschaftspflegerischer Fachbeitrag
4.0.2	Umweltbelange	Wurde die Bewertung des ökolog. Ist-Zustandes, der Nachweis der Eingriffsfolgen, der Nachweis der Unvermeidbarkeit, die Ausgleichsmaßnahmen, die ökologische Bilanz getrennt nach Varianten durchgeführt?	<p>Eine Bewertung der Umweltbelange nach Varianten erfolgt dann, wenn sich daraus Rückschlüsse für die Wahl der Vorzugslösung ergeben können.</p> <p>Diese Bewertung ist auf der Grundlage des damaligen Erkenntnisstandes für die Linienbestimmung erfolgt.</p> <p>Eine differenzierte Bewertung aller Schutzgüter ist nach der grundsätzlichen Entscheidung bezüglich der Trassierung nicht mehr erforderlich.</p> <p>Die Auswirkungen der Varianten zur Gradienten (Über- / Unterführung) differieren entscheidungserheblich bezüglich Schall und bezüglich Eingriffen in das Grundwasser. Zu diesen Parametern liegen differenzierte Untersuchungen vor bzw. werden derzeit erstellt. Diese ergeben die Entscheidungsgrundlage.</p>	<p>1.1.1. Auszug aus der Beschlussvorlage zur Linienbestimmung</p> <p>4.2. Isophonenvergleich Trog / Brücken</p>

Nr.	Thema	Fragestellung / Anregung	Erläuterungen	Anlage(n)
4.0.3	Umweltbelange	Wurde eine UVP durchgeführt? Inhalt? Wenn nicht, warum?	Gemäß § 3c UVPG wurde im Zuge der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens eine standortbezogene Vorprüfung des UVP-Erfordernisses durchgeführt. Im Ergebnis wird festgestellt, dass eine UVP nicht erforderlich ist.	4.3. Ausarbeitung zu UVP-Erfordernis 4.3. UVPG LSA
5.	Kosten		Die Unterlagen werden nach Vorliegen des hydrogeologischen Gutachtens in einer gesonderten Informationsvorlage zusammengestellt.	
6.	Belange der DB / Eisenbahnkreuzungen			
6.0.1	Belange der DB / Eisenbahnkreuzungen	Gibt es eine schriftliche Stellungnahme der DB zum Vorhaben? Inhalt?	Es gibt einen kontinuierlichen Arbeitskontakt mit der DB AG. Es liegen Stellungnahmen der DB AG vom 15.07.2009 und 31.08.2009 vor. Eine Liste der insgesamt dokumentierten Kontakte ist verfügbar.	6.1. Liste Kontakte DB
6.0.2	Belange der DB / Eisenbahnkreuzungen	Welche Absprachen gibt es mit der DB?	Die DB AG hat laut Protokoll der zuletzt durchgeführten Abstimmungsberatung vom 28.03.11 keine grundsätzlichen Einwände gegen die vorliegende Lösung mit Brückenbauwerken, die Gegenstand der Planfeststellung ist. Der zukünftige Kreuzungsbereich Straße / Schiene beinhaltet: <ul style="list-style-type: none"> • Strecke Berlin Südkreuz – Halle Hbf. als Teil des transeuropäischen Netzes für den Hochgeschwindigkeitsverkehr • Vier weitere Strecken mit hoher Bedeutung für den Personen- und Güterverkehr Die Störungen des Bahnbetriebes durch die Straßenbaumaßnahme sind daher auf ein Minimum zu reduzieren.	6.2.. Prot. Beratung 28.03.11 mit DB

Nr.	Thema	Fragestellung / Anregung	Erläuterungen	Anlage(n)
6.0.3	Belange der DB / Eisenbahnkreuzungen	Wurde der Ausbau des Güterverkehrszentrums berücksichtigt?	<p>Der Ausbau ist nach jeweils aktuellem Stand der bahneigenen Planung berücksichtigt.</p> <p>Im September 2011 erfolgt nach Vorliegen der bahneigenen Entwurfsplanung für die Umstellung auf elektronische Stellwerkstechnik ein fachlicher Abgleich der Planungen.</p>	
6.0.4	Belange der DB / Eisenbahnkreuzungen	<p>Warum behauptet die Bürgerinitiative es gäbe keine Abstimmung mit der DB und warum behauptet die Stadtverwaltung das Gegenteil?</p> <p>Was ist korrekt?</p>	<p>Seit 2007 gibt es einen kontinuierlichen belegbaren Abstimmungsprozess mit der DB AG.</p> <p>Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wurden im Juli 2009 der DB Netz AG und der DB Services Immobilien GmbH die Planfeststellungsunterlagen übergeben. Ebenso wurden das Eisenbahnbundesamt und die Dienststelle des Bundeseisenbahnvermögens beteiligt.</p> <p>Die o.g. beteiligten sich im Zuge des Stellungnahme- und Erörterungsverfahrens. Die Stadt Halle als Vorhabenträger antwortete auf die vorgebrachten Einwendungen, die sich nicht auf grundsätzliche Fragen der Trassierung der HES bezogen. Die Forderungen der Bahn werden durch nachträgliche Ergänzungen in die Unterlagen eingearbeitet. Forderungen gab es zur Anpassung der Oberleitungsanlagen der Bahn, zur Gewährleistung der Signalsicht, der Funkfeldbetrachtung und zur Anpassung der Entwässerungsanlagen.</p> <p>Zum rückzubauenden Gleis der Abstellgruppe „As“ erfolgte parallel zum Planfeststellungsverfahren der Freistellungsantrag. Da im Zuge der Planungen zur HES der Spurplanumbau der DB AG im Rahmen des Umbaus des Knotens Halle als vorhersehbare Verkehrsentwicklung berücksichtigt wurde, bei dem dieses Gleis, welches heute schon außer Betrieb ist, nicht mehr benötigt wird, sind keine Komplikationen zu erwarten.</p>	

