

Entwurf der Vorlage zum Gestaltungsbeschluss aus dem Jahr 2011

Ausbau des Straßenzuges Heideallee/Gimritzer Damm zwischen Weinbergweg und Rennbahnkreuz

– Ist nicht Teil des Beschlusses, sondern dient nur zur Begründung/Herleitung der Grundzüge der Planung im Sinne der Auswahl einer zu bevorzugenden Grundvariante –

Inhaltsverzeichnis

1. Veranlassung
2. Vorhersehbare Verkehrsentwicklung
3. Ergebnisse der Vorplanung
 - 3.1 Allgemeines/Querschnittsgestaltung
 - 3.2 Motorisierter Individualverkehr
 - 3.3 Öffentlicher Verkehr
 - 3.4 Rad- und Fußverkehr
 - 3.5 Straßenraumgestaltung, Natur und Umwelt
4. Beschreibung der Vorzugsvariante
 - 4.1 Knoten Weinbergweg
 - 4.2 Knoten Weinbergweg bis Bahnübergang Heideallee
 - 4.3 Bahnübergang Heideallee (Nordanbindung Halle-Saale-Schleife) bis Bahnübergang Gimritzer Damm
 - 4.4 Haltestelle Gimritzer Damm bis Rennbahnkreuz
 - 4.5 Technische Ausstattungen
5. Kosten (veraltete Kostenbasis!)
6. Straßenausbaubeiträge
7. Termine und weiteres Vorgehen (wurde entfernt, da veraltet)
8. Familienverträglichkeitsprüfung, Stellungnahme des Radverkehrsbeauftragten, Nachweis der Barrierefreiheit

Anlagenverzeichnis

1. Übersichtsplan
2. Übersichtslageplan (Vorzugsvariante)
3. Regelquerschnitte (Vorzugsvariante)

4. Darstellung der Varianten
- 4.0. Tabellarischer Variantenvergleich
- 4.1. Knoten Weinbergweg (KN1)
- 4.2. Heideallee Süd
- 4.3. Gimritzer Damm Nord
- 4.4. Haltestelle Gimritzer Damm

5. Ergebnisse landschaftspflegerischer Begleitplanung
- 5.1 Bestands- und Konfliktplan (Vorzugsvariante)
- 5.2 Gestaltungsplan (Vorzugsvariante)

6. Kostenübersicht (veraltete Kostbasis!)

7. Familienverträglichkeitsprüfung

8. Stellungnahme des Radverkehrsbeauftragten

9. Nachweis der Barrierefreiheit

1. Veranlassung

Der Straßenzug Heideallee/Gimritzer Damm ist Teil der Kreisstraße K 2127 (Rennbahnkreuz – Lettin – Salzmünde). Im Straßennetz der Stadt Halle vermittelt dieser Straßenzug als Hauptverkehrsstraße:

- die radiale Verbindung vom Stadtzentrum (Rennbahnkreuz [B 80]) zu den Stadtteilen Heide Süd, Heide Nord, Lettin und Dölau und zur L 159,
- eine tangentielle Verbindung von der A 143/B 80/Halle Neustadt in Richtung Giebichenstein/Trotha/A 14.

Gleichzeitig werden über ihn Heide Süd und Teile von Halle Neustadt an das Hauptnetz angebunden.

Der Straßenzug weist im Bezug auf den Straßenzustand:

- westliche Richtungsfahrbahn südlich Bahnübergang Gimritzer Damm,
- Nebenanlagen im Zuge des Gimritzer Dammes
- ungeklärte bzw. mangelhafte Entwässerung

wie auch auf funktionale Aspekte:

- in den Spitzenstunden teilweise unzureichende Leistungsfähigkeit (Zufahrt Weinbergweg, Knoten Blücherstraße in Richtung Süden),
- fehlende Abbiegebeziehung von Süden in die Walter-Hülse-Straße, (Erschließung Uni, TGZ, Wohnquartiere Heide-Süd)
- regelwidrige Trassierung der Straße (Mindestradien für $v_e = 50$ km/h deutlich unterschritten) zwischen Gimritzer Damm und Heideallee (heute Unfallschwerpunkt),
- Unterschreitung der Vorgaben für Gleisbögen nach der Trassierungsrichtlinie am Saugraben und im Bereich der südlichen Heideallee,
- 2-facher Lagewechsel (Bahnübergang) der Straßenbahntrasse zwischen Mittel- und Seitenlage,
- fehlende soziale Sicherheit (Beleuchtung und Einsehbarkeit) der Nebenanlagen im Bereich Gimritzer Damm,
- fehlende bzw. unzureichende Rad- und Fußwegequerungen,
- aus heutiger Sicht unbefriedigende Haltestellengestaltung (Bahnsteighöhen, Leitsystem, etc.),
- fehlende städtebauliche (Grün-)Fassung des Gimritzer Dammes

erhebliche Defizite auf. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich der bauliche Zustand der Anlagen bis zur Baudurchführung weiter verschlechtern wird.

Der Bereich Heide Süd/Weinbergcampus ist ein wesentlicher Entwicklungs- und Wirtschaftsstandort der Stadt Halle. Daher muss die Stadt bestrebt sein, für diesen Standort eine optimale Infrastruktur vorzuhalten.

Folgerichtig ist der Ausbau des Straßenzuges Heideallee/ Gimritzer Damm als „Neubaumaßnahme mit höchster Priorität“ im Verkehrspolitischen Leitbild der Stadt Halle und im Flächennutzungsplan enthalten.

2. Vorhersehbare Verkehrsentwicklung

Verkehr und Verkehrsanlagen sind kein Selbstzweck sondern sichern eine geordnete Entwicklung/Erschließung von urbanen Räumen. Die Prognosen zur Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung in Halle und Umgebung waren seit Beginn der 90-er Jahre einer starken Dynamik unterworfen. Die sehr optimistischen Prognosen der ersten Jahre nach 1990 mussten korrigiert werden. Jetzt wird versucht, die demografischen, sozialen und wirtschaftlichen Umbrüche in ihrer ganzen Tragweite in der Stadtentwicklung und damit in den Prognosemodellen zu reflektieren. Dabei steht die Stadt auch immer vor dem Spagat zwischen einer Anpassung der Infrastruktur an die Stadtumbauprozesse sowie den demografischen Wandel und dem Offenhalten von Entwicklungsoptionen.

Reflektiert man die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre, so muss man einen sich langsam abflachenden Belegungsrückgang von 25.000 Kfz/Tag 1997 über 20.000 Kfz/Tag 2003 auf heute ca. 18.000 Kfz/Tag feststellen. Dafür sind folgende Entwicklungen verantwortlich:

- drastischer Einwohnerrückgang insbesondere in den benachbarten Großwohnsiedlungen bei gleichzeitig geringer werdender Pkw-Verfügbarkeit/Nutzung der verbleibenden Bewohner,
- Konzentration von Verkehrsmitteln auf das Hauptnetz mit der Inbetriebnahme der A 14, der A 38 und der B 6 n
- Reduzierung des Verkehrs aus Richtung L 159 („Harzhochstraße“), infolge der Inbetriebnahmen
- Erhöhung des Quell- und Zielverkehrs im Bereich Heide Süd, Weinbergcampus, Universität.

