

## **Inhaltsverzeichnis**

- 1      Veranlassung
  
- 2      Bedeutung der Straßen und Haltestellen
  - 2.1    Südstadtring
  - 2.2    Paul-Suhr-Straße
  - 2.3    Haltestelle Veszpremer Straße
  - 2.4    Haltestelle Südstadt
  
- 3      Ergebnisse der Vorplanung
  - 3.1    Allgemeines
  - 3.2    Betriebliche und verkehrliche Zielstellungen
  - 3.3    Untersuchte Varianten
  - 3.4    Beschreibung der Vorzugsvariante
    - 3.4.1  Motorisierter Individualverkehr (MIV)
    - 3.4.2  Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
    - 3.4.3  Radverkehr
    - 3.4.4  Fußgängerverkehr
    - 3.4.5  Straßenraumgestaltung
  
- 4      Kosten und Finanzierung
  
- 5      Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit
  
- 6      Termine und weiteres Vorgehen

## **Anlagenverzeichnis**

- 1      Übersichtskarte
- 2      Variantenübersicht
- 3      Lageplan Vorzugsvariante
- 4      Regelquerschnitte
- 5      Schemata Haltestellen/Linien
- 6      Grundstücksbedarfsplan
- 7      Unterhaltungskosten
- 8      Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten
- 9      Familienverträglichkeitsprüfung nach Kriterienkatalog
- 10     Prüfung der Barrierefreiheit nach Checkliste

## 1 Veranlassung

Die Vorhaben Verknüpfungspunkt Veszpremer Straße und Durchbindung Schleife Südstadt sind wesentliche Bestandteile der vom Stadtrat beschlossenen Stufe 1 (Linie 1) des Stadtbahnprogramms Halle. Im Rahmen dieser beim Land und beim Bund zur Förderung beantragten Maßnahme soll die Attraktivität des Straßenbahnverkehrs durch Umstrukturierung des bestehenden Liniennetzes erhöht werden. Es erfolgt zudem eine Anpassung des Straßenbahnverkehrs an den künftigen Bedarf.

In diesem Zusammenhang wird an der Veszpremer Straße ein Verknüpfungspunkt benötigt. Hier enden zukünftig die Linien 1, von der Frohen Zukunft kommend über den Südstadtring, und 2, von der Schwimmhalle Neustadt kommend über die Paul-Suhr-Straße (Nord). Die Linie 3 verläuft von Trotha kommend über die Paul-Suhr-Straße weiter bis nach Beesen. Außerdem wird die Buslinie 24 nach Osendorf hier ihre Endstelle haben.

Die Schleife Südstadt wird mit dem neuen bedarfsgerechten Verknüpfungspunkt entbehrlich und soll zurückgebaut werden. Das Gleis verläuft zukünftig im Mittelstreifen des Straßenquerschnitts und die Haltestelle Südstadt wird im Sinne einer besseren Erschließung neu eingeordnet.

Mit den Maßnahmen sollen Beschleunigungseffekte, eine Verkürzung der Haltestellenaufenthaltszeiten, verbesserte Umsteigebeziehungen sowie dadurch eine höhere Fahrplansicherheit erreicht werden. Eine Übersichtskarte ist in Anlage 1 dargestellt.

## 2 Bedeutung der Straßen und Haltestellen

### 2.1 Südstadtring

Der Südstadtring ist eine Hauptverkehrsstraße und verläuft in Ost-West-Richtung. Er ist eine wichtige Verbindungsstraße, die den südlichen Bereich der Südstadt und Teile der Silberhöhe über den Böllberger Weg an die Innenstadt anschließt. Die Straße weist eine Belegung von ca. 9.400 – 11.600 Kfz/24 h auf. Der Schwerverkehr ist mit ca. 2 % gering. Die Verkehrsbelastung hat in den letzten Jahren deutlich abgenommen, wie in nachfolgender Tabelle 1 dargestellt ist.

	2004	2007	2012
Südstadtring West	13.200		9.400
Südstadtring Ost		14.200	11.600

Tabelle 1 Entwicklung der Verkehrsbelastung im Südstadtring in Kfz/24h

Die nördliche Seite des Südstadtringes ist durch Wohnbebauung in Plattenbauweise geprägt, südlich befinden sich mit dem Kaufland-Center und verschiedenen Discountmärkten wichtige verkehrliche Ziele.

Der Radverkehrsanteil ist mit ca. 70 Radfahrer/24 h gering. Dabei ist jedoch zu beachten, dass im heutigen Zustand keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind.

Im Bestand sind die beiden Ein-/Ausfahrten in die Gleisschleife mit Bahnübergangssicherungen signalisiert. Des Weiteren befinden sich Lichtsignalanlagen an den Knoten Paul-Suhr-Straße/Südstadtring/Veszpremer Straße und Südstadtring/Brüsseler Straße/Zufahrt Kaufland-Center (einschließlich westlicher Zugang der Haltestelle Veszpremer Straße).

## 2.2 Paul-Suhr-Straße

Die Paul-Suhr-Straße verläuft in Nord-Süd-Richtung und ist eine stark frequentierte Hauptverkehrsstraße. Ihre Verkehrsbelastung liegt im Abschnitt zwischen Amsterdamer Straße/Murmansker Straße und Südstadtring bei 13.500 – 14.000 Kfz/24 h. Der Schwerverkehrsanteil beträgt 2 % bis 3 %. Im Abschnitt zwischen Südstadtring und Freyburger Straße sind Verkehrsmengen von 15.900 – 19.000 Kfz/24 h zu verzeichnen. Der Schwerverkehrsanteil liegt zwischen 2 % und 3 %.

Auch in der Paul-Suhr-Straße ist in den letzten Jahren ein starker Rückgang der Verkehrsmengen zu verzeichnen (siehe Tabelle 2).

	2005	2007	2009	2012
<b>Paul-Suhr-Straße Nord (Höhe Amsterdamer Straße/Murmansker Straße)</b>	20.900		14.200	14.000
<b>Paul-Suhr-Straße Nord (Höhe Südstadtring)</b>		19.700		13.500
<b>Paul-Suhr-Straße Süd (Höhe Südstadtring)</b>		24.100		15.900
<b>Paul-Suhr-Straße Süd (Höhe Freyburger Straße)</b>		24.400		19.000

Tabelle 2 Entwicklung der Verkehrsbelastung in der Paul-Suhr-Straße in Kfz/24 h

Beidseitig sind Radverkehrsanlagen vorhanden, die von ca. 310 Radfahrer/24 h genutzt werden.

Auf beiden Seiten der Paul-Suhr-Straße schließen sich Wohngebiete an. Der Knotenpunkt (KP) Paul-Suhr-Straße/Amsterdamer Straße/Murmansker Straße ist ein Unfallschwerpunkt. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Errichtung einer Lichtsignalanlage (LSA) vorgesehen.

