

## Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung

Hafenbahntrasse, Thüringer Bahnhof - Hauptbahnhof

- Baubeschluss -

Mit der Umwandlung der denkmalgeschützten Hafenbahntrasse in eine von Grün begleitete Rad- und Fußwegeverbindung entsteht eine autofreie, durchgängige Verbindung vom Thüringer Bahnhof bis zur Saaleaue, die die gesamte südliche Innenstadt mit der Flussaue vernetzt und damit einen wichtigen Beitrag zur Erschließung des Naherholungsgebietes leistet. Mit der vorliegenden Planung wird die Trasse von der Raffineriestraße bis zur Ernst-Kamieth-Straße verlängert und damit die östliche Wegespange fertiggestellt.

Um die Hafenbahntrasse als öffentliche Wegeanbindung in Richtung Hauptbahnhof zu verlängern, wurde 2011 eine z.T. als Parkplatz und private Wegefläche genutzte Brachfläche zwischen teilweise leer stehenden Gebäuden der Deutschen Bahn erworben.

Ab dem Thüringer Bahnhof fehlt der historische, direkte Lagebezug zur ehemaligen Hafenbahn. Der weitere Trassenverlauf wird deshalb nicht nachträglich mit Gleisen und Pflasterstreifen gegliedert, sondern durchweg nur mit Asphaltbelag und seitlichen Tiefborden versehen. Auf Grund der Bedeutung dieses Trassenabschnitts als Arbeitsweg für die im Umfeld des Thüringer Bahnhofs Beschäftigten, wird er in einer Breite von 3 m hergestellt und beleuchtet.

Durch die Umlenkung der Trasse in Richtung Ernst-Kamieth-Straße entsteht ein kleiner Platzbereich, der den Auftaktpunkt für die Hafenbahntrasse sichtbar definiert und eine Info-Tafel zur Geschichte der Hafenbahn aufnimmt.

Um die Anbindung der Hafenbahntrasse an die Ernst-Kamieth-Straße zu ermöglichen, muss die vorhandene Parkplatzzufahrt einschl. der Schrankenanlage nach Norden verschoben werden. Dabei entfallen auch Stellplätze, die ersetzt werden müssen. Diese Anpassungen sind Bestandteil der Baumaßnahme.

Die für die Hafenbahntrasse typische Baumreihe aus Weißdorn wird ergänzt und die Randbereiche zu den wenig ansehnlichen Gebäuden und zum Parkplatz werden mit einer Gehölzpflanzung abgeschirmt.

Die **Familienverträglichkeitsprüfung** fand am 16.10.2012 statt. Das Bauvorhaben wurde als familienverträglich eingestuft.

Die Stadt Halle (Saale) erfuhr im 19. Jahrhundert einen zunehmenden, industriellen Aufschwung. Sowohl der Gütertransport über die Saale mit dem Warenumschatz im Sophienhafen, als auch der Gütertransport über die Eisenbahn bis zum Güterbahnhof, dem Thüringer Bahnhof, gewannen eine zunehmende Bedeutung. Diese wirtschaftliche Entwicklung führte im Jahr 1895 zum Bau der Hafenbahn als wichtige Verbindungsspanne zwischen dem Osten und dem Westen des Stadtgebietes. Sie diente dem Transport von Rohstoffen und Produktionsgütern zwischen dem Sophienhafen, den zahlreichen Industriebetrieben im Süden des Stadtgebietes und dem Thüringer Bahnhof. Der wirtschaftliche Umbruch zu Beginn der 90-er Jahre ging mit der Aufgabe dieser Betriebe und dem Bruchfallen großer Flächen einher. Auch die Hafenbahntrasse wurde 1990 stillgelegt und erhielt Denkmalstatus.

Ende der 90-er Jahre entschied sich die Stadt, den Thüringer Bahnhof in einen Stadtteilpark umzugestalten und so zukunftsfähige, neue Nutzungsmöglichkeiten zu eröffnen, gleichzeitig aber auch den denkmalrechtlichen Aspekten Rechnung zu tragen.