Vor diesem Hintergrund wurden die der Vorplanung zugrundeliegenden Verkehrszahlen zu Planungsbeginn nochmals abgeglichen. Dabei flossen die vorliegenden Zählwerte aus automatischen und manuellen Zählungen, die Werte aus Pegelzählstellen sowie die Ergebnisse der Kennzeichenverfolgung mit in die Prognosewerte 2025 ein. In dem der Prognose zugrunde liegenden Zielnetz wurde von einer vollständigen Realisierung der A 143 und der Europachaussee ausgegangen. Vor diesem Hintergrund ist mit einer weitgehenden Beibehaltung der derzeitigen Belegung zu rechnen. Wenn die A 143 nicht oder nur sehr spät realisiert werden könnte, ist von einer erheblichen Verkehrszunahme auszugehen. Dies bedeutet auf der als Alternative für die A 143 relevanten Ausweichroute Gimritzer Damm – Heideallee – Weinbergweg eine Mehrbelastung von über 10 %. Weitere (Prognose-) Belegungsunsicherheiten könnten aus folgenden Gründen das Verkehrsaufkommen steigern:

- überdurchschnittliche Wirtschafts- und/oder Siedlungsentwicklung (geringe Wahrscheinlichkeit auf Grund der für das Stadtgebiet definierten Flächenpotentiale),
- Realisierung eines nördlichen Saaleüberganges (geringe Wahrscheinlichkeit),
- umweltpolitisch motivierte Verkehrsverlagerungen aus zentrumsnahen Bereichen (ansatzweise bereits in der politischen Diskussion),
- temporäre Ereignisse wie Sperrungen, Unfälle, Veranstaltungen.

Abgesehen von kurz- und mittelfristigen konjunkturellen Schwankungen ist eine langfristige Änderung des Mobilitätsverhaltens nicht auszuschließen.

Vor dem Hintergrund all dieser Unabwägbarkeiten ist die Stadt gut beraten, bei diesem für ihre Entwicklung bedeutsamen Vorhaben eine Leistungsfähigkeitsreserve von 10 bis 15 % einzuplanen.

3. Ergebnisse der Vorplanung

3.1 Allgemeines/Querschnittsgestaltung

Auf Grund der o. g. vorhersehbaren Verkehrsentwicklung wurde die Vorplanung bewusst variantenoffen geführt. Ziel der Planung war und ist nicht ein 4-streifiger Ausbau sondern eine sichere und wirtschaftliche Verkehrsanlage, die den zukünftigen Ansprüchen ihrer Nutzer gerecht werden kann und Potentiale für mögliche Entwicklungen offen lässt.

Die Leistungsfähigkeit einer Stadtstraße wird maßgeblich von der Leistungsfähigkeit der Einzelknoten bestimmt. Unter Zugrundelegung der Verkehrszahlen reicht dabei nördlich der Einmündung der Straße Zur Saaleaue ein Querschnitt mit beidseitigen einstreifigen Richtungsfahrbahnen (analog der Delitzscher Straße) aus. Im Bereich zwischen Rennbahnkreuz und der Straße Zur Saaleaue müssen aus den Anforderungen der Leistungsfähigkeit zwei Fahrstreifen pro Richtung verbleiben.

Zur Erhöhung der Havariesicherheit werden die baulich 5,50 m breiten Richtungsfahrbahnen in einen 3,50 m breiten Fahrstreifen und einen 2,00 m breiten Radfahrstreifen unterteilt. Dieser Querschnitt erhält gleichzeitig auch die, aus heutiger Sicht eher theoretische, Option des Betriebes als überbreite Richtungsfahrbahnen. Damit wäre unter der Bedingung der Verlagerung des Radverkehrs auf die Nebenanlagen (verbunden mit gewissen Anpassungen und/oder Qualitätseinbußen bei den Radverkehrsanlagen) eine signifikante Leistungssteigerung für den Kfz-Verkehr möglich.

Auf diesen „Regelquerschnitt“ aufbauend, wurde die nachfolgende Planung in mehreren Varianten, die meist auch abschnittsweise kombinierbar sind, geführt. Im Ergebnis stellt die Vorzugsvariante einen zukunftsfähigen Kompromiss aus allen Nutzungsansprüchen unter Beachtung der hier mannigfaltig vorhandenen Schutzgüter dar.

3.2 Motorisierter Individualverkehr

Der auszubauende Bereich des Straßenzuges Heideallee/Gimritzer Damm wird weitgehend als anbaufreie Hauptverkehrsstraße für eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h projektiert. Zur Einhaltung der Entwurfsparameter ist insbesondere die S-Kurve am Übergang zwischen der Heideallee und dem Gimritzer Damm (auffälliges Unfallgeschehen, vor allem bei Nässe) zu optimieren.

Wie unter 3.1. dargestellt, reicht nördlich der Straße zur Saaleaue jeweils eine Fahrspur für den durchgehenden Verkehr aus. An den Knotenpunkten kommen selbstredend entsprechende Abbiegespuren hinzu. Im Falle einer Verkehrszunahme über die heute vorhersehbare Verkehrsentwicklung hinaus (siehe Punkt 2), wäre die westliche Richtungsfahrbahn (in Richtung Rennbahnkreuz) zwischen Blücherstraße und der Straße Zur Saaleaue als überbreite Richtungsfahrbahn (Breite 5,5 m) zu betreiben. Zwischen dem Knoten Rennbahnkreuz und der Straße Zur Saaleaue sind die heute jeweils 2 Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn auch weiterhin notwendig.

Durch die Optimierung der vorhandenen Knotenpunkte und den Rückbau der Bahnübergangssicherungen soll der Verkehrsablauf deutlich flüssiger gestaltet werden.

Im Rahmen der weiteren Planung wird unter Beibehaltung der ÖPNV-Beschleunigung und unter Beachtung der Interessen von Fußgängern und Radfahrern die Möglichkeit und Sinnhaftigkeit einer Koordinierung der Knoten Blücherstraße und Zur Saaleaue geprüft. Die Knoten Rennbahnkreuz und Weinbergweg müssen auf Grund ihrer Sonderform als Einzelläufer verbleiben. Die heute bereits vorhandenen und die zusätzlichen Querungen für Fußgänger und Radfahrer zwischen den Knoten sollen im Bereich der Richtungsfahrbahnen unsignalisiert erfolgen.