## 2.3 Haltestelle Veszpremer Straße

Die Haltestelle Veszpremer Straße sichert die Erschließung des Kaufland-Centers mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Sie verfügt über vier Bahnsteige – zwei in der Paul-Suhr-Straße Nord und zwei im Südstadtring. Das Kaufland-Center ist gemäß des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes für die Stadt Halle (Beschlussvorlagen-Nr.: V/2013/11902) als Nebenzentrum eingestuft. Es besitzt eine wesentliche Versorgungsfunktion und ist daher ein wichtiges Ziel im Gebiet. Die Haltestelle Veszpremer Straße ist stark frequentiert. Zählungen im Jahr 2012 ergaben in der Zeit von 6.00 – 22.00 Uhr ca. 6.700 Ein- und Aussteiger. Davon hatten ca. 40 % ihre Quelle/ihr Ziel im Kaufland-Center.

Von den gezählten Ein- und Aussteiger nutzten 55 % die Bahnsteige im Südstadtring und 45 % die Bahnsteige in der Paul-Suhr-Straße.

## **2.4 Haltestelle Südstadt**

Die Wendeschleife Südstadt wurde 1977 fertiggestellt und diente der Verknüpfung der Straßenbahn mit der S-Bahn. Sie war für vier Linien vorgesehen. Durch die Ausbildung mit beidseitigen Ein-/Ausfahrten konnte sie als Wendeschleife für Linien aus unterschiedlichen Richtungen (vom Markt über den Böllberger Weg und vom Markt und Hauptbahnhof über die Paul-Suhr-Straße) genutzt werden.

Mit dem starken Rückgang der Bevölkerung, veränderter Arbeitswege und dem Abriss etlicher Wohnblöcke in der Südstadt ist der Bedarf nach einer Endhaltestelle an dieser Stelle nicht mehr gegeben. Sie ist für die HAVAG zu groß und damit zu teuer im Betrieb und in der Unterhaltung. Für das neue Linienkonzept ist die Südstadt ein ungeeigneter Standort für einen Verknüpfungspunkt.

Die Bedeutung der Haltestelle ist stark gesunken. Zählungen im September 2013 ergaben in der Zeit von 6.00 – 21.00 Uhr ca. 2.100 Ein-, Aus- und Umsteiger. Ein erheblicher Anteil davon sind Schulkinder, die die nahegelegenen Schulen besuchen. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass mit Fertigstellung des Knotens Halle und der damit verbundenen durchgehenden Verbindung von Halle Nietleben bis Leipzig Stötteritz die Bedeutung der S-Bahn wieder zunimmt.

## **3 Ergebnis der Vorplanung**

### **3.1 Allgemeines**

Der Planungsbereich beginnt westlich der Wendeschleife Südstadt an der Straße Turiner Eck. Er umfasst den Südstadtring einschließlich des Knotenpunktes Paul-Suhr-Straße/Südstadtring/Veszpremer Straße und die Paul-Suhr-Straße zwischen Südstadtring und Amsterdamer Straße/Murmansker Straße. Er endet unmittelbar nördlich des Knotens Paul-Suhr-Straße/Amsterdamer Straße/Murmansker Straße.

Die genauen Baugrenzen werden erst im Zuge der Entwurfsplanung auf Grund bautechnischer und funktionaler Gesichtspunkte festgelegt.

Die Länge der Verkehrsbaumaßnahme beträgt für den im Südstadtring gelegenen Teil ca. 945 m, für den in der Paul-Suhr-Straße gelegenen Teil ca. 330 m.

Grundlage der ÖPNV-Planung sind das Zielnetz 2025 der Halleschen Verkehrs-AG (HAVAG) (Anlage 3 des Grundsatzbeschlusses zur Realisierung des Stadtbahnprogramms Halle '25 vom 28.09.2011) sowie der Nahverkehrsplan. Entsprechend den Förderrichtlinien des Bundes (Finanzierungsvoraussetzung) sind barrierefreie Haltestellen und ein separater Gleiskörper zwingende Planungsvorgabe.

### **3.2 Betriebliche und verkehrliche Zielstellungen**

Um die zukünftigen Linien 1 und 2 am neuen Verknüpfungspunkt enden lassen zu können, sind Wende- und Abstellanlagen für jeweils einen Zug/Linie erforderlich. Die Ausbildung der Haltestelle sollte so erfolgen, dass die Ein- und Aussteiger kurze Wege zu ihren Zielen haben, die Umsteigewege minimiert und sowohl die heutigen als auch die zukünftigen Straßenbahnlinien bedient werden können, da die Liniennetzumstellung erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen wird. Die Fahrbeziehung in der Relation Südstadtring – Paul-Suhr-Straße Süd sollte für Verstärkerfahrten weiterhin möglich sein. Darüber hinaus muss die Verknüpfung zum Bus sichergestellt werden.

Laut Prognose auf Grundlage des Zielliniennetzes sind ca. 1.800 Umsteiger pro Tag an der Haltestelle Veszpremer Straße zu erwarten. Davon steigen ca. 60 % zwischen den Straßenbahnlinien und dem Bus um, wobei hier wiederum die meisten Umsteigevorgänge

von den Linien 1 und 2 zum Bus erfolgen. Etwa 40 % der Umsteiger steigen zwischen den einzelnen Straßenbahnlinien um.

Durch den Wegfall der Schleife Südstadt einschließlich der baulichen Anlagen ist in diesem Abschnitt die Haltestelle neu anzuordnen. Weiterhin ist ein barrierefreier Anschluss nach Süden an die Wegebeziehung zur S-Bahn und nach Norden zum Platz der Völkerfreundschaft herzustellen. Der vorhandene Fußgängertunnel wird auf Grund seines schlechten baulichen Zustandes aufgegeben und rückgebaut.

Die Verkehrsanlage soll sowohl für die heutigen als auch für die prognostizierten Verkehrsmengen leistungsfähig und verkehrssicher sein sowie die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigen. Neben der Schaffung von Radverkehrsanlagen sind die Nebenanlagen, einschließlich der Haltestellen, mobilitätsbehindertengerecht auszubauen und ausreichender Bewegungsraum für Fußgänger und mobilitätseingeschränkte Personen vorzusehen.

### **3.3 Untersuchte Varianten**

Im Rahmen der Vorplanung wurde eine Vielzahl von Varianten mit der Einordnung der Gleise in Mittel- und Seitenlage, der Einordnung einer Zentralhaltestelle im Knotenpunktbereich Paul-Suhr-Straße/Südstadtring/Veszpremer Straße und mit Wende- und Abstellanlagen in allen Armen des Knotenpunktes untersucht. Eine Übersicht ist in Anlage 2 dargestellt.

