

Ausbau Böllberger Weg Nord, 2. Bauabschnitt - Gestaltungsbeschluss

Inhalt

1	Veranlassung und Zielstellung.....	2
2	Bedeutung des auszubauenden Straßenabschnittes.....	2
3	Ergebnis der Vorplanung.....	3
3.1	Untersuchte Varianten.....	3
3.2	Böllberger Weg 188 (Künstlerhaus).....	4
3.3.	Vorzugsvariante.....	5
3.3.1	Baugrenzen und Baustreckenlänge.....	5
3.3.2	Knotenpunkt Böllberger Weg/Glauchauer Straße/Torstraße.....	5
3.3.3	Abschnitt Torstraße bis Ludwigstraße.....	6
3.3.4	Abschnitt Ludwigstraße bis Warneckstraße.....	7
3.3.5	Abschnitt Warneckstraße bis Vor dem Hamstertor.....	7
3.3.6	Abschnitt Vor dem Hamstertor bis Ausbauende.....	8
3.3.7	Trassierung, Querschnittsbreiten und Fahrbahnaufbau.....	9
3.3.8	Parken, Verkehrstechnik und -führung.....	11
3.3.9	Straßenbeleuchtung und Versorgungsanlagen.....	12
3.3.10	Immissionsschutz.....	12
3.3.11	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft...	13
3.3.12	Kosten und Grunderwerb.....	13
4	Finanzierung und Straßenausbaubeiträge.....	14
5	Verfahren zur Schaffung des Baurechts.....	14
6	Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit.....	15
7	Termine und weiteres Vorgehen.....	15

Anlagenverzeichnis

- 1 Übersichtskarte (1 Blatt)
- 2 Variantenübersicht (2 Blatt)
- 3 Lagepläne Vorzugsvariante (3 Blatt)
- 4 Regelquerschnitte Vorzugsvariante (4 Blatt)
- 5 Variantenabwägung für den Bereich Torstraße bis Ludwigstraße (1 Blatt)
- 5a Kostenvergleich Künstlerhaus (2 Blätter)
- 6 Variantenabwägung für den Bereich Warneckstraße bis Vor dem Hamstertor (1 Blatt)
- 7 Regelquerschnitte der alternativ untersuchten Varianten (11 Blatt)
- 8 Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten (3 Seiten)
- 9 Familienverträglichkeitsprüfung nach Kriterienkatalog (2 Seiten)
- 10 Prüfung der Barrierefreiheit nach Checkliste (6 Seiten)
- 11 Testentwurf für eine mögliche Bebauung westlich des Böllberger Weges (1 Blatt)
- 12 Regeldetails der Gestaltung (9 Blätter)
- 13 Flächenbedarfsplan (3 Blätter)
- 14 Unterhaltungsaufwendungen bei Umsetzung der Vorzugsvariante (1 Blatt)

1 Veranlassung und Zielstellung

Die Verkehrsanlagen des Böllberger Weges haben im Abschnitt Torstraße – südliches Ende der Straßenbahnwendeschleife Böllberg (Beginn des zweibahnigen Straßenquerschnitts des Böllberger Weges) ihre normative Nutzungsdauer überschritten, befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand, deren Oberflächenqualität der Eindeckung (in Halle eine der letzten verbliebenen Hauptverkehrsstraßen mit abschnittsweiser Pflasterdecke) u. a. zu erheblichen Abstrahlungen von Luftschall und Erschütterungen führt, und bedürfen einer grundhaften Sanierung bzw. einer kompletten Erneuerung. Den schlechten baulichen Zustand betreffend, trifft dies zum Teil auch auf die im unterirdischen Bauraum liegenden Versorgungsanlagen zu.

Des Weiteren genügen die Verkehrsflächen des Böllberger Weges in dem zuvor genannten Straßenabschnitt hinsichtlich ihrer Breite, Beschaffenheit und Funktionalität nicht mehr den praktischen Anforderungen sowie dem Regelwerk und dem aktuellen Stand der Technik. Hier sind insbesondere die Verkehrsarten des Umweltverbundes, Radverkehr und Öffentlicher Personennahverkehr, z. B. ist der überwiegende Teil des vorhandenen Fahrbahnquerschnitts durch die Überlagerung der Nutzungsräume des Motorisierten Individualverkehrs mit dem Straßenbahnverkehr bestimmt, betroffen. Zur Beseitigung dieses mangelhaften Zustandes sind unter Beibehaltung der Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsarten – insbesondere für den Radverkehr abschnittsweise in Ersterrichtung – den Ansprüchen angepasste Verkehrsanlagen herzustellen und für den Straßenbahnverkehr eine möglichst behinderungsfreie Fahrt sowie ein barrierefreier Fahrgastzugang zu schaffen. Weil eine hierzu entsprechende Lösung nur durch die Neuaufteilung des Straßenraums gefunden werden kann, können die vorhandenen Verkehrsanlagen nicht nur einfach saniert werden, sondern müssen vielmehr um- bzw. neugestaltet werden. In diesem Zusammenhang ist gleichfalls der öffentliche Straßenraum städtebaulich, insbesondere mittels Oberflächengestaltung und Pflanzung einer in Abwägung mit den verkehrlichen Belangen stehenden möglichst weitreichenden straßenbegleitenden Baumallee, aufzuwerten und der Entwicklung der westlich des Böllberger Weges gelegenen Altindustrietrassen anzupassen.

Das Bauvorhaben Ausbau Böllberger Weg Nord, 2. Bauabschnitt (BA) (Übersichtsplan siehe Anlage 1) ist Bestandteil der ersten Ausbaustufe des Stadtbahnprogrammes Halle. Es bindet innerhalb des Stadtbahnprogrammes Halle an den 1. Bauabschnitt des Bauvorhabens Ausbau Böllberger Weg Nord^{*)} an und reicht bis einschließlich der im Böllberger Weg nördlich der Einmündung der Max-Lademann-Straße gelegenen Wendeschleife der Straßenbahn und des Fuß- und Radweges Hafenbahntrasse.

^{*)} Aus fördermitteltechnischen Gründen bildet der im Gestaltungsbeschluss zum Ausbau der Torstraße enthaltene Bereich der Haltestelle Kurt-Tucholsky-Straße den 1. Bauabschnitt des Bauvorhabens Ausbau Böllberger Weg Nord.

2 Bedeutung des auszubauenden Straßenabschnittes

Als Verkehrsinfrastruktur erfüllt der Böllberger Weg Funktionen für die Erschließung durch den öffentlichen Nahverkehr (Straßenbahn), als Hauptverkehrsstraße für Verbindungsverkehre, aber auch als Sammel- und Erschließungsstraße, insbesondere der Erschließung von Wohn- und Arbeitsraum, der Erschließung für Rad- und Fußgängerverkehr, der Andienung der Gewerbestandorte sowie der notwendigen Quell- und Zielverkehre für die unmittelbaren Anlieger.