3.3 Öffentlicher Verkehr

Die Straßenbahntrasse wird derzeit im Tagesverkehr von 2 Linien (4 und 5) befahren. Sie soll aus Kostengründen soweit sinnvoll möglich in ihrer Bestandsachse verbleiben. Im Bereich des Saugrabens und der südlichen Heideallee sind die Regeltrassierungswerte deutlich unterschritten. Zur Erhöhung des Fahrkomforts und der Verschleißminderung wird hier eine Trassenoptimierung angestrebt.

Bezüglich der ÖPNV-Erschließung wurde die Lage der einzelnen Haltestellen und die Notwendigkeit zusätzlicher Haltestellen geprüft. Im Wesentlichen ging es dabei um folgende Fragen:

- Lage der Haltestelle Weinberg Campus
Eine Verschiebung auf die Südseite des Knotens wäre geringfügig günstiger. Dies führt aber zu unvermeidbaren Eingriffen in den Baumbestand.
- Notwendigkeit einer zusätzlichen Haltestelle an der Blücherstraße (Eissporthalle)
Durch den voraussichtlichen Wegzug des Finanzamtes ist nur mit sehr geringem Fahrgastaufkommen zu rechnen. Gerade bei Großveranstaltungen ist es günstiger, wenn sich Menschenpulks über eine gewisse Wegstrecke entzerren. Der Fahrzeitverlust und die Kosten rechtfertigen keine zusätzliche Haltestelle.
- Verschiebung der Haltestelle Gimritzer Damm nach Norden (analog Variante 4, siehe dazu Anlage 4.4) als Kompromiss zwischen den Anwohnern (Neustadt, Gut Gimritz) und der Eissporthalle.
Auf Grundlage einer Fahrgastzählung wurde festgestellt, dass von 966 Aussteigern aus der Straßenbahn
 - 58,2 % der Fahrgäste Umsteiger Bus/Bahn und damit variabel sind.
 - 28 % der Fahrgäste gehen von/nach Süden (Neustadt).
 - 8,8 % der Fahrgäste gehen zur Selkestraße (Finanzamt, ...)
 - 3,2 % der Fahrgäste gehen zur Eissporthalle zum Festplatz.
 - 1,8 % der Fahrgäste gehen nach Südosten.

Im Hinblick auf die Zählergebnisse und den vom Land beabsichtigten Wegzug des Finanzamtes wird die Haltestelle am derzeitigen Standort belassen. Die Bahnsteige werden für Großereignisse überbreit ausgeführt.

Im Ergebnis der Untersuchung ist festzustellen, dass die vorhandene Haltestellenanordnung unter Abwägung aller Belange beizubehalten ist.

An der Haltestelle Gimritzer Damm sind ganztägig Anschlussbeziehungen zwischen Bus (34 und 36) und Straßenbahn sicher zu stellen. Zur Anschlusssicherung ist hier jeweils ein Buswardeplatz außerhalb des Lichtraumprofils der Straßenbahn erforderlich. Darüber hinaus sind in allen Haltestellen die Bahnsteigkanten, Blindenleiteinrichtungen und Ausstattungselemente (Unterstände, dynamische Anzeigen etc.) zu optimieren.

An den einzelnen Knoten ist der ÖV unter Beachtung der Interessen von Fußgängern und Radfahrern auch weiterhin zu priorisieren. Die Querungen des Bahnkörpers sind entsprechend den technischen Regelwerken zu sichern.

Die Straßenbahntrasse kann in den Bogenbereichen der südlichen Heideallee und in Höhe Saugraben aufgrund der bestehenden minimalen Gleisradien mit $R \sim 100$ m und $R \sim 150$ m entsprechend Trassierungsrichtlinie BOStrab derzeit nur mit Geschwindigkeiten von 35 bzw. 42 km/h (Grenzwerte) befahren werden. Die vorgesehene Trassenoptimierung durch Vergrößerung der Radien auf $R=180$ m, $R=300$ m und $R=400$ m ermöglicht das Befahren der Trasse im Ausbauabschnitt Heideallee mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h. Mit Herstellung von Mindest- und Regelwerten in den Gleisbögen nach Trassierungsrichtlinie BOStrab durch Vergrößerung der Radien wird die dynamische Belastung der Gleisanlage sowie der Fahrzeuge geringfügig verringert.

3.4 Rad- und Fußverkehr

Wenn man heute als Ortsunkundiger vom Rennbahnkreuz in Richtung Norden schaut, vermisst man im Zuge des Gimritzer Damms die Nebenanlagen. Dies ist neben teilweise fehlenden (z. B. Höhe Saugraben/Park Weinbergwiesen) oder unzureichenden Querungsmöglichkeiten (Zur Saaleue/Blücherstraße) ein Hauptproblem im Bestand.

Die vorhandenen Wege entlang des Straßenzuges haben überwiegend den Charakter von Parkwegen und können meist in beiden Richtungen von Fußgänger und Radfahrer (laut Benutzungsatzung für öffentliche Anlagen, Spielplätze und Grünanlagen der Stadt Halle § 3) genutzt werden. Insbesondere bezüglich der sozialen Sicherheit (Beleuchtung, Einsehbarkeit) aber auch bezüglich der Verkehrssicherheit (Einmündungsbereiche) weisen sie erhebliche Defizite auf.

Genauso vielschichtig wie die bestehenden baulichen Anlagen sind die stark divergierenden Nutzungsansprüche:

- Alltagsnutzer,
- Freizeitnutzer,
- 3 Radfernwege (Himmelsscheiben-Radweg, Radweg Saale-Harz, Saale-Radwanderweg als Umleitungsstrecke der Hauptroute),
- 2 Fernwanderwege (Europawanderweg E11, Lutherweg)
- stark ausgeprägte Verflechtung mit dem übrigen Wegenetz,
- vielschichtige, häufig stark genutzte Wegebeziehungen, die kaum zu bündeln sind,
- unterschiedlichste Führungsformen des Radverkehrs im angrenzenden Wegenetz.

Als Kompromiss dieser Nutzungsansprüche und unter Berücksichtigung der Umweltbelange und der Bau- und Betriebskosten wurden folgende Grundsätze umgesetzt:

- durchgehender, einsehbarer (soziale Sicherheit) und beleuchteter Gehweg auf der Westseite unter weitgehender Nutzung des Bestands (Parkwege, Wirtschaftsweg der Brunnengalerie), lt. städtischer Satzung auch durch Radfahrer nutzbar,
- beidseitig durchgehende verkehrssichere Einrichtungsradverkehrsanlagen in Form von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn (vor allem für den Alltagsnutzer),

- Asphaltierung des Weges auf dem Hochwasserschutzdamm (Beleuchtung bleibt auf Grund der zu erhaltenden Begrünung [Naturschutz] unzureichend), lt. Satzung auch durch Radfahrer nutzbar (das Festhalten am Grünbestand auf der Hochwasserschutzanlage ist nach den jüngsten Hochwasserereignissen im Januar 2011 kritisch zu hinterfragen),
alternativ könnte hier eine Baumreihe am Deichfuß angelegt werden, die aus Sicht des Hochwasserschutzes auch kritisch bewertet wird,
- Verbesserung der Anbindung zur Schwanenbrücke (Asphaltbeläge, Zweirichtungsradverkehr vom Weinberg [östliche Nebenanlagen der Heideallee] bis zur Brücke),
- zusätzliche unsignalisierte Querungen am Knoten Zur Saaleaue (am Nordkopf der Haltestelle) und als Verbindung des Parkes Weinbergwiesen mit der Peißnitz (Schwanenbrücke),
- alle Querungen (an den Haltestellen mindestens eine von beiden) sind entsprechend dem Regelwerk sicher und mobilitätsbehindertengerecht auszubauen.