Nr.	Thema	Fragestellung / Anregung	Erläuterungen	Anlage(n)
			<p>Die Verhandlungen und der Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung mit der DB AG zur Festlegung des detaillierten Maßnahmeumfanges in Verbindung mit der Regelung zur Kostenverteilung, Baulastträgerschaft u.v.a.m. erfolgt auf Basis des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses. Dieser bietet beiden Seiten die erforderliche Verhandlungssicherheit.</p> <p>Abstimmungsbelege sind unter Anderem:</p> <p>Schreiben der DB Services Immobilien GmbH vom 15.07.09 Schreiben des Bundeseisenbahnvermögens vom 21.07.09 Schreiben des Eisenbahnbundesamtes vom 14.08.09 Schreiben der DB Services Immobilien GmbH vom 31.08.09 Stellungnahmen der VT, AZ 003 des Anhörungsverfahrens Stellungnahmen der VT, AZ 205 des Anhörungsverfahrens</p> <p>Weshalb die Bürgerinitiative etwas anderes behauptet, kann nicht durch die Verwaltung beantwortet werden.</p>	
6.0.5	Belange der DB / Eisenbahnkreuzungen	Wann erfolgt eine Vereinbarung mit der DB?	<p>Die DB AG hat laut Protokoll der zuletzt durchgeführten Abstimmungsberatung vom 28.03.11 keine grundsätzlichen Einwände gegen die vorliegende Lösung mit Brückenbauwerken, die Gegenstand der Planfeststellung ist.</p> <p>Der zukünftige Kreuzungsbereich Straße / Schiene beinhaltet: Strecke Berlin Südkreuz – Halle Hbf. als Teil des transeuropäischen Netzes für den Hochgeschwindigkeitsverkehr Vier weitere Strecken mit hoher Bedeutung für den Personen- und Güterverkehr.</p>	

Nr.	Thema	Fragestellung / Anregung	Erläuterungen	Anlage(n)
			<p>Die Störungen des Bahnbetriebes durch die Straßenbaumaßnahme sind daher auf ein Minimum zu reduzieren.</p> <p>Kreuzungsvereinbarungen können erst nach Vorliegen der festgestellten Pläne abgeschlossen werden.</p>	
6.0.6	Belange der DB / Eisenbahnkreuzungen	Die Verwaltung möge einen Vertreter der Bahn zu den Beratungen im Planungsausschuss zuladen	Nach einer entsprechenden Anfrage vom 01.03.11 hat die DB AG erklärt, keinen Vertreter entsenden zu wollen.	6.3. Kopie Schreiben der DB
7.	Sonstiges / anderweitig nicht genannt			
7.0.1	Sonstiges / anderweitig nicht genannt	Wo sind die Flächen die zu erwerben sind? Wie groß sind diese? Gab es Gespräche mit den Eigentümern? Ergebnis?	Die Flächen können für den Planfeststellungsentwurf den dazu erstellten Grunderwerbsplänen (Unterlage 14) entnommen werden. Diese werden entsprechend Baubeschluss zu aktualisieren sein. Grundsätzlich ist für nahezu die gesamten benötigten Flächen Grunderwerb erforderlich, da sie nicht der Stadt gehören.	7.1. Grunderwerbspläne Planfeststellung
7.0.2	Sonstiges / anderweitig nicht genannt	Welches ist der detaillierte Inhalt der "Untersuchung zur Netzkonzeption MIV u. zur Verträglichkeit der Osttangente" (Planungsring)	Es handelt sich um Voruntersuchungen, die zu den Themenkomplexen Trassierungselemente Verkehrliche Wirksamkeit Umweltauswirkungen Städtebauliche Auswirkungen erstellt wurden. Eine Zusammenfassung ist in dem beigefügten Auszug aus der Beschlussvorlage enthalten. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, in die seinerzeit gefertigten Unterlagen Einsicht zu nehmen.	1.1.1. Auszug aus der Vorlage zum Linienbestimmungsbeschluss