Der Böllberger Weg ist eine wichtige Verbindungsstraße, die die südwestlichen Stadtviertel an die Innenstadt anschließt und darüber hinaus für Teile des Stadtteils Silberhöhe und für südwestliche Nachbargemeinden der Stadt Halle (Saale) die Zufahrt zur B 80 darstellt. Der

Böllberger Weg ist in die Verkehrswegekategorie HS IV (angebaute Hauptverkehrsstraße mit regionaler Verbindungsfunktionsstufe) einzuordnen. Er ist entsprechend der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) auszubilden.

Die im Böllberger Weg südlich des halleschen Altstadtkerns gelegene Anlage der Straßenbahn stellt die Anbindung der westlichen Nord-Süd-Trasse zur Versorgung der südwestlichen Stadtteile von Halle über die Torstraße an die zentrale Achse Steinweg – Markt dar. Über den Böllberger Weg verkehren gegenwärtig die Straßenbahnlinien 1 (Frohe Zukunft – Beesen) sowie die Linie 6 (Reileck – Südstadt) im Viertelstundentakt, auch wenn der Linienverkehr derzeit durch die Baumaßnahme Torstraße unterbrochen ist.

Die anhand aktueller Verkehrszählungen festgestellte Verkehrsbelegung des auszubauenden Straßenabschnittes beträgt in dem am höchsten belasteten Querschnitt (südlich des Knotenpunktes Böllberger Weg/Glauchauer Straße/Torstraße) ca. 16.000 Kfz/16 h. In der Spitzenstunde des Verkehrs (15:45 bis 16:45 Uhr) verkehren dort knapp 1.500 Kfz/h.

Im Ausbaubereich des Böllberger Weges unterscheiden sich die anliegenden Nutzungen in Abhängigkeit der Straßenseite erheblich. Auf der Ostseite dominiert Wohnbebauung, auf der Westseite Gewerbe- und Sozialbauten, aber auch Industriebrachen. Der Anteil von Geschäften ist sehr gering. Ein Teil der Gebäude steht unter Denkmalschutz.

Im Bestand ist der südlich an den Straßenausbauabschnitt angrenzende Straßenabschnitt des Böllberger Weges verkehrlich wesentlich großzügiger ausgebaut.

3 Ergebnis der Vorplanung

3.1 Untersuchte Varianten

Im Rahmen der Vorplanung wurden mehrere Querschnittsvarianten alternativ in mehreren Teilabschnitten untersucht. Diese reichen von der Schaffung eines Besonderen Bahnkörpers über alternative Radverkehrsführungen bis hin zum Erhalt straßenbegleitender Baumstreifen mit Alleecharakter oder -status und der Integration weiterer Bäume in den Straßenraum.

Einen wesentlichen Abwägungspunkt bildet der Umgang mit dem Künstlerhaus Club 188, Böllberger Weg Nr. 188. Das Gebäude wurde unter Denkmalschutz gestellt, steht aber den geplanten Ausbauzielen entgegen. Nach umfangreicher Abwägung ist der Rückbau des Künstlerhauses notwendig.

Im Baugebiet sind im Bestand des öffentlichen Straßenraums keine Pkw-Stellplätze vorhanden. In der Vorzugsvariante wurden Längsparkplätze im Bereich zwischen Torstraße und Geseniusstraße sowie zwischen Vor dem Hamstertor und Haltestelle Böllberg aufgenommen. In anderen Abschnitten ist das aufgrund der angrenzenden Bebauung (fehlende Breite) nicht möglich.

Zudem konnte nur mit der Vorzugsvariante eine Variante entwickelt werden, die ohne Rückbau des ebenfalls unter Denkmalschutz stehenden Gebäudes Böllberger Weg 1 auskommt.

Eine Übersicht über die in Abschnitten untersuchten Varianten enthält Anlage 2 (Variantenübersicht). Die Vorzugsvariante ist in den Anlagen 3 und 4 dargestellt. Zur Verdeutlichung der Zwangslagen im Straßenraum enthält Anlage 7 Regelquerschnitte der alternativ untersuchten Varianten.

Die in Anlage 2 genannten Varianten, für die in gleicher Anlage kein frühzeitiger Ausschluss aus der Variantenbetrachtung vermerkt ist, können bei Bedarf auch anhand von Lageplänen erläutert werden.

3.2 Böllberger Weg 188 (Künstlerhaus)

Das ehemalige Schulgebäude wird durch das ZGM betrieben und an den Verein Künstlerhaus 188 e. V. vermietet. Der Verein führt das Haus als Kommunikations-, Arbeits- und Ausstellungsort für Bildende Künstler. In den letzten Jahren wurde das Künstlerhaus durch das Landesprojekt „Gestalter im Handwerk“ geprägt. Dieser vermietet seinerseits einzelne Räume an Künstler. Das unter Denkmalschutz stehende Gebäude ist mittel- bis langfristig mit den derzeitigen Einnahmen/Zuschüssen nicht zu erhalten. Die Betriebskosten sind, insbesondere wegen fehlender Wärmedämmung, sehr hoch. Der Künstlerverein ist an einer kleineren, zentraler gelegenen Alternative interessiert.

Entsprechend der vorhersehbaren Verkehrsentwicklung ist eine dem Stand der Technik entsprechende Verkehrsanlage in dem bestehenden Querschnitt nicht integrierbar (siehe Anlage 5). Eine Arkadenlösung ist zwar technisch nicht ausgeschlossen, hat jedoch entscheidende funktionale Nachteile für den Straßenraum und für die Nutzungsmöglichkeiten im Gebäude. Außerdem ist diese Variante nach derzeitigem Stand finanziell nicht zu sichern (siehe Anlage 5a). Auf Grund des überwiegenden öffentlichen Interesses an einer angemessenen Verkehrsanlage ist von der Erlangung einer denkmalrechtlichen Genehmigung für den Abriss auszugehen.

Durch die Verbreiterung des Straßenquerschnittes verschieben sich auch die Gleisanlagen nach Westen. Infolge dieser Verschiebung kann das Haus Böllberger Weg 1 erhalten werden, da für die Erweiterung des Gleisbogens nur noch ein geringer Anteil der Fläche des Vorgartens benötigt wird.

Der Abriss des Künstlerhauses ist innerhalb des Stadtbahnprogrammes Halle als Folgemaßnahme der Schaffung eines Besonderen Bahnkörpers voraussichtlich förderfähig. Zusätzlich ist davon auszugehen, dass die Stadt Halle als betroffener Grundstückseigentümer für die künftigen zusätzlichen Verkehrsflächen Einnahmen aus Grundstücksverkauf und aus dem Restwert des Gebäudes erzielt. Die im Künstlerhaus eingesetzten Fördermittel sind im Fördergebiet wieder zu verwenden. Der Künstlerverein selbst, als Mieter, hat jedoch keine sachlichen Ansprüche.