Entsprechend den Empfehlungen des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten vom 01.08.2011 (siehe Anlage 8)

- sollte eine Begradigung der Fuß- und Radwege zwischen dem Rennbahnkreuz und der Elisabethbrücke baulich vorgezogen werden (siehe auch Pkt. 4.4). Die Möglichkeiten dazu werden von der Verwaltung geprüft.
- sind die Querungsstellen mit „Z-Lösungen“ baulich so zu gestalten, dass auch Fahrräder mit Anhänger und andere übergroße Fahrräder problemlos queren können. Dies wird in der noch zu erstellenden Entwurfsplanung weiter betrachtet.

3.5 Straßenraumgestaltung, Natur und Umwelt

Ausgehend von der ermittelten Bestandssituation und den möglichen projektbedingten Umweltrisiken (betroffene Schutzgüter) besteht der zu beplanende Straßenzug bezüglich der Straßenraumgestaltung und Belange des Naturschutzes aus zwei Abschnitten mit unterschiedlichen Rahmenbedingungen.

Hierbei handelt es sich:

- erstens um den Bereich der Heideallee vom Bauanfang am Knoten Weinbergweg bis zur heutigen Einmündung der Halle Saale-Schleife und
- zweitens um den Abschnitt von der nördlichen Einmündung der Halle Saale-Schleife bis zum Bauende am Rennbahnkreuz.

Die Heideallee wurde zu Anfang des letzten Jahrhunderts als Prachtstraße angelegt, jedoch nicht vollendet. Sie sollte ursprünglich über die Peißnitzinsel hinweg in Richtung Mühlweg führen. Dies wird heute noch insbesondere mit Blick auf die Ausrichtung der Alleebäume im Abschnitt südlich des Knotens Weinbergweg deutlich. Die Heideallee wurde 1953 in den Status eines Naturdenkmals erhoben und stellt dadurch ein sehr wertvolles, zu erhaltendes Schutzgut dar. Gemäß der Schutzverordnung ergibt sich ihre Schutzwürdigkeit insbesondere aus ihrer europaweit einzigartigen Vierreihigkeit.

Grundlage für die Abschätzung möglicher Umweltauswirkungen infolge des Ausbaus der Verkehrsanlage waren vor allem die Ergebnisse der projektbegleitend durchgeführten faunistischen Umweltuntersuchungen. Danach dienen die straßennahen Großgehölze, speziell der Altbaumbestand der Heideallee und die Bäume am Teich zwischen Erich-Neuß-Weg und Gimritzer Damm sowie auf dem Hochwasserschutzdamm zum Teil als wichtige Lebensraumstrukturen und Lebensstätten für besonders und streng geschützte Tierarten. Zu nennen sind zum einen der Marmorierete Rosenkäfer, der mit einer stabilen Population in den Bäumen der Heideallee lebt und zum anderen die Fledermausarten Mopsfledermaus und Wasserfledermaus, welche punktuell hauptsächlich die genannten Strukturen zum gefahrlosen Queren der Verkehrsanlage nutzen.

Städtebauliches Ziel ist es, den Straßenzug zu fassen. Dies sollte ursprünglich durch die auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit wünschenswerte Fortführung der 4-reihigen Alleepflanzung parallel zur Achse der zu optimierenden Verkehrsanlagen bis zum Rennbahnkreuz erreicht werden. Dieses Ziel ist jedoch mit Rücksicht auf die Belange des Naturschutzes bzw. des Hochwasserschutzes nicht vollständig umsetzbar. Im Bereich der Heideallee (Naturdenkmal 4-reihige Platanenallee) werden nur punktuell Bäume durch Neupflanzungen ersetzt, die den verkehrssicher zu gestaltenden Anlagenteilen unter Ausschöpfung der jeweiligen Mindestparameter im Wege stehen.

Darüber hinaus war das Gebot der Eingriffsminimierung auch im Bereich des Gimritzer Dammes zu beachten. Mit dem Ziel des Erhalts des Bestandsgrüns auf dem Baukörper des Hochwasserdammes wurde auf die dort ursprünglich vorgesehene östliche Baumreihe verzichtet (ändert sich mit dem ggf. vom Land geplanten Ausbau des Dammes). Die geplante westliche Baumreihe wurde in Abschnitten mit intensiven Bestandsgrün ebenfalls unterbrochen. Hier ist im Rahmen der weiteren Planung noch zu prüfen, ob der tatsächlich erhaltbare Bestand (Höhenlage, Zustand, Leitungen, etc.) durch weitere Alleebäume verdichtet werden kann/muss.

Durch die 2 geplanten Alleebaumreihen zwischen der Gleistrasse und den Richtungsfahrbahnen sowie unter Einbeziehung bestehender Grünstrukturen kommt man dem Ziel einer durchgehenden Allee/durchgehender Grünstrukturen sehr nahe, ohne unvertretbar (Gebot der Eingriffsminimierung) in die vorhandenen Schutzgüter einzugreifen.

Die gewählte Vorzugslösung zeichnet sich im Vergleich zu den anderen Varianten des notwendigen Straßen- und Gleisbaus dadurch aus, dass der schutzwürdige Charakter des Naturdenkmals „Heideallee“ durchgängig erhalten wird.

Die wesentlichen Großbäume (einschließlich eines nachgewiesenen Fledermausquartiers) werden erhalten. Dabei ist zu beachten, dass die von Osten gesehene 3. Baumreihe zwischen bestehendes Gleis und bestehende Richtungsfahrbahn bereits im Bestand eine sehr ungünstige Entwicklungsprognose hat. Auch wenn derzeit in diesem Bereich nur eine Deckensanierung vorgesehen ist, sind im Falle von Tiefbaumaßnahmen Probleme zu erwarten.

Durch den fast vollständigen Erhalt der Allee werden erhebliche Beeinträchtigungen der o. g. geschützten Tierarten verhindert (z. B. Beibehaltung der maßgeblichen Überflugstrukturen für Fledermäuse), die ökologische Funktionalität der betroffenen Strukturen durchgängig gesichert sowie mit Schutzmaßnahmen (z. B. Umsetzen von Baumstämmen mit Käferbesiedlung) in den Bauphasen eine Gefährdung von Tieren der betroffenen Populationen vermieden. Die artenschutzrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens ist somit gewährleistet.