In einem zweiten Schritt wurde mit der Umnutzung der Hafenbahntrasse begonnen. Als wichtiger „Zubringer“ für Fußgänger und Radfahrer erleichtert sie die Erreichbarkeit des Thüringer Bahnhofs sowie der Saaleaue und vernetzt vorhandene Grünanlagen miteinander. Die Hafenbahntrasse ermöglicht eine direkte Anbindung an die Saline-Insel und erschließt damit sowohl das Naherholungsgebiet Pulverweiden als auch die Nordhalbinsel mit der historischen Saline und dem Sophienhafen. Gleichzeitig bietet sie für den mit wohnungsnahen Naherholungsflächen unterversorgten Süden des Stadtgebietes eine wichtige Aufwertung.

Bislang wurde die Umgestaltung der Hafenbahntrasse in mehreren Bauabschnitten vom Thüringer Bahnhof bis zum Holzplatz auf der Saline-Insel vollzogen. Mit der vorliegenden Planung wird die Trasse in Richtung Hauptbahnhof bis zur Ernst-Kamieth-Straße verlängert und damit die östliche Wegespanne fertiggestellt.

Die Hafenbahntrasse wurde in den vergangenen Jahren vom Thüringer Bahnhof bis zum Holzplatz zu einem durchgehenden Fuß- und Radweg umgestaltet. Zur Fertigstellung der Gesamtanlage fehlen die Anschlüsse im Osten an den Hauptbahnhof und im Westen an den Stadthafen.

Im Osten geht die ausgebaute Trasse von der Merseburger Straße kommend in der Parklandschaft des Thüringer Bahnhofs auf. Die Gleise sind teilweise in die Wegegestaltung mit eingebunden, die Wegebreiten gehen aber deutlich über das Maß der Hafenbahntrasse hinaus und der Ausbau erfolgte nur als wassergebundene Decke. Der Thüringer Bahnhof endet an der Raffineriestraße.

Eine weiterführende Rad- und Fußwegeerschließung in Richtung Hauptbahnhof gab es bislang nur über private Flächen, für die keine öffentliche Nutzung gesichert war. Aus diesem Grunde wurden im Jahr 2011 die notwendigen Teilbereiche aus dem Grundbesitz der Firma Delta Lloyd (465 m<sup>2</sup> aus Flur 6, Flurstück 3491 und 3278 m<sup>2</sup> aus Flurstück 3533) durch die Stadt erworben, um wenigstens die Verbindung bis zur Ernst-Kamieth-Straße zu ermöglichen. Eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof ist nicht möglich.

Das Grundstück liegt als relativ schmales Band zwischen teilweise leer stehenden Garagen, Schuppen und Verwaltungsgebäuden der Deutschen Bahn. Es stößt im Norden an den großen Parkplatz des Landesverwaltungsamtes, der von der Ernst-Kamieth-Straße über eine Zufahrt mit Schranke erschlossen wird. An der Raffineriestraße wird die Fläche durch Werbetafeln und die Reste von Klinkermauern und Zaunanlagen begrenzt. Die Erschließung erfolgt nur über die daneben liegende Zufahrt der DB, die das Gelände der Hafenbahntrasse

heute noch als Parkmöglichkeit nutzt. Die Flächen sind teilweise mit Betonsteinpflaster bzw. Mineralgemisch befestigt.

Entlang der Trasse befinden sich Rasenflächen, die in den Randbereichen auf der Westseite vor den Gebäuden zunehmend in einen Sämlingsbestand des nicht heimischen Götterbaums übergehen. Auf der Ostseite befindet sich eine verwilderte, von Clematis und Sämlingen überwucherte Gehölzpflanzung aus Sträuchern und erhaltenswerten Eichen.

### 3 Entwurfslösung

Mit diesem 254 m langen Bauabschnitt wird der Ausbau der Hafentrasse in östlicher Richtung abgeschlossen. Die Rad- und Fußwegtrasse ist damit durchgängig vom Hauptbahnhof über die gesamte südliche Innenstadt bis zur Saline-Insel nutzbar.