Auf Grund gleisgeometrischer, betriebstechnischer Probleme oder wegen Nichterreichens wesentlicher Projektziele wurden einige Varianten nicht weiter verfolgt.

Die Einordnung einer Zentralhaltestelle in der alle zukünftigen Straßenbahnlinien und die Buslinie gebündelt werden, war unter Berücksichtigung der Anforderungen aus dem Linienkonzept der HAVAG, den Anforderungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie den zur Verfügung stehenden Flächen nicht umsetzbar.

Wesentlicher Nachteil der untersuchten Varianten mit den Gleisanlagen in Seitenlage sind die damit verbundenen Überbauungen der vorhandenen Versorgungsleitungen durch die Straßenbahngleise. Der Leitungsbestand in den Gehwegen unterliegt einer geringen Verkehrsbelastung und weist dementsprechend eine geringere Verlegetiefe auf. Mit einer Überbauung durch die Straßenbahngleise wären die Versorgungsleitungen komplett tiefer bzw. entsprechend den Forderungen der Versorgungsunternehmen außerhalb des Gleisbereichs neu einzuordnen. Dies hätte eine enorme Erhöhung der Baukosten zur Folge. Ferner ergeben sich mit einer Seitenlage zusätzlich Konfliktpunkte zwischen der Straßenbahn und dem MIV in den Bereichen der Gleisverschwenkungen von der Mittellage in die Seitenlage und den Einmündungen aus den Wohngebietsstraßen in den Südstadtring, die entsprechend verkehrstechnisch zu sichern sind.

Bei einer Beibehaltung der Gleise in Mittellage können die Eingriffe in das Umfeld sowie die Auswirkungen auf den unterirdischen Bauraum gegenüber einer Seitenlage minimiert werden. Die Leitungen der Versorgungsunternehmen sind im Wesentlichen nur in den Aufweitungen der Knotenpunktbereiche des Südstadtringes sowie im Bereich der südlichen Fahrbahn des Südstadtringes betroffen.

Als Ergebnis der Variantenuntersuchung wurde als Vorzugsvariante eine Lösung mit Gleisen in Mittellage gewählt, bei der die Wende- und Abstellanlagen auf dem Südstadtring in unmittelbarer Nähe zum KP Paul-Suhr-Straße/Südstadtring/Veszpremer Straße angeordnet werden (Variante 7c). Diese Anordnung ist für die HAVAG aus technologischer und betriebswirtschaftlicher Sicht am günstigsten. Damit ist eine Bündelung der Endhaltestellen für den Bus der Linie 24 und der Straßenbahnlinien 1 und 2 mit kurzen Wegen für die

Umsteiger auf engstem Raum möglich und gewährleistet weiterhin eine gute Erschließung des Einkaufszentrums durch den ÖPNV. Auch kann das erforderliche Sozial-Gebäude für die HAVAG-Mitarbeiter so eingeordnet werden, dass es sowohl für die Straßenbahnfahrer als auch für die Busfahrer gut erreichbar ist. Allerdings muss bei dieser Lösung die Linie 2 zwei Mal halten – in der Paul-Suhr-Straße Nord und im Südstadtring. Der Lageplan ist in Anlage 3, die Regelquerschnitte sind in der Anlage 4 enthalten.

### **3.4 Beschreibung der Vorzugsvariante**

#### **3.4.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Auf Grund der Entwicklung der Verkehrsbelastungen innerhalb der letzten Jahre und der Prognose, dass die Verkehrsmengen sich auch zukünftig in der heutigen Größenordnung bewegen werden, ist eine Vierstreifigkeit im Südstadtring nicht mehr erforderlich. Der Straßenraum wird zu Gunsten des Radverkehrs anders aufgeteilt.

Zukünftig ist nur noch ein durchgehender Fahrstreifen pro Richtung vorgesehen. Dieser besitzt eine Breite von 3,50 m. Unter Mitbenutzung des sich anschließenden Radfahrstreifens ist das Vorbeifahren eines Lkw an einem havarierten Lkw möglich. An den Knotenpunkten werden die entsprechenden Abbiegespuren für eine leistungsfähige und behinderungsarme Abwicklung des Verkehrs angeordnet.

Die südliche Fahrbahn des Südstadtringes wird beim Ausbau neu hergestellt. Die nördliche Fahrbahn wird jedoch im Abschnitt zwischen Brüsseler Straße und Höhe Platz der Völkerfreundschaft nicht ausgebaut, da ein Ausbau an dieser Stelle nicht als Folgemaßnahme begründbar und damit nicht förderfähig ist. Für die Bewertung des baulichen Zustandes in diesem Bereich ist ein Baugrundgutachten erforderlich, um Aussagen zur Tragfähigkeit des Konstruktionsaufbaues zu erhalten. Diese Untersuchung ist Bestandteil der nächsten Planungsphase. Auf Basis der Baugrunduntersuchung muss die Notwendigkeit einer Sanierung bzw. eines Ausbaus erneut diskutiert werden. In diesem Fall ist jedoch eine separate Finanzierung erforderlich.

Die Verkehrsfläche am KP Paul-Suhr-Straße/Südstadtring/Veszpremer Straße wird im Kurvenbereich zum Südstadtring enger gefasst, um den Knoten so kompakt wie möglich zu gestalten und nicht benötigte Flächen entsiegeln zu können. In der Paul-Suhr-Straße Süd werden die beiden Linksabbiegespuren auf eine Spur reduziert, da auf Grund der geringeren Verkehrsbelastungen kein Bedarf mehr besteht und auch auf dem Südstadtring nur noch ein Fahrstreifen zur Verfügung steht.

In Höhe der Zufahrt zum Parkplatz Brüsseler Straße wird eine Gleisüberfahrt geschaffen, die nur der Bus zum Wenden nutzt. Diese wird gemeinsam mit der vorhandenen Fußgängerquerung signalisiert. Die Zufahrt zum Parkplatz wird geringfügig nach Westen verschoben, um ein verbotswidriges Überfahren der Gleise zu verhindern.

Zusätzlich zu den bereits signalisierten Knotenpunkten Südstadtring/Brüsseler Straße/Zufahrt Kaufland-Center und Paul-Suhr-Straße/Südstadtring/Veszpremer Straße wird der KP Paul-Suhr-Straße/Amsterdamer Straße/Murmansker Straße signalisiert, um den Unfallschwerpunkt zu entschärfen und die Zuwegung für Fußgänger und Radfahrer zu den verschiedenen Schulen in der Murmansker Straße zu verbessern.

Der Knoten Südstadtring/Turiner Eck erhält eine Teilsignalisierung, d. h. der Geradeausverkehr auf dem Südstadtring kann behinderungsfrei fahren und nur die Abbiege-/Wendeströme bzw. die Linksabbieger aus dem Turiner Eck werden im Sinne einer Bahnübergangssicherung (BÜ) signalisiert.