Für die unvermeidbaren Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild, insbesondere durch Neuversiegelungen und die Beseitigung straßennaher Gehölze, steht im räumlich funktionalen Zusammenhang eine Kompensationsfläche zur Verfügung, die aus umweltfachlicher und eigentumsrechtlicher Sicht sowie von ihrer Flächengröße geeignet ist. Dabei handelt es sich speziell um das städtische Grundstück der ehemaligen Kompostieranlage (östlich Einmündung Halle Saale-Schleife). Wie mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt, bietet sich die Fläche vor allem für Standort verbessernde Maßnahmen (Entsiegelung), Ausgleichspflanzungen (Auwald)

und damit zur Wiederherstellung von Lebensräumen betroffener Tierarten (z. B. Nisthabitate für Vögel) an.

Bezüglich des betroffenen Bereiches des Naturdenkmals (südlicher Teil) ist der Hinweis angebracht, dass im Rahmen des Projektes der städtebaulich, wirtschaftlich und gestalterisch wünschenswerten vollständigen Erneuerung der 4-reihigen Allee bei gleichzeitiger Ausrichtung auf die heutigen (Verkehrs-)Achsen umweltfachliche und rechtliche Belange entgegenstehen. Neben dem allgemeinen Vermeidungsgebot sind zum Einen der besondere Artenschutz bzw. die erhebliche Betroffenheit streng geschützter Tierarten und zum Anderen die durchgängige Erhaltung des derzeitigen Charakters des Naturdenkmals zu nennen.

Mit Realisierung der Vorzugsvariante sollen in der Ausbaustrecke insgesamt etwa 250 Bäume neu gepflanzt werden.

4. Beschreibung der Vorzugsvariante

Im Rahmen der Vorplanung wurden verschiedenste Trassierungs- und Gestaltungsvarianten untersucht und abgewogen. Für die kritischsten Bereiche sind die Ergebnisse der Variantenvergleiche in der Anlage 4 tabellarisch und grafisch dargestellt. Die „Nullvariante“ ist dabei nicht die bloße Wiederherstellung des Bestandes sondern eine weitgehende Anpassung an den Stand der Technik (außer Leistungsfähigkeit). Zusätzlich notwendige Detailänderungen (z. B. ausreichend breite Inseln an der Blücherstraße etc.) wurden hier aber nicht dargestellt.

Um den Rahmen der Vorlage nicht zu sprengen, wird in den folgenden Punkten nur die Vorzugsvariante begründet dargestellt. Detailfragen zu den verworfenen Varianten werden selbstverständlich im Fachausschuss beantwortet.

4.1. Knoten Weinbergweg

Für die Erschließung des Weinbergcampus ist eine direkte Linksabbiegemöglichkeit aus Richtung Rennbahnkreuz unerlässlich. Dies gilt umso mehr, als künftig alle Stellplätze für die westlich der Heideallee gelegenen Teile der Universität ausschließlich über die Walter-Hülse-Straße erschlossen werden.

Im Ergebnis der Variantenuntersuchung mussten Lösungen als signalisierte Kreuzung oder un- bzw. teilsignalisierter Kreisverkehrsplatz verworfen werden. Die notwendige Leistungsfähigkeit bei gleichzeitigem Erhalt der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer wird nur durch einen vollsignalisierten, als Turbine betriebenen Kreisverkehr erreicht.

Die zu erwartende sehr geringe Umlaufzeit zwischen ca. 60 und 90 Sekunden (straßenbahnabhängig) bei gleichzeitiger optimaler ÖPNV-Beschleunigung bietet nicht nur ausreichende Reserven für eventuelle Verkehrsspitzen sondern reduziert auch die Wartezeit für Fußgänger und Radfahrer gegenüber der Bestandssituation.

Im Interesse einer sicheren und attraktiven Verkehrsabwicklung für alle Verkehrsteilnehmer muss gleichzeitig die direkte Zufahrt zur Straße Weinberg für Kfz unterbunden werden.

Die Erreichbarkeit der Grundstücke wird über die Wolfgang-Langenbeck-Straße/Mothesstraße sicher gestellt, die in der Gegenrichtung bereits heute genutzt wird. Für Fußgänger und Radfahrer bleibt die direkte Zufahrt erhalten.

Im Interesse eines möglichst weitgehenden Erhalts der Alleebäume wird die Straßenbahnhaltestelle nicht auf die verkehrlich günstigere Südseite des Knotens verschoben. Die bestehende Haltestelle stadtwärts wird baulich an die neue Knotengeometrie angepasst und die Wartefläche entsprechend der hohen Fahrgastzahlen und der Ansprüche mobilitätsbehinderter Menschen auf 3,50 m Nutzbreite erweitert. Die landwärtige Haltestelle wird im Zuge der Anpassung an die Knotengeometrie und der daraus erforderlichen Verlängerung nach Norden wegen ihres ohnehin

schlechten baulichen Zustandes vollständig erneuert. Die Haltestellen werden nach Stand der Technik mobilitätsbehindertengerecht ausgestattet (Fahrgastinformations- und Blindenleitsystem, Fahrgastunterstände).

Die Nebenanlagen werden unter Berücksichtigung des Baumbestandes entsprechend angepasst und mit den angrenzenden Bestandsanlagen verknüpft.

Bezüglich der Grüngestaltung des Knotenpunktbereiches ist vorgesehen, dass der unvermeidliche Verlust von 9 Alleebäumen durch Neupflanzungen im Haltestellenbereich und die Weiterführung der Allee bis zum Rennbahnkreuz ausgeglichen wird. Eine Bepflanzung der Fläche im Kreisellinneren sowie eine durchgängige den Kreis umgebende Randbepflanzung des Kreisels mit Bäumen wird aus gestalterischen Gründen sowie zur Gewährleistung der notwendigen Sichtbeziehungen nicht vorgesehen (Anlage von Rasenflächen).

Im Rahmen der weiteren Planung werden für die Westseite des Kreisels (Einmündung Walter-Hülse-Straße) noch Gestaltungsvarianten geprüft. Ziel ist eine Raumkante, die die Grünstrukturen verbindet und die denkmalpflegerischen Belange bei einer neu zu bauenden Einfriedung berücksichtigt.

4.2. Knoten Weinbergweg bis Bahnübergang Heideallee

Dieser Abschnitt der Verkehrsanlage stellt den planerisch schwierigsten Teil der Gesamtanlage dar. Hier waren insbesondere die Belange des Naturschutzes und die Erfordernisse zur Verbesserung der Verkehrsanlagen abzuwägen und kompromissfähig zu vereinen.

Mit der Realisierung der Vorzugsvariante soll der Baumbestand im Zuge der Heideallee weitgehend erhalten werden.