Ab dem Thüringer Bahnhof fehlt der historische, direkte Lagebezug zur ehemaligen Hafentrasse. Der weitere Trassenverlauf wird deshalb nicht nachträglich mit Gleisen und Pflasterstreifen gegliedert, sondern durchweg nur mit Asphaltbelag und seitlichen Tiefborden versehen. Die Hafentrasse hat in diesem Abschnitt zunehmend Bedeutung für Angestellte und Beschäftigte der neuen Gewerbeansiedlungen im Bereich des Thüringer Bahnhofes, die die Hafentrasse als täglichen Arbeitsweg zu Fuß und per Rad von und zum Hauptbahnhof Halle nutzen. Die Trasse wird deshalb in einer Breite von 3 m hergestellt und beleuchtet. Die Wegweisung im Bereich des Hauptbahnhofs soll mit einem Hinweis auf die Hafentrasse ergänzt werden.

Die im Bauabschnitt vorhandenen Zäune und die Klinker-Mauern am Gehweg Raffineriestraße werden abgebrochen. Die Zaunpfähle bleiben erhalten und werden soweit notwendig saniert. Die zur Parkplatzabgrenzung aufgestellten Pflanztröge aus Beton werden beseitigt.

Die Trasse bindet in Höhe der Fußgängerquerungshilfe an die Raffineriestraße an. Die beiden Werbeschilder werden versetzt. Von den vorhandenen, befestigten Flächen werden die Deckschichten vollständig abgebrochen, der Unterbau wird jedoch, so weit wie möglich, als Tragschicht für die neuen Wegeaufbau wieder verwendet.

Maßgebend für die Linienführung der geplanten Trasse war die Erhaltung des vorhandenen Baumbestandes. Die Hafentrasse wird deshalb im Verhältnis zur vorhandenen Pflasterfläche um 0,50 m nach Westen verschoben um nicht den Wurzelbereich der erhaltenswerten Eichen zu beeinträchtigen.

Um die Anbindung der Hafentrasse an die Ernst-Kamieth-Straße zu ermöglichen, muss die vorhandene Parkplatzzufahrt einschl. der Schrankenanlage nach Norden verschoben werden. Dabei entfallen auch Stellplätze, die ersetzt werden müssen. Diese Anpassungen sind Bestandteil der Baumaßnahme.

Durch die Umlenkung der Trasse in Richtung Ernst-Kamieth-Straße kann ein kleiner Platzbereich entstehen, der den Auftaktpunkt für die Hafentrasse sichtbar definiert. Es werden die im gesamten Trassenverlauf immer wiederkehrenden Materialien und Ausstattungselemente wie die charakteristischen Beton-Sitzblöcke mit Holzauflage, Fahrradlehnenbügel, Abfallbehälter und Granitsteinpflaster verwendet, die zur Identitätsstiftung und Wiedererkennbarkeit der Hafentrasse beitragen. Ergänzt wird die Ausstattung mit einer Informationstafel zur Geschichte der Hafentrasse.

Die Übergänge vor den Straßen werden im Sinne eines Aufmerksamkeitsfeldes mit gebrauchtem Granitgroßsteinpflaster versehen. Um ein Überfahren der Hafentrasse zu verhindern, werden jeweils am Bauanfang und Bauende mittig des Weges je zwei Absperrpoller eingebaut. Ebenso wird die Grünfläche an der Zufahrt der DB an der östlichen Grundstücksgrenze mit Rundholzpollern aus Hartholz (Robinie) gesichert. Die Einbauhöhe der Poller beträgt 0,60 m über OK Gelände.

Westlich der gesamten Trasse erhalten die Flächen eine Rasenansaat, in die auch eine durchgehende Reihe aus Crataegus monogyna (Weißdorn) eingeordnet wird. Die z. T. unsanierten Gebäude auf beiden Nachbargrundstücken und auch die angrenzenden Parkplatzflächen sollen durch eine Gehölzkulisse abgeschirmt werden. Die vorhandene Baum- und Strauchpflanzung auf der Ostseite wird überarbeitet und entsprechend ergänzt, die anderen Gehölzflächen an den Außenkanten des städtischen Grundstücks werden neu angelegt.