Auch mit der Reduzierung auf eine Fahrspur besitzt die Verkehrsanlage eine gute Leistungsfähigkeit. An den Knoten Südstadtring/Turiner Eck und Südstadtring/Brüsseler

Straße/Zufahrt Kaufland-Center kann der durchgehende Verkehr auf dem Südstadtring fast ungehindert fahren bzw. hat nur kurze Wartezeiten. Die während der Sperrzeit ankommenden Abbiegeströme und die Verkehre der untergeordneten Zufahrten können in der nächsten Freigabezeit weiterfahren. Dies trifft auch auf die Verkehre am Knoten Paul-Suhr-Straße/Amsterdamer Straße/Murmansker Straße zu.

Die größten Auswirkungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit sind am KP Paul-Suhr-Straße/Südstadtring/Veszpremer Straße zu verzeichnen. Aber auch hier wird in der Spitzenstunde eine Verkehrsqualität von B und C für die einzelnen Ströme (nach HBS, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) erreicht. Damit ist der Verkehrsablauf stabil.

Im Rahmen der Planung wurde auch die Möglichkeit des Linksabbiegens von der Paul-Suhr-Straße Nord in die Veszpremer Straße untersucht. Bei einer Aufteilung der nördlichen Zufahrt des Knotens Paul-Suhr-Straße/Südstadtring/Veszpremer Straße in eine Mischspur geradeaus/rechts und eine Linksabbiegespur ist der Knoten nicht leistungsfähig. Die Leistungsfähigkeit könnte nur durch eine dritte Spur erreicht werden. Dies hätte noch stärkere Eingriffe in den Grünstreifen und damit in den erhaltenswerten Baumbestand zur Folge und würde eine Kostenmehrung von ca. 18.320 Euro netto bedeuten.

Im Bestand erfolgt die Zufahrt zur Veszpremer Straße von Norden aus über die Murmansker Straße. Zählungen ergaben einen Linksabbiegestrom von ca. 700 Kfz/24 h. Nur ein Teil davon hat die Veszpremer Straße zum Ziel. Aus Gründen der Eingriffsminimierung und der geringen Verkehrsmengen wird keine zusätzliche Linksabbiegespur am KP Paul-Suhr-Straße/Südstadtring/Veszpremer Straße vorgesehen. Die bisherige Führung über die Murmansker Straße wird beibehalten und zukünftig mittels einer LSA gesichert.

Neben den bestehenden Lichtsignalanlagen an den Knoten Paul-Suhr-Straße/Südstadtring/Veszpremer Straße und Südstadtring/Brüsseler Straße/Zufahrt Kaufland-Center einschließlich westlicher Zugang der Haltestelle Veszpremer Straße im Südstadtring werden zwei weitere Lichtsignalanlagen (KP Paul-Suhr-Straße/Amsterdamer Straße/Murmansker Straße und östlicher Zugang der Haltestelle Südstadt) sowie eine Bahnübergangssicherung (KP Südstadtring/Turiner Eck) vorgesehen. Die beiden vorhandenen Bahnübergangssicherungen an den Ein-/Ausfahrten der Gleisschleife Südstadt werden zurückgebaut.

Eine alternative Ausbildung der Knotenpunkte als Kreisverkehrslösungen wurde untersucht, aber als nicht zweckmäßig verworfen. Am Knotenpunkt Paul-Suhr-Straße/Südstadtring/Veszpremer Straße ist ein kleiner Kreisverkehr nicht leistungsfähig. An den übrigen Knoten in der Paul-Suhr-Straße und im Südstadtring bieten Kreisverkehre aufgrund der ungünstigeren Fußgänger- und Radverkehrsführung und des höheren Flächenverbrauchs keine Vorteile gegenüber den dargestellten Knotenpunktlösungen. Zudem müssten die Kreisverkehre aufgrund der Straßenbahn ebenfalls signalisiert werden.

### **3.4.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Im Bereich der Gleisschleife Südstadt werden die Gleise zukünftig im jetzigen Grünstreifen in der Mitte der Verkehrsanlage angeordnet, so dass die Straßenbahn im gesamten Planungsabschnitt in Mittellage verläuft. Mit der Durchbindung werden die Fahrzeit verkürzt und der Verschleiß an den Betriebsanlagen der HAVAG minimiert, da in diesem Abschnitt keine Weichen mehr erforderlich sind und die Straßenbahn keine kleinen Radien mehr befahren muss. Das Kreuzen des Kfz-Verkehrs beim Ein- und Ausfahren in die Wendeschleife entfällt und die damit verbundenen technischen Anlagen zur Sicherung sind nicht mehr erforderlich. Die Gleise der Schleife und die baulichen Anlagen der Haltestelle werden zurückgebaut, nur das Bahnstromunterwerk bleibt bestehen. Die Fläche der Schleife

Südstadt dient für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die aus diesem und anderen Vorhaben des Stadtbahnprogramms resultieren.

Die Haltestelle Südstadt wird in Höhe des Gebäudes Florentiner Bogen 21 neu angeordnet und ist barrierefrei zugänglich. Sie liegt damit in der neuen Fuß- und Radwegeverbindung Pestalozzipark – S-Bahn-Haltepunkt Südstadt. Die Bahnsteige werden entsprechend dem Standard der HAVAG mit 24 cm Bahnsteighöhe, Spritzschutz, Fahrgastunterständen und Haltestelleninformationssystem ausgestattet und somit mobilitätsbehindertengerecht ausgebaut. Der östliche Zugang wird mit einer Signalanlage gesichert.

Der neue Verknüpfungspunkt mit den entsprechenden Wende- und Abstellanlagen wird im Südstadtring zwischen Paul-Suhr-Straße und Zufahrt Kaufland-Center realisiert. Er besteht aus zwei durchgehenden Streckengleisen, welche die direkte Weiterfahrt der Linie 1 als Linie 2 und umgekehrt ermöglichen. Darüber hinaus gibt es für jede Linie ein Abstell-/Wendegleis. Für die Linie 1 befindet es sich direkt vor dem Kaufland-Center, für die Linie 2 vor den Gebäuden des Südstadtringes 83 – 93. Die Gleisverbindung Paul-Suhr-Straße Süd – Südstadtring bleibt erhalten und ermöglicht auch zukünftig Flexibilität.

Die Haltestelle für die Linien 1 und 2 ist wie bereits im Bestand in Höhe des Kaufland-Center angeordnet. Auch sie wird mobilitätsbehindertengerecht ausgebaut. Beide Zugänge werden signalisiert.