Da die Stadt den Verein weiterhin unterstützen will, sollen o. g. Einnahmen abzüglich o. g. Fördermittel für die Herrichtung eines Ersatzquartiers verwendet werden. Nach umfangreichen Abstimmungen mit den Betroffenen und nach der Prüfung städtischer und anderer Immobilien, wurde ein Ausweichquartier in der Kleinen Märkerstraße 7 gefunden. In dem Gebäude des Stadtmuseums (ehemalige Druckerei) stehen z. Z. zwei Etagen leer. Eine Konkurrenz zu möglichen späteren Museumsnutzungen ist auf Grund der Betriebs- und Beispielungskosten (Erstellen von Ausstellungen) nicht zu erwarten. Für das Gebäude sind bereits Fördermittel aus dem Programm städtebaulicher Denkmalschutz beantragt. Vor diesem Hintergrund könnte mit geringem städtischen Anteil ein attraktives innerstädtisches Objekt, von dem beide Nutzer (Museum und Künstler) profitieren werden, entstehen. Zu dem Ersatzobjekt und seiner Finanzierung wird derzeit eine separate Vorlage erarbeitet. Das Projekt „Gestalten im Handwerk“ ist dadurch nicht gefährdet.

Im Rahmen eines Flächenausgleiches (Erweiterung der Verkehrsfläche im Bereich der Einmündung Torstraße) soll ein Flächenteil im rückwärtigen Bereich (siehe Anlage 11) der benachbarten Kindertagesstätte als Erweiterung ihrer heute sehr geringen Freifläche zur Verfügung gestellt werden.

3.3. Vorzugsvariante

3.3.1 Baugrenzen und Baustreckenlänge

Der Straßenausbau beginnt im Anschluss an das Bauvorhaben Torstraße in der Torstraße unmittelbar nach der neuen Haltestelle Kurt-Tucholsky-Straße. Im Bereich der Haltestelle liegen Gleise und Fahrbahn überlagert in der Straßenachse. Die Schnittstelle ist bezüglich der Lage der Trassenachsen und der Querschnittsentwicklung aus dem Bauvorhaben Torstraße heraus bestimmt.

Die Länge der Verkehrsbaumaßnahme beträgt für den im Böllberger Weg gelegenen Teil ca. 1030 m, für die in der Torstraße und der Glauchaer Straße gelegenen Teile jeweils ca. 40 m.

Die genauen Baugrenzen werden voraussichtlich erst nach Abschluss der Entwurfsplanung aufgrund bautechnischer und funktionaler Gesichtspunkte festgelegt. Zum Straßenausbauvorhaben Torstraße bildet die Haltestelle Kurt-Tucholsky-Straße die Baugrenze.

Die Vorzugsvariante ist lageplanlich in Anlage 3 dargestellt.

3.3.2 Knotenpunkt Böllberger Weg/Glauchaer Straße/Torstraße

Ausgehend von der Schnittstelle zum Bauvorhaben Torstraße entwickelt sich die Knotenpunktzufahrt der Torstraße zum Böllberger Weg. In der Knotenpunktzufahrt wird ein Rechtsabbiegefahrstreifen in Richtung Glauchaer Straße angelegt; ebenso ein Linksabbiegefahrstreifen für den Radfahrer in Richtung Böllberger Weg. Der linksabbiegende Kraftfahrzeugverkehr wird auf dem landwärts führenden Gleis gemeinsam mit dem Straßenbahnverkehr geführt. Gleiches gilt für das stadtwärts führende Gleis und den aus dem Knotenpunkt nach Osten in die Torstraße abfließenden Verkehr.

Der Ausbau setzt in der Glauchaer Straße unmittelbar nach der auf der westlichen Straßenseite gelegenen nördlichen Einmündung der Straße Weingärten ein. Der Querschnitt in der Knotenpunktzufahrt der Glauchaer Straße umfasst einen Geradeaus- und einen Linksabbiegefahrstreifen. Die Radverkehrsanlagen schließen sich nach außen an, wobei auf der Ostseite ein Radfahrstreifen und auf der Westseite ein Radweg eingeordnet wird. Die Entscheidung zwischen Radweg und Radfahrstreifen ist auf die Führung des Radverkehrs in und über den Knoten zurückzuführen.

Der südlich am Knotenpunkt anschließende Querschnitt im Böllberger Weg umfasst einen zweigleisigen besonderen Bahnkörper mit jeweils einer angrenzenden Richtungsfahrbahn, Radfahrstreifen, Grünstreifen mit Bäumen und Stellplätzen und Gehwegen.

Der Knotenpunkt wird durch eine Lichtsignalanlage (LSA) geregelt. Um die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes unter der Bedingung der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit zu erreichen wird der Fußgängerverkehr über eine Dreiecksinsel geführt.

Auf der Westseite des Böllberger Weges wird der Eingriff in die Außenanlagen der städtischen Grundstücke Böllberger Weg 189 und 189a notwendig. Für dieses Grundstück besteht ein Erbbaurecht. In diesem Zusammenhang erfolgt eine Umgestaltung der Außenanlagen und die Erweiterung der Freiflächen für die Kindertagesstätten, die zur Herstellung von ebenerdigen Hauseingängen führt.

Am Bauanfang ist auf der Westseite in Höhe Glauchaer Straße 49 eine Flurstücksbereinigung durch Erwerb des Flurstücks 5927 zu prüfen.

Auf der Ostseite des Knotenpunktes erfolgt eine Verkehrsraumaufweitung auf Teile der privaten Flurstücke 5924 und 5925. Einigung soll über einen Flächentausch mit städtischen Flurstücken erzielt werden.

3.3.3 Abschnitt Torstraße bis Ludwigstraße

Im Böllberger Weg setzt sich der Querschnitt entsprechend der Beschreibung des Knotenpunktanschlusses nach Süden fort. Das Gebäude des Künstlerhauses (Böllberger Weg 188) muss wegen der notwendigen Querschnittsaufweitung aufgegeben werden. Die diesbezügliche Variantenabwägung enthält Anlage 5. Ein Beispiel für eine mögliche Neubebauung des Bereiches enthält der in der Anlage 11 enthaltene Testentwurf.

Die Aufweitung des Verkehrsraumes erfolgt ausschließlich nach Westen. Weiterer Gebäudebestand ist nicht vorhanden. Die Grundstücke sind städtisch.

Eine Richtungskorrektur in der Trassierung ist in Höhe des Gebäudes Böllberger Weg 186 (Haus der Wohnhilfe) erforderlich. Hier verengt sich durch bestehende Bebauung der Trassenkorridor. Auf die Einordnung der Grünstreifen muss bis an den Knotenpunkt Ludwigstraße verzichtet werden. Stellplätze können dort ebenfalls nicht angeboten werden.

Die Anbindung der Geseniusstraße erfolgt nur an die stadtwärts führende Richtungsfahrbahn. Sie kann deshalb nur für Fahrbeziehungen nach dem Rechts-herein-und-rechts-heraus-Prinzip genutzt werden. Das gilt auch für alle Grundstücksanbindungen der gesamten Ausbaustrecke.

