

**Stadtbahnprogramm Halle
Ausbau des Straßenzuges Heideallee/Gimritzer Damm zwischen Weinbergweg
und Rennbahnkreuz**

- Vereinfachter Gestaltungsbeschluss -

Inhaltsverzeichnis

1. Veranlassung
2. Politische Legitimation des Planungsstandes
3. Grundzüge der Planung
 - 3.1. Allgemeines
 - 3.2. Motorisierter Individualverkehr
 - 3.3. Öffentlicher Personennahverkehr
 - 3.4. Rad- und Fußverkehr
4. Kosten
5. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit.
6. Termine und weiteres Vorgehen

Anlagenverzeichnis

1. Übersichtsplan
2. Schematische Darstellung der Grundzüge der Planung
3. Beschlussvorlage (Stand 2011)
(Kosten veraltet und nur noch bezüglich der Relationen verwendbar (Variantenabwägung),
Termine veraltet)

1. Veranlassung

Im Verkehrspolitischen Leitbild der Stadt Halle (Saale) ist der „durchgehende vierstreifige Ausbau des Gimritzer Dammes“ als „Neubaumaßnahme mit höchster Priorität“ enthalten. Da eine derartige Vorgabe im Verfahren zur Baurechtsschaffung detailliert zu begründen ist, wurde die Aufgabenstellung für die Fachplaner (2008) bewusst variantenoffen formuliert. Auf Grundlage einer europaweiten Ausschreibung (Vergabeschluss vom April 2010) wurde im Mai 2010 ein Planungsbüro vertraglich gebunden. Mit dem Hochwasserereignis im Januar 2011 bestand die Notwendigkeit die weitgehend fertige Vorplanung mit den Planungen zum Hochwasserschutz des Landes und zur Grundwasserhaltung Halle-Neustadt zu harmonisieren. Dieser Prozess konnte bis heute nicht abgeschlossen werden, so dass die Vorlage „Ausbau des Straßenzuges Heideallee/Gimritzer Damm zwischen Weinbergweg und Rennbahnkreuz – Gestaltungsbeschluss“ (Stand Sommer 2011 – siehe Anlage 3) bisher nicht in den Stadtrat eingebracht wurde. Im Ergebnis des Junihochwassers 2013 haben sich die Rahmenbedingungen bezüglich notwendiger Hochwasserschutzmaßnahmen und den daraus resultierenden Nutzungsmöglichkeiten der Flächen östlich des Straßenzuges Gimritzer Damm grundlegend geändert. Gleichzeitig ist aber der Straßenausbau eine wesentliche Randbedingung für die Lage und die Ausführung der Hochwasserschutz-einrichtungen. Folgerichtig hat der Stadtrat im Juni 2013 beschlossen, das die Verwaltung „schnellstmöglich“ das Ergebnis der Variantenabwägung für den Ausbau der Straße „Gimritzer Damm“ und die „Vorzugsvariante“ zur Beschlussfassung vorlegt.

2. Politische Legitimation des Planungsstandes

Die seit 2011 vorliegende Vorplanung basiert weitestgehend auf dem Wissensstand vor dem Hochwasser vom Januar 2011. Eine kurzfristige komplette Umplanung ist mangels abschließender Aussagen (Stand 01.08.2013) zu den künftigen Hochwasserschutzanlagen und zur weiteren Nutzung der anliegenden Flächen (Eissporthalle, Sandanger, Festplatz, ...) bzw. der daraus notwendigen Erschließung der Flächen östlich des Gimritzer Dammes nicht sinnvoll. Im Gegensatz dazu können aber die Grundzüge der Planung (Linienführung, Querschnittsaufteilung, Lage der Haltestellen, Knoten und Querungsstellen, geplante Alleepflanzungen, ...) bereits heute mit großer Planungssicherheit festgeschrieben werden. Daher soll auf Grund der besonderen Rahmenbedingungen ein „Vereinfachter Gestaltungsbeschluss“ gefasst werden. Zur Erläuterung der Hintergründe und zur Herleitung der Vorzugsvariante ist die Vorlage (unveränderter Stand 2011) als Anlage 3 beigefügt. Selbstredend sind damit die in dieser „alten“ Vorlage enthaltenen absoluten Kosten überholt und nur noch im Verhältnis untereinander (Variantenvergleich) verwendbar. Gleiches gilt für die in der Anlage 3 genannten Termine.