Die **Familienverträglichkeitsprüfung** fand am 16.10.2012 statt. Die Gestaltung wurde mit folgender Begründung als familienverträglich eingestuft:

Der vorliegende Beschluss beinhaltet die Fortsetzung des autofreien Rad- und Fußweges zum Hauptbahnhof bzw. zum Stadthafen und erweitert damit diese wichtige Verbindungsfunktion. Die „Hafenbahntrasse“ ist familienverträglich, weil über sie eine autofreie, bequeme Erschließung über mehr als 6 km Länge quer durch das südliche Stadtgebiet ermöglicht wird. Die Hafenbahntrasse verbindet übergeordnete Naherholungsräume (Thüringer Bahnhof, Pestalozzipark, Pulverweiden) und andere wichtige Zielorte (von Hafen bis Bahnhof, von Wohnen bis Einkaufen). Die Trasse wird daher als familienverträglich eingestuft.

<b>4</b>	<b>Finanzierung</b>
----------	---------------------

Die Maßnahme liegt im Fördergebiet Altindustriestandorte – Merseburger Straße. Die Realisierung erfolgt in Abhängigkeit von der Bestätigung des Haushaltes 2013. Die Förderquote beträgt 66 %.

#### Finanzierungsübersicht Hafenbahntrasse – Anschluss Hauptbahnhof

Haushaltseinstellung gemäß Finanzplan HHJ 2011 und 2012

PSP-Element	Bezeichnung	HHJ 2011	HHJ 2012	HHJ 2013
7.660073.700.200	Tiefbau	0	0	445.000
7.660073.700.100	Planungsleistung	40.000	46.500	5.000
7.660073.735	Erwerb von Gebäuden und Grundstücken	75.500	18.200	0
<b>Gesamtkosten</b>		<b>115.500</b>	<b>64.700</b>	<b>450.000</b>
7.660073.705.104	Zuweisung v. Land, Altindustriestandorte	77.000	38.800	300.000
Eigenmittel d. Stadt		38.500	25.900	150.000
<b>Fördermittel + Eigenmittel</b>		<b>115.500</b>	<b>64.700</b>	<b>450.000</b>

Finanzierungsübersicht des Bauablaufs

PSP-Element	Kostenberechnung	HHJ 2011	HHJ 2012	HHJ 2013
7.660073.700.200	Tiefbau	0	0	260.600
7.660073.700.100	Planungsleistung	0	26.770	10.700
7.660073.735	Erwerb von Gebäuden und Grundstücken	50.905	460	18.200
<b>Gesamtkosten</b>		<b>50.905</b>	<b>27.230</b>	<b>289.500</b>

Der Kaufvertrag für das Grundstück der Hafenbahntrasse ist bereits 2011 geschlossen worden. Die Restkaufsumme fließt erst nach Fertigstellung der Baumaßnahme ab. Die bereits gebundenen Mittel werden per Haushaltsübertragung in 2013 zur Verfügung gestellt.

Auf Grund der in 2012 widerrufenen Fördermittel im Förderprogramm Altindustriestandorte Merseburger Str. werden für das HHJ 2013 eingestellte Erlöse aus Grundstücksverkäufen bereits im HHJ 2012 zur Deckung der Ausgaben herangezogen. Die in 2012 für Planung verausgabten Leistungen werden damit über die Bereitstellung der Verkaufserlöse gedeckt.