Südlich des Gebäudes Böllberger Weg 186 (im Bereich der bestehenden Einmündung Weingärten) muss über eine Stützwand der Höhensprung zwischen Fahrbahn bzw. Gehweg und dem nach Westen abfallenden Gelände abgefangen werden. Die alte Anbindung wird zugunsten der neuen Anbindung der Straße Weingärten gegenüber der Ludwigstraße aufgegeben, um einen durchgehenden Besonderen Bahnkörper zu erzielen, die Straße Weingärten über einen Vollknoten anzubinden und das o.g. Höhenproblem zu lösen. Die alte Fahrbahn verbleibt als Stumpfgrasse für Rettungseinsätze der Feuerwehr erhalten. Eine Wendestelle vor der Stützwand ist nach Vorabstimmung mit dem Rettungsamt nicht erforderlich.

Der Knotenpunkt Böllberger Weg/Ludwigstraße/Weingärten wird mit einer LSA ausgestattet. Am Knotenpunkt sind alle Linksabbiegebeziehungen gewährleistet. Das Unterbinden des Linksabbiegens an der Geseniusstraße wird hier kompensiert. Im Zuge des Böllberger Weges sind Linksabbiegefahrstreifen eingerichtet. Infolge des zu engen Querschnittes können die Linksabbieger nur auf dem Gleis eingeordnet werden. Das LSA-Programm gewährleistet bei sich nähernden Bahnen die Räumung des Gleises.

Die neue Zufahrt Weingärten dient gleichzeitig als Zu- und Abfahrt zum bzw. vom Neubau Sportparadies.

Am Knotenpunkt Böllberger Weg/Ludwigstraße/Weingärten wird mittels LSA an jeder Zufahrt eine gesicherte Querung für Fußgänger angeboten.

Im Abschnitt Torstraße – Geseniusstraße ergibt sich mit den gewählten Querschnittselementen eine befahrbare Breite der Richtungsfahrbahnen (Fahrspur und Radfahrstreifen einschließlich Sicherheitsraum zum Parken) von über 5,5 m, die die Vorbeifahrt eines Lkw an einem stehenden Lkw ermöglicht und somit die Anlage eines Rasengleises im Bereich des Bahnkörpers gestattet.

Den Regelquerschnitt für diesen Straßenabschnitt enthält Anlage 4, Blatt 1.

3.3.4 Abschnitt Ludwigstraße bis Warneckstraße

Der Bereich zwischen Ludwigstraße und Warneckstraße ist durch das geplante Sportzentrum (Bebauungsplan Nr. 101.1) und der Einordnung der Straßenbahnhaltestelle bestimmt.

Im Bereich des Sportparadieses wurden zur Sicherheit vorerst alle für die Herstellung der Verkehrsanlagen notwendigen Baumaßnahmen berücksichtigt. Das bedeutet jedoch nicht, dass der Vorhabenträger aus der Pflicht genommen wird. Es handelt sich ausschließlich um eine Vorsorge.

Das Sportzentrum bildet die westliche Flanke des Straßenraums, bestehend aus einem an die Gehweghinterkante angrenzenden Parkstreifen, der mit zwei Baumreihen gegliedert ist. Die Baumreihen bilden auf der westlichen Straßenseite einen Grünstreifen entlang der Straße. Auf der Ostseite des Böllberger Weges wird die Begrünung durch mit Bäumen bepflanzten Grünstreifen und – bei mangelnder Breite – durch Baumscheiben in der Gehwegfläche vorgesehen.

Die Einordnung der Haltestelle erfolgt dem geplanten Sportzentrum gegenüberliegend. Die Verschiebung der Haltestelle in Richtung Süden ist der Notwendigkeit des Linksabbiegefahrstreifens geschuldet. Damit liegt die Haltestelle dicht am Haupteingang des Sportkomplexes als bedeutendes Ziel. Die südliche Haltestellenspitze wird mit einer LSA-gesicherten Fußgängerquerung, die gleichzeitig ein Querungsangebot über den gesamten Straßenquerschnitt in unmittelbarer Nähe zum Haupteingang des geplanten Sportzentrums gewährleistet, ausgestattet.

Die Bahnsteige werden entsprechend dem Standard der Halleschen Verkehrs-AG mit 24 cm Bahnsteighöhe, Spritzschutz, Fahrgastunterständen mit Sitzgelegenheiten, Haltestelleninformationssystem und Blindenleitsystem ausgestattet. Die bauliche Ausstattung gewährleistet eine barrierefreie Nutzung.

Bei der Warneckstraße handelt es sich im eigentlichen Sinne nur um einen Weg, der von Fußgängern und Radfahrern genutzt wird. Im Bestand sind unmittelbar an der Zufahrt wenige PKW-Abstellplätze für die Kleingartennutzer vorhanden, weshalb wieder eine Grundstückszufahrt nach dem Rechts-herein-und-rechts-heraus-Prinzip eingeordnet wird. Die am nächsten gelegene Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer über den Böllberger Weg befindet sich an dem ca. 60 m entfernt liegenden LSA-gesicherten Haltestellenzugang der Haltestelle Ludwigstraße. Aufgrund nicht ausreichender Straßenraumbreite können zwischen der Einmündung Warneckstraße und dem LSA-gesicherten Haltestellenzugang keine Zweirichtungsradverkehrsanlagen vorgesehen werden.

Den Regelquerschnitt für diesen Straßenabschnitt enthält Anlage 4, Blatt 2.

3.3.5 Abschnitt Warneckstraße bis Vor dem Hamstertor

Der Bereich zwischen Warneckstraße und Vor dem Hamstertor ist geprägt vom Bestand der straßenbegleitenden Baumreihen. Es erfolgten umfangreiche Prüfungen und Untersuchungen zum Erhalt der gesetzlich geschützten Baumallee. Die Variantenabwägung enthält Anlage 6.

Der Stadtgutweg kann ebenfalls nur durch Rechtsabbiegeverkehre genutzt werden. Der Querschnitt lässt keine Separierung eines Linksabbiegefahrstreifens im Zuge der landwärts verlaufenden Fahrtrichtung Böllberger Weg zu.

Deshalb wurde diese Möglichkeit an der Einmündung Vor dem Hamstertor vorgesehen. Der Knotenpunkt Böllberger Weg/Vor dem Hamstertor wird zur Sicherung dieser und der aus der südlichen Zufahrt des Böllberger Weges fahrenden Linksabbieger mit einer LSA ausgestattet. Gleichzeitig wird über die LSA für Fußgänger und Radfahrer eine gesicherte Querung der gesamten Fahrbahn des Böllberger Weges angeboten. Dieses Angebot wird durch die Lage der Förderschule an der Straße Vor dem Hamstertor und durch die auf der Westseite des Böllberger Weges gelegenen Kindertagesstätten als bedarfsgerecht eingestuft.

Den Regelquerschnitt für diesen Straßenabschnitt enthält Anlage 4, Blatt 3.