Der Gimritzer Damm ist, vorbehaltlich der für September 2013 angestrebten Bestätigung der 2. Stufe durch den Stadtrat, Teil des Stadtbahnprogrammes Halle. Damit wird die Maßnahmeträgerschaft für dieses bisher städtische Vorhaben an die HAVAG übertragen. Mit den Fördermittelgebern laufen derzeit Gespräche, wie die Finanzierungswege (Stadtbahnprogramm und Aufbauhilfefonds zur Wiederherstellung der Infrastruktur auf Grundlage des Aufbauhilfefonds des Bundes vom 15. Juli 2011) für die Stadt möglichst vorteilhaft harmonisiert werden können.

Entsprechend des Beschlusses des Stadtrates („Stadtbahnprogramm Halle ´25 Vorlagen- und Beschlusswesen“ vom 23.11.2011) sind für die über das Stadtbahnprogramm zu finanzierenden Teile der Einzelmaßnahme keine weiteren Beschlüsse nötig. Auf Grund der besonderen Situation wird der Planungsausschuss jedoch über die Inhalte der überarbeiteten Vorplanung informiert. Sollten z. B. durch die Verwendung von Fluthilfemitteln im Sinne einer Zusatzmaßnahme weitere Beschlüsse nötig sein, so werden diese entsprechend der (förder-) rechtlichen Rahmenbedingungen bei Bedarf herbeigeführt. Die angestrebte Beschleunigung des Planungsprozesses und der Realisierung (Vorziehen im Stadtbahnprogramm) ist notwendig, um die für Teilabschnitte angestrebte Finanzierung der Maßnahme im Rahmen der Beseitigung der Flutschäden absichern zu können.

3. Grundzüge der Planung

3.1. Allgemeines

Die Kernaussagen der nachfolgenden textlichen Beschreibung sind in der Anlage 2 schematisch dargestellt. Die untersuchten Varianten und deren Abwägung sind in der Anlage 3 (Vorlage Stand 2011) ausführlich erläutert. Die Linienführung des Straßenzuges lehnt sich weitgehend an den Bestand an. Dabei ist der Grünbestand, insbesondere die Platanen im Zuge der Heideallee soweit wie möglich zu erhalten. Lediglich im Bereich des Überganges von der Heideallee zum Gimritzer Damm sind geringfügige Trassierungsverbesserungen vorgesehen. Durch die geplante Fortführung der Allee bis zum Rennbahnkreuz soll der städtische Charakter des Straßenzuges gestärkt und das Geschwindigkeitsniveau reduziert werden. Durch eine Optimierung der Straßen- und Gleisachsen sollen im Bereich nördlich des Saugrabens (Halle-Saale-Schleife) Restflächen zwischen „altem“ und „neuem“ Deich vermieden werden.

3.2. Motorisierter Individualverkehr

Als wesentliche Planungsgrundlage wurde die vorhersehbare Verkehrsentwicklung abgeschätzt. Durch die rückläufigen Belegungen sind nördlich der Einmündung Zur Saaleaue durchgehend einstreifige Richtungsfahrbahnen zuzüglich der notwendigen Abbiegestreifen an den Knotenpunkten ausreichend. Diese sollen zur Erhöhung der Havariesicherheit 5,50 m breit (3,5 m Fahrbahn und 2,0 m Radfahrstreifen) ausgeführt werden.

Mit dem signalisierten Kreisverkehr am Knoten Heideallee/Weinbergweg/Walter-Hülse-Straße wird das Linksabbiegen aus Richtung Süden (Zentrum) in die Walter-Hülse-Straße ermöglicht und damit die Erschließung des Weinbergcampus bzw. von Heide-Süd nachhaltig verbessert.

Der Knoten Gimritzer Damm/Zur Saaleaue wird an die vorhersehbare Verkehrsentwicklung angepasst. Die gewonnenen Flächen kommen dem Radverkehr und der Grüngestaltung zugute.

Am Knoten Rennbahnkreuz sollen die Spuraufteilung auf der bestehenden Fahrbahn und die Signalisierung optimiert werden, um den Abfluss in Richtung Süden zu verbessern und die Verlustzeiten für die Straßenbahn zu reduzieren.