Gegenüber des nördlichen Bahnsteiges der Haltestelle 1 und 2 befindet sich am Fahrbahnrand die Bushaltestelle der Buslinie 24. Sie ist in zwei Bereiche geteilt. Im östlichen Abschnitt erfolgen der Ausstieg der Fahrgäste und der technologische Halt. Im westlichen Bereich befindet sich die Einstiegshaltestelle.

Ein Sozial-Gebäude der HAVAG mit Pausen- und Toilettenräumen für das Fahrpersonal wird im Randbereich des Parkplatzes vorgesehen.

Diese Lage des Verknüpfungspunktes wurde gewählt, da ein Großteil der Fahrgäste seine Quelle/sein Ziel im Kaufland-Center hat und somit die kürzesten Wege erzielt werden. Darüber hinaus werden mit dieser Anordnung günstige Umsteigebedingungen geschaffen, da die meisten Umsteigebeziehungen zwischen dem Bus und den Linien 1 und 2 erfolgen. Gemeinsam mit den Umsteigevorgängen zwischen Linie 1 und 2 können so zwei Drittel aller Umsteigevorgänge im Südstadtring abgewickelt werden. Des Weiteren ist diese Anordnung auch hinsichtlich des Betriebsablaufs günstig, da die Linie 1 keine zusätzlichen Fahrtwege zum Wenden zurücklegen muss und auch die Distanzen für das Wenden der Linie 2 gering sind. Ferner muss bei den Wendevorgängen nicht über Knotenpunkte gefahren werden (wie bei anderen untersuchten Varianten), so dass diese zusätzlichen Zeitverluste nicht entstehen und es erfolgt keine Beeinflussung der übrigen Verkehrsteilnehmer.

Die Haltestelle der Linie 3 befindet sich in der Paul-Suhr-Straße Nord. Sie wird ebenfalls barrierefrei ausgebildet. Der südliche Zugang wird signalisiert. Da auch die Linie 2 an dieser Haltestelle nochmals hält, können hier die Umsteigevorgänge zwischen beiden Linien am gleichen Bahnsteig stattfinden. Eine schematische Darstellung der Haltestellen und der Linienführung ist der Anlage 5 zu entnehmen.

Im Südstadtring kommen vom Turiner Eck bis zur Brüsseler Straße für die Fahrleitung Mittelmaste und ab der Brüsseler Straße bis zum Knotenpunkt Paul-Suhr-Straße/Südstadtring/Veszpremer Straße Seitenmaste zur Anwendung. In der Paul-Suhr-Straße sind bedingt durch den geringeren Achsabstand der Gleise Seitenmaste vorgesehen. Unter Berücksichtigung der technischen Anforderungen der Fahrleitung, der öffentlichen Beleuchtung und der Lichtsignalanlagen wurden möglichst kombinierte Maste Beleuchtung/LSA bzw. Beleuchtung/Fahrleitung verwendet.

Mit dem neuen Verknüpfungspunkt kann das Zielliniennetz umgesetzt werden. Dieses steht im Einklang mit dem Nahverkehrsplan und sieht entsprechend dem zu erwartenden Bedarf vor, die Linien 1 und 2 an der Veszpremer Straße enden zu lassen. Die Linie 3 und die Buslinie 24 bedienen die Silberhöhe. Die Ausbildung des Verknüpfungspunktes ermöglicht eine sehr flexible Liniengestaltung und damit auch ggf. eine Anpassung an den tatsächlichen Bedarf (z.B. Verstärkerfahrten im Schülerverkehr o.ä.).

### **3.4.3 Radverkehr**

Die Paul-Suhr-Straße ist bereits heute Bestandteil der wichtigen Radroute Stadtzentrum – Südstadt – Silberhöhe – Beesen und wird auf Grund des Vorhandenseins beidseitiger Radwege auch entsprechend von Radfahrern frequentiert.

Der Südstadtring als Hauptverkehrsstraße hat ebenfalls eine Bedeutung für den Radverkehr, sowohl in Hinsicht auf die Erreichbarkeit bzw. Anbindung von Quellen und Zielen unmittelbar am Südstadtring, als auch in Hinsicht auf die Verbindung zwischen der östlichen Südstadt sowie der Silberhöhe und den Stadtteilen Wörlitz und Böllberg.

Da momentan im relativ stark von Kfz-Verkehr frequentierten Südstadtring keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind, ist derzeit auch kein nennenswerter Radverkehr festzustellen. Dies liegt vor allem daran, dass Radfahrer auf Grund des fehlenden Angebotes an verkehrssicheren Anlagen im Südstadtring auf umliegende Straßen und Wege im Gebiet ausweichen und daraus resultierende Umwege in Kauf nehmen. Die Schaffung von Radverkehrsanlagen ist hier erforderlich. Dies ist auch Inhalt der aktuellen Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) (Beschlussvorlagen-Nr.: V/2012/11160), in welcher über den Südstadtring eine stadtteilverbindende Radroute führt.

Der westliche Abschnitt des Südstadtringes ist geringer belastet als der östliche. Damit befindet sich der Planungsabschnitt gemäß den Entwurfsrichtlinien in einem Grenzbereich. Es kommen mehrere Möglichkeiten der Führung des Radverkehrs in Betracht (Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit zusätzlichen, nicht benutzungspflichtigen Angeboten, Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr). Ziel ist eine möglichst einheitliche Führung.

Aus diesem Grund wird zur Führung des Radverkehrs ein Radfahrstreifen gewählt. Dieser verläuft niveaugleich mit der Fahrbahn und weist eine größere Breite als ein Schutzstreifen auf. Da sich der Radfahrstreifen direkt neben der Fahrbahn befindet, bestehen gute Sichtbeziehungen zwischen Kfz- und Radverkehr, was die Verkehrssicherheit erhöht.

Radfahrstreifen und Fahrbahn weisen zusammen eine Breite von mindestens 5,50 m auf. Diese Breite ist bei einem nicht überfahrbaren Bahnkörper für eine behinderungsfreie Abwicklung des Verkehrs erforderlich und gewährleistet das Vorbeifahren eines Lkws an einem havarierten Lkw.

Die südliche Fahrbahn des Südstadtringes wird beim Ausbau neu hergestellt. In diesem Zusammenhang wird der Radfahrstreifen angelegt.

Auf der nördlichen Seite wird zwischen Turiner Eck und Brüsseler Straße/Zufahrt Kaufland-Center nur minimal in die Fahrbahn eingegriffen. Hier wird der Radfahrstreifen durch Änderung der Markierung ausgewiesen.