3.3.6 Abschnitt Vor dem Hamstertor bis Ausbauende

Der Bereich zwischen Vor dem Hamstertor und dem Ausbauende an der Hafenbahntrasse ist durch sehr großzügig befestigte aber mit Sperrflächen markierte Fahrbahnbereiche gekennzeichnet. Die Fahrbahnbereiche, wie auch die Bahnsteigbereiche, wurden auf die entsprechend der vorhersehbaren Verkehrsentwicklung notwendigen Breiten reduziert, wodurch Raum in den Seitenbereichen zur Einordnung straßenbegleitender Grünstreifen mit Bäumen und Parkstreifen gewonnen werden konnte. Zudem konnte in diesem Abschnitt durch eine Aufweitung der Radfahrstreifen um 0,4 m eine befahrbare Breite der Richtungsfahrbahnen von 5,5 m hergestellt werden, die die Anlage eines Rasengleises im Bereich des Bahnkörpers erlaubt. Im Haltestellenbereich wird jedoch aufgrund des erhöhten Reinigungsaufwandes auf Rasengleis verzichtet.

Im verbleibenden sehr großzügigen Bestandsquerschnitt können auf der Ostseite Teilflächen entsiegelt und bestehenden Grünlagen angegliedert werden. Auf der Westseite schließt der neue Grünstreifen in unsteter Breite an Privatgrundstücke an.

Auch an der Haltestelle Böllberg werden die Bahnsteige entsprechend dem Standard der Halleschen Verkehrs-AG mit 24 cm Bahnsteighöhe, mit Spritzschutz, Fahrgastunterständen mit Sitzgelegenheiten, Haltestelleninformationssystem und Blindenleitsystem ausgestattet. Die bauliche Ausstattung gewährleistet eine barrierefreie Nutzbarkeit. Eine gesicherte Querung wird an der nördlichen Haltestellenspitze mit einer LSA angeboten. Die LSA wird über die Steuerung der LSA Vor dem Hamstertor betrieben und gesteuert, so dass nur geringe Zusatzkosten anfallen. Die Beibehaltung des vorhandenen FGÜ war auf Grund der benachbarten LSA und der notwendigen Sicherung des Gleisbereichs (FGÜ hier ausgeschlossen) nicht möglich.

Die Wendeschleife wird auf Grund des Verschleißzustandes erneuert. Eine Drehung der Befahrungsrichtung wurde geprüft, aber verworfen, weil die bestehende Befahrungsrichtung den Vorteil hat, dass einem am Bahnsteig bereitgestellten Fahrzeug Fahrgäste zusteigen können, auch wenn die Abfahrt noch nicht unmittelbar bevorsteht. Ebenso wurde die Variante der Herstellung einer Kopfendstelle anstelle der Wendeschleife geprüft und aufgrund des Erfordernisses der kurzzeitigen Bereitstellung mehrerer Züge für Verstärkungsfahrten bei Veranstaltungen verworfen. Die HAVAG prüft derzeit, ob auch im Bereich der Wendeschleife (mit Ausnahme des Haltestellenbereiches) Rasengleis zum Einsatz kommen kann.

Der Bahnsteig für Verstärkungsfahrten wird erneuert und ebenfalls barrierefrei ausgebaut. Verstärkungsfahrten finden insbesondere bei Veranstaltungen im Erdgas-Sportpark statt. Regelmäßige Veranstaltungen sind die Ligaspiele des Halleschen Fußballclubs. Der Haltepunkt ist der dem Stadion am nächsten liegende Zugangspunkt zum ÖPNV-Netz.

Südlich von Haltestelle und Wendeschleife endet der Ausbauabschnitt. (Der Ausbau des Böllberger Weges wird innerhalb des Stadtbahnprogramms Halle an dieser Stelle mit dem Einzelvorhaben „Böllberger Weg Süd“ fortgesetzt werden.) Die Querung der Hafenbahntras-

se muss der veränderten Verkehrsraumaufteilung und Gleisanlage angepasst werden. Nachfolgend erfolgt in Richtung Süden über ca. 30 m die Fahrbahnverschwenkung auf den Bestand. Sie umfasst gleichzeitig auf der Westseite die Fahrbahnaufweitung entsprechend des Abbiegefahrstreifens in der Knotenpunktzufahrt Böllberger Weg/Max-Lademann-Straße und auf der Ostseite die Fahrstreifensubtraktion auf den im Ausbauabschnitt verfügbaren und dem Bedarf entsprechenden Querschnitt mit jeweils einem durchgehenden Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn.

Den Regelquerschnitt für den Bereich der Haltestelle Böllberger Weg enthält Anlage 4, Blatt 4.

3.3.7 Trassierung, Querschnittsbreiten und Fahrbahnaufbau

1. Fahrbahn

Die Entwurfsgeschwindigkeit für den motorisierten Individualverkehr beträgt durchgängig 50 km/h. Straßenverkehrsbehördliche Einschränkungen dazu sind derzeit nicht vorgesehen.

Entlang der gesamten Strecke ist eine Entflechtung der Straßenbahngleisanlage von den Fahrstreifen des Individualverkehrs vorgesehen. Neben dem Gleis wird jeweils eine Richtungsfahrbahn angeordnet. An den Knotenpunkten erfolgt in der Regel eine Aufweitung, um die nach Verkehrsaufkommen notwendigen Abbiegefahrstreifen zur Sicherung der Leistungsfähigkeit einzuordnen. Am Knotenpunkt Böllberger Weg/Ludwigstraße/Weingärten ist dies nur mittels Aufstellbereichen auf den Gleisen möglich und in der südlichen Zufahrt der Böllberger Weg an der Einmündung Vor dem Hamstertor muss aus Platzgründen auf einen separaten Linksabbiege-(Wende-)fahrstreifen verzichtet werden.

Im Abschnitt mit separater Straßenbahntrasse ist eine weitestgehend geradlinige Trassierung möglich. Verschwenkungen treten im Wesentlichen bei der Einordnung von Haltestelleninseln oder der Anlage separater Abbiegefahrstreifen an Knotenpunkten auf. Verziehungslängen von 20 m sind nach RAS 06 an Knotenpunkten angebaute Hauptverkehrsstraßen ausreichend.

Die Trasse Böllberger Weg weist nur geringe Längsneigungen auf. Eine Mindestlängsneigung von 0,5 % kann auf Grund der angrenzenden Bebauung und der Fahrbahneinmündungen voraussichtlich nicht in allen Bereichen eingehalten werden. Die Oberflächenentwässerung wird in diesen Abschnitten durch eine im Bord integrierte Längsentwässerung gewährleistet. Dabei ist jedoch die barrierefreie Gestaltung der Grundstückszufahrten zu beachten.

Die Fahrbahnen sind als Richtungsfahrbahnen neben dem durch Rundbord abgegrenzten Bahnkörper ausgebildet. Ein gänzlich einheitlicher Querschnitt ist in Bezug auf die Lösung der an die Fahrbahnen angrenzenden Randbereiche nicht gegeben. Die Regelquerschnitte (siehe Anlage 7) sollen die typischen Querschnittsbereiche widerspiegeln.