Mit der beabsichtigten Neuordnung im Bereich der alten Eissporthalle ergibt sich ggf. die Möglichkeit einer direkten Verbindung zwischen der Blücherstraße (signalisierter Knoten) und der neuen Brücke am Festplatz. Diese würde zur Optimierung der Verkehrsanlagen im Umfeld beitragen und wäre für Fußgänger und Radfahrer entsprechend verträglich zu gestalten. Durch diese neue Wegeführung wird ein Ersatzneubau im Bereich des heutigen Standortes nicht ausgeschlossen. Vielmehr verbessert sich auch dafür die Erschließungssituation.

3.3. Öffentlicher Personennahverkehr

Die Haltestellen sollen barrierefrei ausgebaut und an das umliegende Wegenetz angeschlossen werden. Zur besseren Anschlussgewährung sollen am Verknüpfungspunkt Gimritzer Damm separate Bushaltestellen außerhalb des Gleisbereiches angelegt werden.

Durch die Optimierung der Trassierung und den Entfall der zwei Bahnübergänge (Kreuzung der Fahrbahn in Richtung Süden) soll die Fahrzeit reduziert und der Fahrkomfort erhöht werden. Gleichzeitig werden damit Betriebskosten reduziert.

3.4. Rad- und Fußverkehr

Die Nebenanlagen sollen beidseitig attraktiv und sozial sicher gestaltet (Beleuchtung, Wege von der Straße aus einsehbar) werden. Dabei soll für den Radverkehr zusätzlich zu den eher freizeitorientierten Anlagen in den angrenzenden Grünbereichen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn angeboten werden. Besondere Bedeutung hat auch die Ergänzung von heute fehlenden und die Optimierung bestehender Querungen. Schwerpunkt bildet dabei neben den Knotenpunkten die bessere Verknüpfung der Weinbergwiesen mit der Peißnitzinsel. Diese Verbindung ist Teil mehrerer touristischer und Freizeitrouten. Dazu soll neben o. g. Anbindung an die Blücherstraße eine Querung in Verlängerung des Weges von der Schwanenbrücke entstehen (Aufgrund der neuen Rahmenbedingungen ändert sich damit voraussichtlich die Lage der möglichen/sinnvollen Querungsstellen gegenüber der Vorlage von 2011). Eine endgültige Festlegung der Querungsstellen ist erst mit Abschluss der Vorplanung möglich. Durch die neuen Randbedingungen sind die Radverkehrsführungen an den Knotenpunkten gegenüber den Lösungen von 2011 weiter zu optimieren.

4. Kosten

Eine belastbare Kostenschätzung und Folgekostenschätzung kann erst mit Abschluss der Vorplanungen erstellt werden. 2011 wurden für die Vorzugsvariante ca. 19 Mio. EUR geschätzt. Diese Summe wurde im Rahmen des Stufenbeschlusses zur Stufe 2 des Stadtbahnprogrammes Halle auf Grund aktueller Entwicklungen (Ausschreibungsergebnisse zurückliegender Baumaßnahmen) auf ca. 25 Mio. EUR erhöht. Die Finanzierung soll über das Stadtbahnprogramm und ergänzend über Mittel aus dem Fluthilfeprogramm erfolgen. Entsprechende Synergien mit der Realisierung der Hochwasserschutzanlagen werden angestrebt. Der HAVAG werden die erhöhten Aufwendungen bei der Betriebsführung während der Bauzeit entsprechend dem Verkehrsbedienungs- und Finanzierungsvertrag als Betriebskostenzuschuss erstattet.

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

Diese Prüfungen wurden auf Basis des Planungsstandes 2011 (siehe Anlage 3) durchgeführt. Eine erneute Prüfung ist erst nach Überarbeitung der Vorplanung sinnvoll.

6. Termine und weiteres Vorgehen

In Abstimmung mit den Planungen und der Genehmigung der Hochwasserschutzanlagen sowie der Konkretisierung der künftigen Nutzungsabsichten für die angrenzenden Flächen wird die Planung weiter fortgeschrieben. Ziel ist es, den Planungsausschuss im ersten Halbjahr 2014 die überarbeitete Vorplanung zur Kenntnis zu geben. Nach der Baurechtschaffung über ein Planfeststellungsverfahren könnte dann von 2015 bis 2017 eine Umsetzung erfolgen. Sollten nicht alle Teile des Gesamtvorhabens zeitnah förderfähig/finanzierbar sein, ist auch eine abschnittsweise Realisierung möglich. Selbstredend wird bei Bedarf auch die Nutzung weiterer Förderprogramme geprüft.