Zwischen Brüsseler Straße/Zufahrt Kaufland-Center und Zufahrt Parkplatz wird die Radverkehrsanlage als Radweg ausgebildet. Somit wird eine Andienung und abfallwirtschaftliche Entsorgung für die Gebäude des Südstadtringes 83 – 95 über den Südstadtring ermöglicht. In diesem Bereich verfügt die Fahrbahn über eine ausreichende Breite für den Havariefall. Im anschließenden Abschnitt bis zur Paul-Suhr-Straße wird wieder ein Radfahrstreifen markiert.

An den Knotenpunkten werden die linksabbiegenden Radfahrer indirekt geführt. Da es gemäß StVO auch gestattet ist, die Linksabbiegespur zu nutzen und mit dem Kfz-Verkehr links abzubiegen, wird der Radfahrer mit seiner geringeren Räumgeschwindigkeit in der Signalsteuerung berücksichtigt.

In der nördlichen Paul-Suhr-Straße werden die Radverkehrsanlagen entsprechend angepasst. Der westliche Radweg endet nördlich der Amsterdamer Straße und wird dann auf der Fahrbahn als Radfahrstreifen fortgeführt. Auf der östlichen Seite wird die Radverkehrsanlage ebenfalls als Radfahrstreifen ausgebildet und nördlich der Murmansker Straße an den Bestandsradweg angepasst.

Im Bestand ist in der südlichen Paul-Suhr-Straße der westliche Gehweg für Radverkehr in der Gegenrichtung freigegeben. Grund war die für Radfahrer ungünstige Verbindung zwischen VII. Wohnkomplex (WK) und Kaufland-Center, da die Gleise eine erhebliche Trennwirkung besitzen und die Querungsmöglichkeiten unzureichend waren. Radverkehr in Gegenrichtung ist immer einem erhöhten Unfallrisiko ausgesetzt. Zudem ist die vorhandene Lösung nicht StVO-regelkonform, da sich in gleicher Richtung ein benutzungspflichtiger Radweg befindet. Bei der Umsetzung des Bauvorhabens soll die Freigabe des Gehweges für Radverkehr aufgehoben werden. Durch den Rückbau eines Großteils des VII. WK ist der Bedarf deutlich zurückgegangen. Zudem wird am KP Paul-Suhr-Straße/Südstadtring/Veszpremer Straße eine Querungsmöglichkeit in der südlichen Paul-Suhr-Straße geschaffen, welche der Radverkehr auf dem östlichen Radweg nutzen kann um zum Kaufland-Center zu gelangen.

Im Zuge der Umgestaltung der Schleife Südstadt wird auch der sanierungsbedürftige Tunnel unter dem Südstadtring abgebrochen und verfüllt. Damit ergeben sich Änderungen an den Wegen im Umfeld dieses Tunnels. Für den Radverkehr hat dies insbesondere Auswirkungen auf die auch in der Radverkehrskonzeption enthaltene Route zwischen dem Pestalozzipark und dem Wohn- und Kleingartenbereich im Umfeld des Eierweges (Nord-Süd-Richtung). Diese Fuß- und Radwegverbindung vom Pestalozzipark über den Platz der Völkerfreundschaft zum S-Bahn-Haltepunkt Südstadt und weiter nach Süden wird unterbrochen. Hier wird als Ersatz eine niveaugleiche und ausreichend breite Querung über den Südstadtring geschaffen. Von der Südpromenade aus wird die Wegeverbindung auf 4 m verbreitert und im Kurvenverlauf des Florentiner Bogens ergänzt. Die Querung des Südstadtringes wird durch eine LSA gesichert. Südlich davon wird die bereits bestehende Wegeverbindung auf 4 m verbreitert. Diese schließt dann an den vorhandenen Weg Richtung S-Bahn-Haltepunkt an. Das sich in diesem Bereich befindende Brückenbauwerk, über welches derzeit die Straßenbahngleise verlaufen, wird ebenfalls rückgebaut. Mit der neuen Wegeführung besteht auch künftig eine direkte, barrierefreie Verbindung Pestalozzipark – S-Bahn-Haltepunkt Südstadt.

#### **3.4.4 Fußgängerverkehr**

Die Anlagen für den Fußgängerverkehr sind mindestens 2,50 m breit. Im Bereich des Kaufland-Centers und der Bushaltestelle werden sie auf 3 m verbreitert. An den Haltestellen und zum Kaufland-Center werden taktile Blindenleitstreifen vorgesehen.

Die Zugänge zu den Haltestellen sind barrierefrei. Mindestens ein Zugang pro Haltestelle ist mit einer LSA gesichert. An der Haltestelle Veszpremer Straße im Südstadtring werden beide Zugänge signalisiert. An der Haltestelle Veszpremer Straße in der Paul-Suhr-Straße erfolgt die Signalisierung des südlichen Zugangs.

Im Zuge des Ausbaus des Knotenpunktes Paul-Suhr-Straße/Südstadtring/Veszpremer Straße wird auch die bislang fehlende Querungsmöglichkeit über die Paul-Suhr-Straße Süd hergestellt.

Der Unfallschwerpunkt Paul-Suhr-Straße/Amsterdamer Straße/Murmansker Straße erhält durch die Signalisierung ebenfalls gesicherte Querungsmöglichkeiten über jeden Knotenarm.

Im Bestand ist das Gleisbett eingedeckt. Es wird zur linienhaften Querung der Straße benutzt. Mit Ausbildung des Gleiskörpers als Rasengleis ist eine Querung nicht mehr ohne Weiteres möglich. Es werden daher östlich des Turiner Ecks und am Florentiner Bogen für die Fußgänger Möglichkeiten zur Überquerung der Straße vorgesehen. Diese werden als regelkonforme Z-Lösung ausgebildet.

An der Schleife Südstadt wird der Fußgängertunnel unter dem Südstadtring, welcher sich in einem bautechnisch schlechten Zustand befindet, rückgebaut. Der Tunnel wird derzeit von ca. 1.700 Fußgängern pro Tag genutzt. Davon haben etwa 2/3 die Straßenbahnhaltstelle als Quelle/Ziel und 1/3 den S-Bahn-Haltepunkt (Zählung vom September 2013, 6.00 - 21.00 Uhr) Mit dem Rückbau wird die barrierefreie Verbindung vom Platz der Völkerfreundschaft zum S-Bahn-Haltepunkt Südstadt unterbrochen und es ist eine Neuordnung der Wegebeziehungen erforderlich. Der Zugang zur Straßenbahnhaltstelle erfolgt zukünftig niveaugleich vom Südstadtring aus und wird signalisiert.