Die Lage der Richtungsfahrbahnen und Gleise wird nur in den Anpassungsbereichen (Zu- und Abfahrt des Kreisels und Übergang zum Gimritzer Damm) im zwingend notwendigen Maß optimiert. Dabei waren die für die Orientierung der Fledermäuse wichtigen Bäume und die angrenzenden Biotop als Zwangspunkte zu berücksichtigen.

Die Trasse der Straßenbahn wird nach Maßgabe eines weitestgehenden Erhalts der bestehenden trassenbegleitenden Baumstandorte bestandsnah angepasst. Mit der zukünftigen Bogenfolge 180 m, 300 m und 400 m können im Abschnitt Heideallee Geschwindigkeiten bis maximal 50 km/h gefahren werden.

Der spitzwinklige Bahnübergang auf der stadteinwärts führenden Richtungsfahrbahn in Höhe der derzeitigen nördlichen Einmündung Halle-Saale-Schleife wird durch die zukünftige Verlagerung der Richtungsfahrbahn nach Süden aufgehoben.

Ausschließlich für den Linksabbieger aus Richtung Norden in Richtung Halle-Saale-Schleife wird der signalisierte Bahnübergang weiter südlich neu angeordnet.

Die Einordnung der stadtauswärts führenden Richtungsfahrbahn gelang ohne Eingriff in den Baumbestand des bestehenden Mittelteils der Heideallee. Hier wurde die bestehende S-Kurve (auffälliges Unfallgeschehen) entsprechend der Mindestwerte des Regelwerkes begradigt.

Für Radfahrer ist in der nördlichen Heideallee Zweirichtungsradverkehr auf der Ostseite ausgewiesen. Da die sehr breite Heideallee über eine erhebliche Trennwirkung verfügt, ist zwischen Weinbergweg und der Zufahrt zur Schwanenbrücke Zweirichtungsradverkehr in den Nebenanlagen vorgesehen. Der Radfahrstreifen aus Richtung Rennbahnkreuz wird vor dem Knoten Weinbergweg auf die Nebenanlagen übergeleitet.

Der derzeitige Weg im Mittelstreifen östlich der Bahnanlage entfällt auf Grund der vorhandenen Alternativen und mangels zukünftiger Fortführung in Richtung Süden ersatzlos. Die dadurch mögliche Entsiegelung kommt den Standortbedingungen der geschützten Alleebäume zugute.

Auf der Westseite der südlichen Heideallee beginnt nach dem Knoten Weinbergweg in südlicher Richtung der heute schon teilweise vorhandene Radfahrstreifen. Der Fußverkehr wird unter westlicher Umgehung der Teichbiotope analog dem Bestand zum Park Weinbergwiesen geführt. Im Hinblick auf die geringe Fußgängerfrequenz, die sehr sensiblen Biotope und die Fortführung in der Parkanlage Weinbergwiesen ist diese abgesetzte, auch von Radfahrern nutzbare Führung hinnehmbar.

Der alte Baumbestand der südlichen Heideallee und die Großgehölze am Teich östlich des Erich-Neuß-Weges sowie im Bereich der Einmündung der Halle Saale-Schleife besitzen für gesetzlich besonders und streng geschützte Tierarten, speziell für die Mopsfledermaus, Wasserfledermaus und den Marmorierten Rosenkäfer besondere Lebensraumfunktionen. Die genannten Fledermausarten orientieren sich bei ihrem Flug an Vegetationsstrukturen und nutzen die Kronen der alten Bäume im Eingriffsbereich als zusammenhängende Leitstruktur. Bei Zerschneidung und Verlust von Leitstrukturen geht die Überflugfunktion für die Tiere verloren. Die Tiere müssen sich im Verkehrsraum neu orientieren und sind gezwungen im Bereich des fließenden Verkehrs zu fliegen, so dass eine signifikante Erhöhung des Kollisions-/ Tötungsrisikos entsteht (Verletzung des Verbotstatbestandes lt. § 44 Abs.1 Nr. 2 BNatSchG).

Diese erhebliche Beeinträchtigung wird durch den vorgesehenen Erhalt der wesentlichen Bäume mit der vorgeschlagenen Vorzugsvariante vermieden. Die Überflugfunktion wird durchgängig erhalten und das Kollisionsrisiko erhöht sich nicht.

Die Käferart Marmorierter Rosenkäfer wurde in zahlreichen Alleebäumen der Heideallee nachgewiesen, wo sie in Baumhöhlen lebt. Von den im Planungsbereich vorhandenen 36 Habitatbäumen werden bei Variante 7 insgesamt 8 Bäume (22%) gefällt.

Die Verletzung eines Verbotstatbestandes lt. § 44 Abs.1 BNatSchG wird mit geeigneten Vermeidungsmaßnahmen verhindert (z. B. Verbringung der besiedelten Baumstämme auf geeignete Flächen), sodass gemäß § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG die ökologische Funktionalität erhalten wird.

4.3. Bahnübergang Heideallee bis Bahnübergang Gimritzer Damm

Maßgebend für die hier erforderliche Querschnittsgestaltung ist der Knoten Blücherstraße. Zur Erzielung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit sind hier beidseitig des Bahnkörpers Richtungsfahrbahnen vorzusehen. Eine Beibehaltung des Bestandes wäre in den Spitzenstunden nicht leistungsfähig. Gleichzeitig sollte aus Gründen der Sicherheit und eines geordneten Verkehrsablaufes bei Veranstaltungen die Parkplatzzufahrt zur Eissporthalle abgebunden werden. Als Ersatz wird die bestehende Parkplatzanbindung zur Halle-Saale-Schleife für den Zweirichtungsverkehr hergerichtet. Damit entsteht außerhalb des fließenden Verkehrs ausreichend Stauraum für Einlasskontrollen u. ä.. Unabhängig davon wird für den Hochwasserfall und für Rettungsfahrzeuge eine direkte Notzufahrt vom Gimritzer Damm aufrecht erhalten. Damit kann der Betrieb der Eissporthalle auch im Hochwasserfall aufrecht erhalten werden.

Die beiden Bahnübergänge werden zurückgebaut. Im Bereich der nördlichen Anbindung der Halle-Saale-Schleife wäre nach derzeitigem Erkenntnisstand (Untersuchungen des Landes laufen bis Ende 2011) ein transportables Schott erforderlich. Daher könnte die Anbindung nach Süden verschoben werden, was eine Kombination mit der wichtigen Geh- und Radwegquerung (Verbindung Weinbergwiesen – Peißnitz) ermöglicht. Im Interesse des Verkehrsflusses ist die Zufahrt zur Schleife auch weiterhin aus allen Richtungen möglich. Die Ausfahrt wird jedoch auf das Rechtsabbiegen beschränkt. Am Knoten Weinbergweg kann der im Normalfall sehr geringe Verkehr dann in zumutbarer Entfernung wenden. In diesem Bereich kann bei Bedarf auch die Anbindung des Baufeldes vom B-Plan 32.3 erfolgen (zurzeit rechts rein/raus vorgesehen).