Die Grundbreite der Fahrbahn beträgt 3,25 m. Die Notwendigkeit einer Unterschreitung besteht für die stadtwärtige Richtungsfahrbahn auf 3,00 m im Bereich Warneckstraße bis Vor dem Hamstertor. Die Reduzierung kann auf Grund der geringen Schwerverkehrsanteile und der perspektivisch nicht zu erwartenden Regelbefahrung durch Linienbusverkehr erfolgen.

Die Fahrbahn des Böllberger Weg ist in die Belastungsklasse 1,8 einzuordnen. Die Ermittlung basiert auf dem Prognosefall 2025. Die Mindestdicke der Befestigung beträgt 65 cm. Es erfolgt ein bituminöser Aufbau mit bituminöser Deckschicht.

2. Gleisanlagen der Straßenbahn

Die Trassierung der Gleisanlagen soll einer Trassierungsgeschwindigkeit von 50 km/h genügen. Diese Trassierungsgeschwindigkeit wird mit Ausnahme des Gleisbogens im Knotenpunkt Torstraße und der Gleisschleife erreicht. Der kleinste Halbmesser beträgt 25 m. Er wird im Gleisbogen Torstraße/Böllberger Weg und in der Gleisschleife eingesetzt. Dazwischen liegt in den Streckengleisen der kleinste Halbmesser in Höhe der Warneckstraße bei 200 m, der noch eine Geschwindigkeit von 50 km/h ermöglicht.

Die lichtertraumfreie Begegnungsbreite mit einem Mindestabstand zwischen den 2,3 m breiten Wagenkästen von ≥ 300 mm wird gewährleistet.

Unter Beachtung dieser Bedingungen ist der Gleisachsabstand mit einem Minimalwert von 2,70 m in der Geraden festgelegt. Infolge der an die Geraden angrenzenden Bögen und der teilweisen Überlagerung des Gleises durch linksabbiegende Kraftfahrzeuge treten Gleisachsabstände von 2,80 m bis 3,35 m auf.

Folgende seitliche Regelabstandsmaße sind angesetzt:

- Abstand Gleisachse zum Fahrbahnbord bei besonderem Bahnkörper $\geq 1,80$ m
- Abstand Gleisachse zur Bahnsteigkante $\geq 1,20$ m
- Abstand Gleisachse zu Masten/festen Gegenständen $\geq 1,65$ m.

Der Gleiskörper wird grundhaft ausgebaut. Der Neubau erfolgt unter Erneuerung der bestehenden Gleisdränage und der Oberflächenentwässerung.

Die Gleisanlage soll auf der gesamten Strecke, einschließlich der Wendeschleife, als Rahmengleis mit Spurstangen auf fester Fahrbahn ausgebildet. Die Eindeckung erfolgt abschnittsweise entweder überfahrbar (Betonsteinpflaster) oder als Rasengleis. Rasengleis kann nur zur Anwendung kommen, wenn die Vorbeifahrt an einem stehenden LKW sichergestellt wird. Dazu ist eine Mindestbreite von 5,50 m erforderlich. Durch den notwendigen Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m zwischen Stellplätzen und Radfahrstreifen ist in diesen Bereichen die Anlage von Rasengleis möglich.

In Bereichen, in denen sich die Nutzungsbreite aus der Fahrbahnbreite von 3,25 m und der Radfahrstreifenbreite von 1,85 m zur Summe von 5,10 m zusammensetzt, ist der Gleiskörper im Havarie- oder Notfall zur Vorbeifahrt zu benutzen.

Es ist eine durchgehend elastische Gleislagerung vorgesehen, so dass Verbesserungen bezüglich der Körperschallisolierung gegenüber dem Bestand zu erwarten sind. Die Gleiseindeckung erfolgt in regelmäßig von Kraftfahrzeugen überfahrenen Bereichen mit Asphalt-oberbau ansonsten mit Betonsteinpflaster.

In der weiteren Planung wird geprüft, ob hinsichtlich der Verfügbarkeit der notwendigen Formate, der Kosten und der Anwendbarkeit im Gleis der Einsatz photokatalytisch aktiver Oberflächen für den Abbau atmosphärischer Schadstoffe im Bereich der Gleiseindeckung möglich ist.

Die HAVAG erarbeitet derzeit Musterzeichnungen für die Haltestellengestaltung. Auf dieser Grundlage sollen dann auch die Haltestellen im Böllberger Weg umgestaltet werden. Daher sind in der Anlage 12 derzeit keine Aussagen zu den Haltestellen enthalten.

3. Gehwege

Die Gehwege liegen generell außen an der Bebauung bzw. an der Grundstücksgrenze. Die Mindestbreite wurde, abgesehen von wenigen Engstellen, den Richtlinien entsprechend mit 2,50 m festgelegt. Seitlich nach innen schließen entweder Grünstreifen oder Radverkehrs-

lagen an. Mit den Regeldetails der Gestaltung (Anlage 12) sollen barrierefreie Nebenanlagen gesichert werden.

Es ist nicht erforderlich, Geschäfte über die Gehwegflächen anzudienen. Abstellflächen für die Bereitstellung von Müllcontainer sollen im Bereich der Grünflächen eingeordnet werden. Damit werden Einschränkungen der verfügbaren Gehwegbreiten vermieden.

Grundstückszufahrten werden in der Regel mit Rampensteinen ausgebildet.

4. Radverkehrsanlagen

Die Radverkehrsanlagen werden vorwiegend als Radfahrstreifen in 1,85 m Breite ausgeführt.

In den Abschnitten Ludwigstraße – Geseniusstraße (Ostseite des Böllberger Weges) und Ludwigstraße – Warneckstraße (Westseite des Böllberger Weges) werden anstatt der Radfahrstreifen Radwege angelegt. Diese sollen die für die nichtmotorisierten Verkehrsarten nutzbaren Straßenräume optisch vergrößern und ein Betreten der Fahrbahn durch Fußgänger im Falle des Anliegergebrauchs gemäß § 14 Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt (z. B. Abstellen von Mülltonnen, Sperrmüll etc. auf den Gehwegen) vermeiden. Aufgrund der eingeschränkten Straßenraumbreiten können die Radwege größtenteils ebenfalls nur in einer Breite von 1,85 m angelegt werden.

Im Übergang zur Torstraße und zur Glauchaer Straße werden Radwege in der Breite von 2,10 m ausgebildet.

Die angegebenen Breiten der Radverkehrsanlagen beinhalten einen 50 cm breiten Sicherheitsraum zur Fahrbahn.

Die Befestigung der Radfahrstreifen an der Fahrbahn erfolgt entsprechend des Fahrbahnaufbaues. Die Aufbaustärke für Radwege wird voraussichtlich bei ca. 40 cm liegen. Die Befestigung ist in Asphalt vorgesehen.

Die Ausweisung einer Benutzungspflicht für die Radverkehrsanlagen ist auf Grund der vorgesehenen Anlagen möglich und planerisch vorgesehen.