## Kostenberechnung nach DIN 276

Nr.	Kostenart	Summe Kostenart	Gesamtsumme
<b>100</b>	<b>Grundstück</b>		
	<b>110 Grundstückswert</b>	42.780	
	<b>120 Grundstücksnebenkosten</b>		
	121 Vermessungskosten	9.540	
	123 Notariatskosten, Grunderwerbssteuer	6.100	
	<b>Summe Grundstück</b>	<b>58.420</b>	<b>58.420</b>
<b>500</b>	<b>Außenanlagen</b>		
	<b>510 Geländeflächen</b>		
	512 Bodenarbeiten	16.600	
	<b>520 Befestigte Flächen</b>		
	521 Wege	60.740	
	524 Stellplätze	4.540	
	<b>540 Techn. Anlagen in Außenanlagen</b>		
	546 Starkstromanlagen (Beleuchtung)	28.330	
	<b>550 Einbauten in Außenanlagen</b>		
	551 Allgemeine Einbauten (Bänke, Papierkörbe, Info-Tafel)	7.200	
	552 Besondere Einbauten (Schanke Parkplatz)	2.750	
	<b>570 Pflanz- und Saatflächen</b>		
	571 Oberbodenarbeiten	7.730	
	572 Vegetationstechn. Bodenbearbeitung	8.250	
	574 Pflanzen	36.200	
	575 Rasen und Ansaaten	1.540	
	<b>590 Sonstige Maßnahmen für Außenanlagen</b>		
	591 Baustelleneinrichtung	3.520	
	593 Sicherungsmaßnahmen	940	
	594 Abbruchmaßnahmen	23.770	
	597 Zusätzliche Maßnahmen (Rodung, Rückschnitt)	16.500	
	<b>Summe Außenanlagen</b>	<b>218.610</b>	<b>218.610</b>
<b>700</b>	<b>Baunebenkosten</b>		
	<b>730 Architekten- und Ingenieurleistungen</b>		
	732 Freianlagenplanung	27.460	
	734 Planung der Ing.-bauwerke und Verkehrsanlagen		
	<b>740 Gutachten und Beratung</b>		
	743 Bodenmechanik, Erd- und Grundbau	4.095	
	<b>Summe Baunebenkosten</b>	<b>31.555</b>	<b>31.555</b>
	<b>Gesamtsumme Netto</b>		<b>308.585</b>
	<b>Mehrwertsteuer 19 %</b>		<b>58.631</b>
	<b>Gesamtsumme Brutto</b>		<b>367.216</b>

## Bauablauf

Der Baubeginn ist ab August 2013 möglich. Der Bauzeitraum beträgt etwa 4 Monate, damit kann die Maßnahme voraussichtlich im November abgeschlossen werden.

<b>5</b>	<b>Folgekostenentwicklung</b>
----------	-------------------------------

### Flächenänderungen

Kostenfaktor	Bestand		Neu	
	Fläche in m <sup>2</sup>	Summe / Jahr	Fläche in m <sup>2</sup>	Summe / Jahr
<b>Befestigte Flächen</b>				
Asphaltflächen / Pflasterflächen	0	0,00 €	1000	1.200,00 €
<b>Grünflächen</b>				
Gehölze (Altbestand ausmähen)	0	0,00 €	470	676,80 €
Rasen	0	0,00 €	1380	483,00 €
<b>Summe / Jahr (netto)</b>		<b>0,00 €</b>		<b>2.359,80 €</b>
Mehrwertsteuer 19%		0,00 €		448,36 €
<b>Summe / Jahr (brutto)</b>		<b>0,00 €</b>		<b>2.808,16 €</b>

Die Fläche befand sich bislang nicht im Eigentum und damit auch nicht in der Unterhaltungspflicht der Stadt. Mit der Neuanlage der Hafenbahntrasse fallen die gesamten Unterhaltungskosten im städtischen Haushalt an. Die befestigten Flächen obliegen dabei dem FB Bauen, die Grünflächen dem FB Umwelt, Abt. Stadtgrün.

### Baumpflanzungen

Kostenfaktor	Stück	Kosten / Baum	Gesamtkosten
2 -jährige Entwicklungspflege	34	170,00 €	5.780,00 €
Baumpflege Jugendphase (4. und 5. Standjahr)	34	270,00 €	9.180,00 €
Baumpflege Reifephase (6. bis 15. Standjahr)	34	580,00 €	19.720,00 €
Standortpflege (wässern, hacken, säubern, Baumverankerungen richten usw. für 12 Jahre)	34	940,00 €	31.960,00 €
<b>Summe Gesamt</b>		<b>1.960,00 €</b>	<b>66.640,00 €</b>

Für eine standortgerechte Erziehung und Pflege sind Maßnahmen entsprechend der ZTV Baumpflege über einen Zeitraum von 15 Jahren erforderlich. Das erste Jahr Fertigstellungspflege nach der Baumpflanzung ist Bestandteil der Baumaßnahme und wird mit gefördert. Für die restlichen 14 Jahre fallen im Durchschnitt 140,00 € pro Baum, insgesamt also 4.760,00 € im Jahr an Unterhaltungskosten an.

Anlagen:      Lageplan Entwurf  
                   Checkliste Barrierefreiheit