Im Bereich dieses BÜ's nördlich des Saugrabens entsteht eine neue Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer. Auf Grund guter Erfahrungen im Bereich Magistrale, Reilstraße u. ä. soll hier auf eine Signalisierung der Fahrbahnquerung verzichtet werden. Durch eine Z-förmige Führung wird die Übersichtlichkeit weiter erhöht. Analog wird die bestehende Querung Selkestraße geschaltet. Zusätzlich zu den beidseitigen Radfahrstreifen führen beidseitig (Hochwaserdamm und Brunnen- bzw. Parkweg) auch für Radfahrer nutzbare Wege (auf der Westseite beleuchtet) entlang. Die Aufstellflächen für Fußgänger und Radfahrer werden am Knoten Blücherstraße gegenüber dem Bestand (Provisorium) regelkonform vergrößert.

Im Falle einer unerwarteten Verkehrszunahme könnte der Radfahrer mittels einer kleineren baulichen Überleitung am Knoten Blücherstraße zwischen Blücherstraße und der Straße Zur Saaleue und nur in Richtung Süden auf den Brunnenweg verlagert werden. Damit wäre der Straßenzug gegenüber der geplanten Variante (vorhersehbare Verkehrsentwicklung) ohne größere bauliche Änderungen über 20% leistungsfähiger.

4.4. Haltestelle Gimritzer Damm bis Rennbahnkreuz

An der Haltestelle Gimritzer Damm werden ganztägig feste Anschlussbeziehungen zwischen Bus und Bahn gewährleistet. Zur besseren Anschlusssicherung, insbesondere bei Fahrplanabweichungen, ist eine Separierung der Haltestellen von Bus und Bahn erforderlich.

Der Bus kann somit außerhalb des Lichtraumprofils der Straßenbahn warten. Dies bedingt eine Verlängerung der Haltestellenanlage einschließlich der zugehörigen Querungen gegenüber dem Bestand um ca. 60 m.

Gleichzeitig können die Bahnsteigkanten auf die unterschiedlichen Fahrzeuge (Straßenbahn + 23 cm, Bus + 18 cm) angepasst werden, um den mobilitätsbehindertengerechten Einstieg optimal zu gewährleisten.

Die Haltestelle Gimritzer Damm wird entsprechend den o. g. Anforderungen vollständig neu niederflur- und behindertengerecht ausgebaut. Die Ausstattung mit Fahrgastinformations-, Blindenleitsystem und Fahrgastunterständen ist vorgesehen.

Mit der durchgehenden signalisierten Fußgänger- und Radfahrerquerung nördlich der Einmündung Zur Saaleue wird der heutige diagonale Fuß- und Radverkehr im Haltestellenbereich verlagert werden. Der nördliche Haltestellenzugang wird dann als zusätzliches Angebot unsignalisiert und nicht rollstuhlgerecht (Treppen zum Weg auf dem Damm) angelegt. Lediglich die Busausfahrt und die Gleisquerung werden ggf. signaltechnisch gesichert.

Auf Grund des derzeitigen und des vorhersehbaren Verkehrsaufkommens kann am Knoten Zur Saaleue eine Linksabbiegespur aus Richtung Süden und eine Rechtsabbiegespur aus Richtung Westen entfallen. Gleichzeitig werden die Radverkehrsführungen, insbesondere in der Straße Zur Saaleue optimiert.

Auf Grundlage der vorliegenden Zähl- und Prognosedaten kann die Kfz-Führung am Rennbahnkreuz analog dem Bestand erhalten bleiben. Da in der Praxis im Gimritzer Damm häufiger Rückstausituationen zu beobachten sind, soll die tatsächliche Routenwahl der Kfz im Knotenbereich im Rahmen der Entwurfsplanung nochmals erhoben werden. Durch eine geänderte Spuraufteilung (nur Markierung und Signalgeber) in der Zufahrt Gimritzer Damm und im Südwestbereich des Kreisels wäre hier bei Bedarf eine Optimierung ohne wesentliche bauliche Veränderungen denkbar.

Das vorhandene nördliche Haltestellenpaar Rennbahnkreuz wird in der Oberfläche erneuert und mit Blindenleitsystem versehen.

Zur Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer wird die Anbindung der Mansfelder Straße optimiert. Die Nebenanlagen werden parallel zum Gleis verlegt und die auch heute verbotene Kfz-Zufahrt (straßenrechtlich nur Geh- und Radweg) auf eine vom Nachtbus, ggf. Schienenersatzverkehr und Rettungsfahrzeugen nutzbare Grundstückszufahrt/Gehwegüberfahrt reduziert. Dadurch verbessern sich auch die Querungsbedingungen für Fußgänger und Radfahrer.

Zusätzlich werden die Wegebeziehungen aus Richtung Westen optimiert.

4.5. Technische Ausstattungen

Die Straßen- und Gleisentwässerungsanlagen werden grundsätzlich erneuert. Nach derzeitigem Planungsstand wird es dazu erforderlich werden, aufgrund fehlender bzw. für den Ausbauzustand unbrauchbarer Längsentwässerungen durch neue Sammelstränge in Längsrichtung der Verkehrsanlage bis zum Vorfluter zu ersetzen.

Die auszubauenden Verkehrsanlagen erhalten durchgängig eine neue, auf den Außenseiten der Richtungsfahrbahnen angeordnete Straßenbeleuchtungsanlage entsprechend dem Stand der Technik. Für abgerückte Gehwegverbindungen auf der Westseite der Verkehrsanlage kann eine (auch partielle) gesonderte Beleuchtungsanlage erforderlich werden.

Die Lichtsignalanlagen der Knoten im Ausbauareal werden erneuert bzw. angepasst (Rennbahnkreuz).

Es wird angestrebt, Teile der bestehenden Anlagen soweit wieder zu verwenden, wie sie dem Stand der Technik entsprechen. Zur Koordinierung der LSA werden entsprechende Koordinierungsstrecken zwischen den Knoten Blücherstraße und der Straße Zur Saaleaue vorgesehen.

Mit Veränderung und Ausbau der Bahnanlagen werden ebenso die Bahnenergieversorgungs- und Kommunikationsanlagen der HAVAG den technischen Erfordernissen angepasst.

5. Kosten

Für die insgesamt 9 Varianten und Untervarianten V0 bis V7 wurden im Zuge der Vorplanung die Kosten geschätzt (siehe Anlage 6).

Die Variante V0 als Ausbauvariante im Bestand (Nullvariante unter Beachtung aktueller Regelwerke und Erfordernisse [außer Leistungsfähigkeit MIV]) ist dabei mit 8,30 Mio. € die kostengünstigste Variante, erfüllt aber nicht die technischen, funktionalen und gestalterischen Zielvorstellungen. Im Kostenvergleich der Varianten wird die Nullvariante deshalb nicht heran gezogen.