Als Ersatz für den Fußgängertunnel wird eine barrierefreie Anbindung an die Südpromenade und dann weiter über die Straßenbahn-Haltstelle bis zum S-Bahn-Haltepunkt geschaffen. Da die vorhandenen Rampen in der Südpromenade auch nicht barrierefrei sind, wird diese Lösung in ein Gesamtkonzept eingebettet, welches die vorhandene Treppenanlage in der Südpromenade einbezieht und eine möglichst geradlinige Führung der Rampe ermöglicht. Die Südpromenade wird in diesem Abschnitt geringfügig nach Süden verschoben und zukünftig eine Breite von 4 m und eine maximale Steigung von 6 % aufweisen. Damit wird die Treppenanlage entbehrlich und rückgebaut. Es wird dadurch eine optimale Lösung sowohl für Fußgänger einschließlich mobilitätseingeschränkter Personen als auch für Radfahrer geschaffen, die langfristig wirtschaftlicher als ein Aufzug ist.

### **3.4.5 Straßenraumgestaltung**

Mit der Herstellung von durchgängigen Alleepflanzungen und der Ausbildung der Bahntrasse als Rasengleis soll der Vorhabenbereich aufgewertet werden. Das Gleis wird als hochliegendes Rasengleis ausgebildet, bei dem die Schienenoberkante auf gleicher Höhe mit der Vegetation liegt. Diese Ausführung ist optisch wirksamer, schallreduzierender und pflegeleichter als ein tiefliegendes Rasengleis.

Die Baumaßnahme greift in den vorhandenen Grünbestand ein. Dieser ist jedoch gegenwärtig zu größeren Teilen in keinem guten Zustand (vergreiste Straßenbäume und Großsträucher, Sämlinge, nicht einheimische Gehölze) und in seinem Erscheinungsbild sehr inhomogen. Mit der Umgestaltung sollen bessere Bedingungen für eine einheitliche und nachhaltig entwicklungsfähige Straßenraumbegrünung geschaffen werden.

Zur Bewertung des Bestandes fand zu Beginn der Planung eine Baumschau der Baumschutzkommission statt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass sich im Planungsbereich wenig wertvoller Alleebestand befindet. Eine Ausnahme bilden die Platanen auf der Nordseite des Südstadtringes vor den Gebäuden 33 – 37. Dieser Bestand wird durch die Planung nicht berührt. Auch die östlich daran anschließenden Bestände werden im derzeitigen Zustand belassen, da hier die Fahrbahn nicht erneuert wird. Im östlichsten Teil des Südstadtringes ist die vorhandene Platanenreihe zwar formal als geschützte Straßenbaumreihe zu betrachten, befindet sich jedoch in einem schlechten Zustand und weist teilweise Vergreisungserscheinungen bis hin zu bereits absterbenden Kronen auf. Auch die Bestandsbäume auf der Südseite des Südstadtringes haben teilweise einen schlechten Gesundheitszustand. Diese Bestände sind von geringer Größe und bereits im Jugendalter vergreist. Die vorgeschädigten Bestände haben keine positive

Entwicklungsperspektive und können zugunsten von Neupflanzungen in Verbindung mit einer Standortverbesserung entfernt werden.

Eine weitere Ortsbegehung unter der Teilnahme von der Unteren Naturschutzbehörde und der Abteilung Stadtgrün fand statt, nachdem die Geometrie und Lage der Verkehrsanlage konkreter geplant war. Dabei wurde beurteilt, inwieweit baubedingte Schäden an den Gehölzbeständen zu erwarten sind. Auf der Nordseite des Südstadtringes greift die Planung stark in den Baum- und Gehölzstreifen im Abschnitt zwischen Paul-Suhr-Straße und Brüsseler Straße/Zufahrt Kaufland-Center ein. Bis auf wenige kapitale Bäume, für die mittels Suchschachtung der Erhalt geprüft werden soll, werden die Bäume entfernt und eine Ersatzpflanzung vorgesehen. Es ist die Pflanzung von Spitzahornen vorgesehen, die bereits auf der Südseite des Südstadtringes vorhanden sind und die sich augenscheinlich gut für den Standort eignen.

Auch auf der Südseite des Südstadtringes sind Fällungen von Bäumen baubedingt erforderlich.

Um das planerische Ziel einer durchgängigen Straßenraumgestaltung mit beidseitigen Baumreihen und einer möglichst einheitlichen Bepflanzung zu erreichen, wird auf der gesamten Südseite des Südstadtringes zwischen Kaufland-Center und Turiner Eck eine Baumreihe aus Spitzahorn vorgesehen. Die vorhandenen Ahorne auf dem Lidl-Grundstück werden integriert.

Bedingt durch die erforderlichen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger im Südstadtring entstehen beidseitig der Gleise 2,00 m – 3,50 m breite Grünstreifen. Die Möglichkeit, dort jeweils eine Baumreihe zu pflanzen wurde untersucht. Eine solche Baumpflanzung wäre mit einem wesentlich höheren Pflegeaufwand verbunden, da die Oberleitung der Straßenbahn immer wieder freigeschnitten werden müsste. Zugleich müssten auch die anderen Kronenteile geschnitten werden, um einen harmonischen Kronenaufbau zu erzielen. Dieser andauernde Verlust von Assimilationsfläche würde zu Beeinträchtigung des Baumwachstums führen. Aus den genannten Gründen wurden keine Baumpflanzungen vorgesehen.

In der Paul-Suhr-Straße ist auf der Westseite eine durchgängige Baumreihe geplant. Hier greift die Verkehrsanlage bis zu 2,30 m (zzgl. Arbeitsraum) in den Grünstreifen ein. Die Bäume und der Gehölzstreifen stehen bereits jetzt zum Teil sehr dicht am Gehweg, Wurzelschäden im Gehwegbereich sind erkennbar. Der Bestand wird im nördlichen Bereich überwiegend baubedingt gefällt. Die im südlichen Bereich dieses Abschnittes vorhandenen Linden werden freigestellt und sollen erhalten bleiben. Als Ersatzpflanzungen wird nördlich davon die Reihe mit Linden fortgesetzt.

Zur Wohnbebauung auf der Nordseite des Südstadtringes und an der Westseite der Paul-Suhr-Straße ist eine neue Unterpflanzung der Straßenbäume bzw. eine Anpassung an die bestehende Unterpflanzung mit Sträuchern geplant, so dass eine Abschirmung zur Verkehrsstrasse sichergestellt wird.

Im Planungsbereich werden insgesamt 83 Bäume gefällt. Als Ersatz können 84 Bäume als Straßenbäume und 4 Bäume im Bereich der Südpromenade neu gepflanzt werden. Die darüber hinausgehenden Ausgleichs- und Ersatzpflanzungen werden außerhalb des Straßenraumes auf der Gleisschleife Südstadt oder auf anderen geeigneten Flächen vorgenommen. Eine detaillierte Bilanzierung erfolgt in der nächsten Planungsphase.

Es ist ein Kompensationsflächenpool für alle Stadtbahnprojekte geplant, der die Flächen der Gleisschleife und angrenzende Flächen enthält. Die Planungen im Auftrag der HAVAG laufen dazu derzeit noch.