3.3.8 Parken, Verkehrstechnik und -führung

Parken am Fahrbahnrand oder auf ausgewiesenen Pkw-Stellflächen ist im Ausbauabschnitt im Bestand nicht vorhanden (Eine Bilanzierung entfällt deshalb.). Bei Zuwiderhandlung oder im Havariefall kann gegenwärtig über den gemeinsam von Kraftfahrzeug- und Straßenbahnverkehr zu nutzenden Verkehrsraum an haltenden Fahrzeugen vorbeigefahren werden.

Aufgrund der sich durch die Anlage des Besonderen Bahnkörpers, abschnittsweise als Ranggleis, ergebenden einstreifigen Richtungsfahrbahnen wird die Herstellung von Park- und Andienmöglichkeiten im Straßenraum erforderlich, um ein Andienen der anliegenden und überwiegend mehrgeschossigen geschlossenen Bebauung, die Teilweise über keine Hofzufahrten verfügt, ohne Auswirkungen auf den Verkehrsablauf zu ermöglichen.

Längsparkplätze sind in den Bereichen Torstraße – Geseniusstraße und Vor dem Hamstertor – Haltestelle Böllberg in einer Anzahl von knapp 30 Stück vorgesehen. In anderen Abschnitten ist das wegen der angrenzenden Bebauung (fehlende Straßenraumbreite) nicht möglich.

Der Knotenpunkt Böllberger Weg/Torstraße verfügt heute über eine nicht regelkonforme Beschilderung zur Sicherung des Vorranges des Straßenbahnverkehrs. Außerdem muss in Folge des Abhängens der Kurt-Tucholsky-Straße von der Torstraße und der Reduzierung der Fahrbeziehungen an der Geseniusstraße auf rechts rein /raus das Linksabbiegen von der Torstraße in Richtung Süden ermöglicht werden. Daher und für eine sichere und barrierefreie Führung des Fußgängerverkehrs und für die Sicherung des Straßenbahnverkehrs und der Leistungsfähigkeit des Fahrverkehrs (den linksabbiegenden Verkehr aus der Torstraße betreffend) muss der Knotenpunkt vollsignalisiert werden.

Gleiches trifft für den Knotenpunkt Böllberger Weg/Ludwigstraße/Weingärten (neu) zu (hier: Leistungsfähigkeit des Fahrverkehrs aus der Zufahrt Weingärten (neu, auch Erschließung Sportparadies) sichern). Zudem erfordert in der nördlichen Knotenpunktzufahrt des Böllberger Weges das Linksabbiegen auf dem Gleis eine Signalisierung, um Behinderungen des Straßenbahnverkehrs durch wartende Linksabbieger zu verhindern.

An der Einmündung der Straße Vor dem Hamstertor in den Böllberger Weg ist eine Teilsignalisierung vorgesehen. Um Behinderungen/Gefährdungen des Straßenbahnverkehrs durch auf den Gleisen wartende Linksabbieger und Wender zu verhindern, werden die betroffenen Kfz-Relationen analog einer Bahnübergangssicherung bei Straßenbahnfahrten gesperrt. Zusätzlich sind in die Signalisierung die zwei Fußgängerquerungen an der Straßeneinmündung und der Haltestelle einbezogen.

Das Wenden ist grundsätzlich nur an den LSA-geregelten Knotenpunkten aus den Linksabbiegefahrstreifen, die neben einem besonderen Bahnkörper liegen und nur mit der Einschränkung einer Tonnagebegrenzung möglich. Eine Ausnahme stellt hierbei die südliche Zufahrt des Böllberger Weges zur Einmündung Vor dem Hamstertor dar, aus der ohne separaten Linksabbiegefahrstreifen gewendet werden darf.

3.3.9 Straßenbeleuchtung und Versorgungsanlagen

Die Straßenbeleuchtungsanlagen sind infolge der Aufweitung und Veränderung des Straßenquerschnittes grundhaft neu herzustellen. Im Abschnitt Torstraße bis Ludwigstraße erfolgt aufgrund der Einfachfahrleitung für die Straßenbahn eine Kombination mit den Masten der Fahrleitungsanlage. Im Rahmen der weiteren Planung wird alternativ geprüft, bis zur Schleife Böllberg Einfachfahrleitung zu verwenden, um eine bessere Kombination von Beleuchtung und Fahrleitungsmasten zu ermöglichen. Die Masten sind entweder zwischen Rad- und Gehweg, im Grünstreifen (in der Achse der Baumneupflanzungen) oder in den angrenzenden Grundstücken anzuordnen, um die nutzbare Gehwegfläche nicht noch weiter einzuschränken. Soweit möglich sind darüber hinaus Wandabspannungen vorzusehen. Darüber hinaus erhalten die Haltestellen separate Haltestellenbeleuchtungen mit Masten niedrigerer Leuchtpunkthöhen entsprechend des Ausbaustandards der Halleschen Verkehrs-AG.

Mit dem Bau der neuen Verkehrsflächen und der Straßenbahngleisanlage sind Veränderungen in der Lage von Versorgungsstrassen unumgänglich. Die notwendigen Maßnahmen werden im Zuge der Entwurfsplanung mit den Versorgungsunternehmen abgestimmt. Verbindliche Aussagen zum Umverlegungsaufwand sind deshalb erst nach Abstimmung mit den Versorgungsunternehmen im Zuge der Aufstellung der Koordinierten Leitungspläne in den folgenden Planungsphasen möglich.

3.3.10 Immissionsschutz

Beim geplanten Straßenausbau ist von einer wesentlichen Änderung entsprechend der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung auszugehen. Die Änderung kommt durch die Trennung der Gleisanlage von den Straßenverkehrsanlagen in den besonderen Bahnkörper und die

getrennten Richtungsfahrbahnen zustande. Außerdem kommt es zu einer wesentlichen Lageveränderung durch Abrückung und Aufweitung der Verkehrsanlage zwischen Torstraße und Warneckstraße nach Westen.

Inwieweit auch ein erheblicher baulicher Eingriff entsprechend der 16. Bundesimmissionschutzverordnung zu verzeichnen ist, muss im Entwurf durch Begutachtung und Abstimmung mit der Unteren Immissionsschutzbehörde geprüft werden. Eine überschlägige Ermittlung nach Tabellenwerten kann nicht die erforderliche Genauigkeit für eine sichere Bewertung erzielen. Hier ist für eine hinreichend sichere Einschätzung die schalltechnische Berechnung nach Modellbildung mit allen betreffenden Einflussfaktoren als Grundlage notwendig. Entsprechende Begutachtungen sind in der Entwurfsphase vorgesehen.

Nach Erfahrungswerten ist mit der Einstufung als wesentliche Änderung und nachfolgend notwendigen Maßnahmen zum passiven Immissionsschutz zu rechnen.