Die Varianten und Untervarianten V1 bis V7 sind durch annähernd gleichen Ausbaustandard in jeweils abgewandelten Geometrien gekennzeichnet. Entsprechend differenzieren sich die Baukosten kaum und liegen in einem Bereich zwischen 17,53 Mio. € und 19,40 Mio. €. Der Durchschnittswert über die Varianten V1 bis V7 liegt bei 18,71 Mio. € (einschließlich Baunebenkosten).

Bei allen Varianten mit beidseitigen Richtungsfahrbahnen entstehen Folgekosten (Summe aus Neu- und Ausbauabschnitten) von ca. 60 T €/Jahr. Darin enthalten sind die jährlichen Wartungs- und Unterhaltungskosten für die verkehrstechnischen Anlagen, Beleuchtung, Straßenentwässerung, Grünpflege,.... Bei einer bloßen Sanierung des Bestandes mit entsprechendem punktuellen Ausbauten sowie einer Ergänzung fehlender Anlagen (Beleuchtung, Entwässerung, ...) entstehen nur geringfügig geringere Folgekosten.

Dabei ist zu beachten, dass die Anpassung an den Stand der Technik (z.B. Beleuchtung, Entwässerung, ...) zusätzliche Anlagen erfordert, die jeweils Folgekosten verursachen.

Die umweltrechtskonforme und leistungsfähige Gestaltung ist ausschließliches Kriterium für die Auswahl der Vorzugsvariante 7.

Für die **Vorzugsvariante 7** wurden in 1. Kostenschätzung vom 01.08.2011 im Zuge der Vorplanung folgende Kosten ermittelt (einschließlich Baunebenkosten):

Gesamtkosten (Brutto):	18.573.000 €
davon	
- Stadt Halle:	11.802.000 €
- HAVAG:	6.771.000 €

Die Fördermittel sind mit Stand Juli 2011 noch nicht gesichert. Die Verwaltung führt entsprechende Gespräche mit dem Landesverwaltungsamt und dem Ministerium. Der Straßenbahnanteil (ÖV) und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen sind Bestandteil des Stadtbahnprogrammes. Eine GA-Förderung ist zurzeit auf Grund der aktuellen Vorgaben des Landes unrealistisch. Die Entflechtungsgesetzmittel für den IV sind durch die Stadt erheblich überzeichnet. Somit stellt das Stadtbahnprogramm die einzige Finanzierungsmöglichkeit dar.

Eine Sicherstellung der Finanzierung ohne Fördermittel ist derzeit nicht zu erwarten. Die dann weiter zu verfolgende Minimalvariante wäre eine partielle Rekonstruktion der verschlissenen Anlagenteile. Dies würde den Gesamtzustand weiter verschlechtern und die vorhandenen verkehrlichen Defizite nicht beheben. Des Weiteren wäre mit erhöhten Unterhaltungs- bzw. Folgekosten zu rechnen. Die Einhaltung der fördertechnischen Voraussetzungen stellt somit eine bedeutende Randbedingung für die Projektplanung dar.

Finanzierung

Finanzierungsanteil	Anteil HAVAG	Anteil Stadt Halle
	[Brutto in €]	[Brutto in €]
Eigenmittel	1.354.200	2.826.390
Straßenausbaubeiträge	---	20.000
Fördermittel	5.416.800	8.955.610
Summe (Anteil)	6.771.000	11.802.000
Summe Gesamtbaumaßnahme *	18.573.000	

* inkl. Planung / Bauerkundung / vorhabenübergreifende Projektsteuerung

Für den Fall der Förderung wird derzeit von einer Förderquote Straße von 80% und Straßenbahn von 90 % der förderfähigen Kosten (Stadtbahnprogramm oder 80 % bei „normaler“ Förderung nach Entflechtungsgesetz) ausgegangen.

Der dargestellte Mittelbedarf, die Mitteleinstellung sowie die Förder- und Beitragsanteile sind vorläufig und müssen in den folgenden jährlichen Haushaltsplanungen bedarfsgerecht angepasst werden.

Jahr der Kassen- wirksamkeit	Ausgaben			Einnahmen	
	Gesamt- kosten für die Stadt (ohne ÖPNV)	davon		Förderung	Straßen- ausbau- beiträge
		Bauneben- kosten	Baukosten		
	[Brutto in €]	[Brutto in €]	[Brutto in €]	[Brutto in €]	[Brutto in €]
2010	87.487	87.487	---	---	---
2011	200.000	200.000	---	---	---
2012	300.000	300.000	---	---	---
2013	3.700.000	350.000	3.350.000	2.960.000	---
2014	2.756.100	250.000	2.506.100	2.204.880	---
2015	4.054.100	250.000	3.804.100	3.227.280	20.000
2016	704.313	76.886	627.427	563.450	---
Summe	11.802.000	1.514.373	10.287.627	8.955.610	20.000

6. Straßenausbaubeiträge

Die Verkehrsanlage ist als weitestgehend anbaufreie Hauptverkehrsstraße eingestuft. Überwiegend grenzen Liegenschaften der Stadt Halle, der Halleschen Verkehrs AG, der Halleschen Wasser und Stadtwirtschaft GmbH sowie des Landes Sachsen-Anhalt an den vorgesehenen Ausbauabschnitt.

Derzeit erfolgt die Prüfung zur Erhebung von Straßenausbaubeiträgen gemäß § 6 Abs. 1 KAG-LSA in Verbindung mit der Straßenausbaubeitragssatzung der Stadt Halle. Nach derzeitigem Stand sind mangels anliegender Privatgrundstücke nur geringe Einnahmen zu erwarten (s. o.).

7. Termine und weiteres Vorgehen

Entfällt, da nicht mehr aktuell.

8. Familienverträglichkeitsprüfung, Stellungnahme des Radverkehrsbeauftragten, Nachweis der Barrierefreiheit

Die Familienverträglichkeitsprüfung wurde anhand des Kriterienkataloges B erfolgreich durchgeführt (siehe Anlage 7).

Die Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten vom 04.08.2011 (siehe Anlage 8) wurde in die Vorlage eingearbeitet. Die gegebenen Hinweise werden in der weiteren Planung berücksichtigt. Das Vorhaben wurde außerdem am 24.03.2011 dem Runden Tisch Radverkehr mit positiver Resonanz vorgestellt. Die in diesem Rahmen gegebenen Anregungen wurden in die Planung eingearbeitet bzw. werden im Rahmen der weiteren Planung geprüft.

Die Barrierefreiheit wurde anhand der gültigen Vorschriften geprüft (siehe Anlage 9). Diese Prüfung wird in den weiteren Planungsphasen fortgeschrieben. Der vorliegende Planungsstand ist mit dem Behindertenbeauftragten und den Verbänden abgestimmt.