Die Materialwahl der Verkehrsanlage orientiert sich am Gestaltungshandbuch des öffentlichen Raumes für verkehrsreiche Straßen, welches 10 x 20 cm querverlegtes Betonsteinpflaster für die Gehwege und Asphalt für die Fahrbahn und die Radfahrstreifen bzw. den Radweg vorsieht.

Für die Fahrgastunterstände und Geländer ist der Typ XENON der Fa. DSM/Stroer in der Farbe DB 703 (anthrazit Eisenglimmer) zu verwenden. Für die straßenbegleitenden Leuchten ist der Typ Koffer 2 der Fa. Philips ebenfalls im Farbton DB 703 (anthrazit Eisenglimmer) zu verwenden. Alle Ausstattungselemente (Papierkörbe, Leuchten, Geländer, Bänke etc.) sind im Farbton DB 703 (anthrazit Eisenglimmer) vorzusehen.

Weiterführende Details zur Gestaltung der Haltestellen und Gehwege werden im Rahmen der Erarbeitung von Gestaltungsgrundsätzen/Regel details für das Stadtbahnprogramm erarbeitet.

Im Rahmen der Vorplanung wurde eine überschlägige Schallberechnung durchgeführt. Die Eingriffe führen voraussichtlich nicht zu einer wesentlichen Änderung i.S. der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung). In den nächsten Planungsphasen werden die Schallberechnungen weiter präzisiert.

#### **4 Kosten und Finanzierung**

Der Ausbau des Verknüpfungspunktes Veszpremer Straße sowie die Durchbindung der Gleisschleife Südstadt sind Bestandteile der Stufe 1 des Stadtbahnprogramms (Stufenbeschluss zur Stufe 1 vom 28. März 2012, V/2012/10404). Maßnahmeträger ist die Hallesche Verkehrs-AG.

Auf der Grundlage der Vorplanung (Kostenschätzung) wurden die Kosten mit einem Umfang von ca. 17,5 Mio. Euro netto ermittelt.

Die Finanzierung der Maßnahmen der Verkehrsanlagen inklusive der Folgemaßnahmen und des Grunderwerbs ist aus dem Stadtbahnprogramm Halle vorgesehen. Dieses wurde durch den Stadtrat mit dem Grundsatzbeschluss zum Stadtbahnprogramm am 28. September 2011 (V/2011/09954) beschlossen. Auf Grund der ausschließlichen Finanzierung aus Mitteln der HAVAG ist eine Erhebung von Ausbaubeiträgen nicht vorgesehen. Der HAVAG werden die erhöhten Aufwendungen bei der Betriebsführung während der Bauzeit entsprechend dem Verkehrsbedienungs- und Finanzierungsvertrag als Betriebskostenzuschuss erstattet. Der Stadt entstehen keine Baukosten.

Eine Ausnahme stellt die unter 3.4.4 beschriebene Rampenlösung im Zuge der Südpromenade dar. Um eine Barrierefreiheit zu erreichen, muss die Südpromenade auf einer Länge von ca. 120 m umgebaut werden. Vorgespräche mit dem Fördermittelgeber sind dahingehend positiv verlaufen, dass auch dieser Umbau als Folgemaßnahme des Stadtbahnprogramms gewertet werden kann.

Sollte wider Erwarten nicht der gesamte Umbau als Folgemaßnahme anerkannt werden, würde ein Teil davon als Zusatzmaßnahme durch die Stadt finanziert werden müssen. In diesem Fall ist geplant, Fördermittel aus dem Programm Stadtumbau Ost zu verwenden. Da die Förderung nur zu 66,6 % erfolgt, wäre der Einsatz von Eigenmitteln der Stadt unumgänglich.

Der Wegebau im Zuge der Südpromenade ist nicht straßenausbaubetragspflichtig, da es sich bei den angrenzenden Grundstücken nicht um ansonsten zufahrtslose Grundstücke handelt, die für die Bebaubarkeit auf die Erschließung durch diese unbefahrbaren öffentlichen Wege angewiesen sind.

Dauerhafter Grunderwerb ist nur in geringem Maße erforderlich und stellt sich bisher wie folgt dar:

90 m <sup>2</sup>	zur Schaffung einer barrierefreien Zuwegung vom Platz der Völkerfreundschaft in Richtung S-Bahn-Haltepunkt Südstadt
39 m <sup>2</sup>	südlicher Südstadtring
80 m <sup>2</sup>	nördliche Paul-Suhr-Straße

Der Grundstücksbedarfsplan ist in Anlage 6 dargestellt.

Die Unterhaltungskosten für die Verkehrsanlage sind in Anlage 7 enthalten. Die beiden zusätzlichen Lichtsignalanlagen bewirken einen Mehraufwand von ca. 9.000 Euro/Jahr. Die neuen Baum- und Strauchpflanzungen verursachen ebenfalls einen höheren Pflegeaufwand von ca. 29.200 Euro/Jahr. Jedoch erfolgt durch die Schließung des Tunnels am Südstadtring und durch den Rückbau des Brückenbauwerks im südlichen Bereich der Gleisschleife eine Einsparung von ca. 37.800 Euro/Jahr so dass sich in Summe die Unterhaltungskosten der Verkehrsanlage insgesamt für die Stadt Halle nur um ca. 2.500 Euro/Jahr erhöhen. Die Bahnübergangssicherungen befinden sich in der Zuständigkeit der HAVAG.

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

Die Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten liegt als Anlage 8 bei. Die geforderten Radabstellanlagen an den Haltestellen sind nicht förderfähig und müssen damit gesondert realisiert werden.

Die Ergebnisse der Prüfung der Kriterien der Familienverträglichkeit laut Katalog B sind in der Anlage 9 dargestellt. Auf Grund der Querschnittsgestaltung, der gesicherten Querungsstellen über die Fahrbahnen und der Haltestellengestaltung ist das Vorhaben familienverträglich.

Die Ergebnisse der Prüfung der Kriterien für die Barrierefreiheit laut DIN 18024-1 sind in der Anlage 10 dargestellt. Die Planung wurde mit dem Behindertenbeauftragten und den Behinderten- und Seniorenverbänden am 08.07.2013 vorabgestimmt und hat Zustimmung erfahren. Die Abstimmungen werden in den weiteren Planungsphasen fortgeführt.

## **6 Termine und weiteres Vorgehen**

Auf der Grundlage der mit diesem Beschluss bestätigten Vorplanung soll die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erstellt werden. Daran anschließend wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Für das Planfeststellungsverfahren wird ein Abschluss im 1. Halbjahr 2015 angestrebt. Der Baubeginn ist für das 1. Halbjahr 2016 geplant. Die Bauausführung soll bis 2017 abgeschlossen sein.