Die Betroffenheiten sollten sich auf die Westseite beschränken, da sich die Verkehrsanlage in diese Richtung entwickelt. Besonders schutzbedürftige Bebauung liegt mit der Kindertagesstätte Böllberger Weg 189a sowie im Bereich Warneckstraße bis Haltestelle Böllberg mit den auf der Westseite befindlichen drei Kindertagesstätten und auf der Ostseite mit der Pestalozzischule (Basisschule Förderzentrum Halle-Süd) vor.

Den Körperschall betreffend werden mit der Oberbauerneuerung verbesserte Verhältnisse gegenüber dem Bestand erzielt. Grundlage ist die geplante elastische Lagerung der Schienen auf einer durchgehenden elastischen Bettung. Infolge dieser Maßnahme kann schon mit weitgehender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass keine weiteren Maßnahmen hinsichtlich der Gleisisolierung vor Körperschallausbreitung getroffen werden müssen. Auf eine fachspezifische Einschätzung im Rahmen der Entwurfsplanung kann dennoch nicht verzichtet werden.

3.3.11 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Bestandsgrün innerhalb und angrenzend an die bestehenden Verkehrsanlagen existiert entlang der gesamten Ausbaustrecke. In der abschnittswisen Abwägung von Ausbauquerschnitten wurden die Belange des Ausgleichs und der Ersatzmaßnahmen insbesondere zum Ersatz notwendiger Baumfällungen einbezogen.

In der Bilanzierung über den gesamten Ausbauabschnitt wurden 87 geschützte Bäume, die zu fällen sind, erfasst. In die straßenbegleitenden Grünstreifen werden voraussichtlich bis zu 86 neue Bäume gepflanzt werden können. Die genaue Zahl ist noch abhängig von der Festlegung der Baumabstände im Zusammenhang mit den einzuordnenden Fahrleitungs- und Beleuchtungsmasten.

Im Vergleich zum Bestand treten durch die Umgestaltung bedingte zusätzliche Flächenversiegelungen nur in sehr begrenztem Rahmen auf. Sie sind u.a. auch noch abhängig von den in den weiteren Planungsphasen abschließend zu treffenden Festlegungen zu Oberbau und Gleiseindeckung.

3.3.12 Kosten und Grunderwerb

Für die Vorzugsvariante wurden in der Vorplanung folgende Kosten (netto) geschätzt:

Nettogesamtbaukosten (einschl. Planung und Nebenkosten)	20.000.000 Euro
<u>Grunderwerbskosten</u>	<u>1.194.000 Euro</u>
Nettogesamtkosten	21.194.000 Euro

Aus dem Verkauf des Künstlerhauses (Böllberger Weg 188) und von städtischen Grundstücksflächen an den Maßnahmenträger sind für den städtischen Haushalt geschätzte Einnahmen von ca. 827.000 Euro zu erwarten. Hiervon sind 233.020,65 Euro Fördermittel und Eigenanteile, die innerhalb einer 2/3-Förderung in das Künstlerhaus investiert worden sind und noch der Fördermittelbindung unterliegen, zweckentsprechend wiederzuverwenden. Inwieweit diese Gelder auch einem anderen als dem ursprünglichen Fördergebiet zugeführt werden können, wird zurzeit mit dem Fördermittelgeber abgestimmt.

Grunderwerb ist in folgenden Bereichen an Privatgrundstücken erforderlich:

- Westseite der Glauchaer Straße südlich der Einmündung Weingärten; Flurstück 5927; Teilerwerb für Gehwegfläche,
- Ostseite der Glauchaer Straße im Bereich der Einmündung der Torstraße; Flurstücke 5924 und 5925; Erwerb für Fahrbahn- und Gehwegfläche,
- Nordseite der Torstraße; Flurstücke 5549 und 5551; Teilerwerb für Fahrbahn- und Gehwegfläche durch Flächentausch;
- Südseite der Torstraße; Flurstück 405/4, Torstraße 33; Teilerwerb für Gehwegfläche,
- Ostseite Böllberger Weg, Flurstück 1268, Böllberger Weg 1; Teilerwerb für Gehwegfläche und
- Westseite Böllberger Weg, Flurstück 2454, Böllberger Weg 175a; Teilerwerb für Gehwegfläche.

Die Folgekosten aus Betrieb und Unterhalt der Verkehrsanlagen sind in der Anlage 14 dargestellt. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Pflichtaufgaben, die sich unter Beachtung des gültigen Regelwerkes bzw. dem Stand der Technik ergeben.

4 Finanzierung und Straßenausbaubeiträge

Im Rahmen des Stadtbahnprogrammes Halle wird durch die Hallesche Verkehrs-AG für die förderfähigen Kosten der ÖPNV-Maßnahme eine 90-prozentige Förderung (Anteil Bund 60 %, Anteil Land 30 %) beim Land Sachsen-Anhalt beantragt. Eine abschließende Positionierung des Landes zur Höhe der Förderung liegt noch nicht vor. Die nichtförderfähigen Kosten sowie der 10-prozentige Eigenanteil werden durch die Hallesche Verkehrs-AG und die Versorgungsunternehmen getragen. Der HAVAG werden die erhöhten Aufwendungen bei der Betriebsführung während der Bauzeit entsprechend dem Verkehrsbedienungs- und Finanzierungsvertrag als Betriebskostenzuschuss erstattet.

Bei Beibehaltung der vorgesehenen Finanzierung, die keine finanzielle Beteiligung der Stadt Halle am Bauvorhaben vorsieht, entsteht keine Pflicht zur Erhebung von Straßenausbaubeiträgen.

5 Verfahren zur Schaffung des Baurechts

Für wesentliche Teile des Vorhabens ist auf der Basis des Personenbeförderungsgesetzes (PbefG) die Planfeststellung als baurechtschaffendes Verfahren vorgeschrieben. Die Planfeststellung wird auf Antrag der Halleschen Verkehrs-AG erfolgen. Unabhängig davon wird geprüft, ob im Südabschnitte (südlich Ludwigstraße) ggf. auf Grundlage eines Planverzichts bereits 2014 mit dem Bau begonnen werden kann.

6 Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit

Die Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten liegt als Anlage 8 bei.

Das Ergebnis der Familienverträglichkeitsprüfung auf der Grundlage des Kriterienkataloges B ist in Anlage 9 enthalten. Aufgrund der Querschnittsaufteilung, der gesicherten Querungsstellen über die Fahrbahnen und der Haltestellengestaltung ist das Vorhaben familienverträglich.

Die Prüfung der Barrierefreiheit erfolgt über die Checkliste Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen (siehe Anlage 10). Die Planung ist dem Behindertenbeauftragten und den Behinderten- und Seniorenverbänden vorgestellt worden und hat Zustimmung erfahren.

7 Termine und weiteres Vorgehen

Das Projekt Ausbau Böllberger Weg Nord, 2. BA wird im Rahmen des Stadtbahnprogramms Halle nach Möglichkeit mit dem Ausbau des Rannischen Platzes koordiniert umgesetzt werden.

Die Bauausführung wird in Bauabschnitten, in Abhängigkeit des Vorliegens des Baurechts, für die Jahre 2014 und 2015 angestrebt.