

Ausbau Dessauer Straße und Verknüpfungspunkt Frohe Zukunft Gestaltungsbeschluss

Inhaltsverzeichnis

1	Veranlassung und Zielstellung	2
2	Bedeutung und Lage des auszubauenden Straßenabschnittes	3
3	Ergebnis der Vorplanung	4
3.1	Abschnittsweise Variantenuntersuchung	4
3.1.1	Haltestelle S-Bahnhof Dessauer Brücke	4
3.1.2	Abschnitt Landrain – Frohe Zukunft	5
3.1.3	Verknüpfungspunkt Frohe Zukunft	9
3.2	Abschnittsübergreifende Merkmale der Vorzugsvariante	10
3.2.1	Technische Parameter und Umwelt	10
3.2.2	Kosten und Grunderwerb	11
4	Finanzierung und Straßenausbaubeiträge	12
5	Verfahren zur Schaffung des Baurechts	12
6	Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit	12
7	Termine und weiteres Vorgehen	13

Anlagenverzeichnis

1	Übersichtskarte (1 Blatt A4)
2	Variantenübersicht (1 Blatt A4)
3	Variantenvergleich (1 Blatt A3)
4	Regelquerschnitte Vorzugsvariante (3 Blätter A3)
5	Lagepläne Vorzugsvariante (4 Blätter A3)
6	Regeldetails der Gestaltung (3 Blätter A3)
7	Flächenbedarfsplan (4 Blätter A3)
8	Unterhaltungsaufwendungen bei Umsetzung der Vorzugsvariante (2 Seiten A4)
9	Regelquerschnitte untersuchter alternativer Varianten (5 Blätter A3)
10	Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten
11	Familienverträglichkeitsprüfung nach Kriterienkatalog B (2 Seiten A4)
12	Prüfung der Barrierefreiheit nach Checkliste (6 Seiten A4)

1 Veranlassung und Zielstellung

Die Vorhaben Dessauer Straße und Verknüpfungspunkt Frohe Zukunft sind Bestandteile der vom Stadtrat beschlossenen Stufe 1 (Linie 1) des Stadtbahnprogramms Halle (Vorhaben Nr. 8.1 und 8.2). Im Rahmen dieser beim Land und beim Bund zur Förderung beantragten Maßnahmen soll die Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Attraktivität des Straßenbahnverkehrs erhöht werden.

Insbesondere sollen:

- der vorhandene Gleisabstand, der im Bestand 2,55 m bis 2,60 m beträgt, auf 2,70 m vergrößert werden, um ein profilfreies Begegnen der von der Halleschen Verkehrs-AG eingesetzten Straßenbahntypen zu ermöglichen,
- die im Bestand nicht ausreichend vorhandenen, aber erforderlichen Sicherheitsräume für den Straßenbahnverkehr, insbesondere zu Radfahrern/Fußgängern im Bereich der Seitenlage der Straßenbahntrasse, aber auch zum Kraftfahrzeugverkehr, hergestellt werden,
- an den Haltestellen S-Bahnhof Dessauer Brücke, Gertraudenfriedhof, Kornblumenweg und Frohe Zukunft die bestehenden Defizite in den Haltestellenbreiten, den Sicherheitsabständen, der Barrierefreiheit und der Haltestellenausstattung (insbesondere Wetter-schutzeinrichtung) aufgehoben werden und
- die Straßenbahnendstelle Frohe Zukunft als ÖPNV-Verknüpfungspunkt zu den dort verkehrenden Buslinien neu gebaut werden,
- als Folgemaßnahmen Fahrbahnen, Radverkehrsanlagen, Gehwege und Flächen für den ruhenden Verkehr sowie Ausstattungen der Verkehrsanlagen regelgerecht und funktional ausgebaut und die Verkehrs- und Aufenthaltsqualität deutlich erhöht werden,
- als Folgemaßnahmen leistungsfähige und funktionale Knotenpunkte für den Individualverkehr unter Berücksichtigung des Vorranges des ÖPNV geschaffen werden,
- im Ergebnis der Gesamtmaßnahme der städtebauliche Eindruck des Straßenzuges verbessert werden,
- als Folgemaßnahmen des Verkehrsbauprojektes die Ver- und Entsorgungsleitungen in einen technischen Zustand versetzt werden, der im Ergebnis die Versorgungssicherheit für mindestens zwanzig Jahre gewährleistet.

Durch die Herstellung der für die Verkehrsanlagen richtlinienkonformen Regelbreiten soll die Verkehrssicherheit im Streckenabschnitt gewährleistet und deutlich verbessert werden. Dies bedingt eine Neuaufteilung des Straßenquerschnittes. Der öffentliche Straßenraum ist in Abwägung mit den verkehrlichen Belangen städtebaulich mittels Pflanzung einer möglichst durchgehenden straßenbegleitenden Baumreihe auf der Ostseite aufzuwerten. Gleichzeitig ist die gesetzlich geschützte westliche Baumreihe zu erhalten.

Des Weiteren sind insbesondere auch die auf der Ostseite der Dessauer Straße im Abschnitt Landrain – Frohe Zukunft bestehenden Mängel in der Andienung der Wohnbebauung und der Führung des Radverkehrs zu beseitigen. Im Bestand ist zwischen Bebauung und der Gleisanlage in Seitenlage ausschließlich ein Gehweg vorhanden. Dieser Gehweg wird verkehrswidrig durch Kraftfahrzeuge zum Zwecke der Andienung befahren. Im Bestand wird der Radverkehr im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt und der Gehweg ist für die Nutzung durch Radfahrer freigegeben.

Mit dem grundhaften Ausbau werden auch die Straßen- und Gleisentwässerung, die Straßenbeleuchtung, die Fahrleitungs- und Bahnstromanlagen sowie die Kommunikationsanlagen der HAVAG erneuert. Weiterhin ist ein Neubau eines Bahnstromunterwerkes vorgesehen.

Das im Beschluss für die erste Stufe des Stadtbahnprogramms Halle für das Vorhaben 8.2, Verlängerung Frohe Zukunft enthaltene Projektziel des Neubaus von Pkw-Stellplätzen für die Erweiterung der ÖPNV-Schnittstelle Endstelle Frohe Zukunft zu einer Park-and-ride-Anlage konnte mangels verfügbarer Flächen nicht weiter verfolgt werden.

2 Bedeutung und Lage des auszubauenden Straßenabschnittes

Die Dessauer Straße liegt im Norden der Stadt Halle (Saale) in den Stadtvierteln Landrain und Frohe Zukunft. Die Dessauer Straße ist Bestandteil der Landesstraße Nr. 141 und dient als wichtige Verbindungsstraße in das nordöstliche städtische Umland und als Zubringerstraße für die Bundesautobahn Nr. 14 (Anschlussstelle Halle-Tornau). Sie ist gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) der Verkehrswegekategorie angebaute Hauptverkehrsstraße mit regionaler Verbindungsfunktion (HS III) zuzuordnen. Demzufolge hat ihr Ausbau den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) zu entsprechen.

Die Dessauer Straße ist bis zur Einmündung der Straße „Frohe Zukunft“ Verkehrsweg für den schienengebundenen ÖPNV. Die zweigleisige Straßenbahntrasse wechselt am Knotenpunkt Landrain – Blickrichtung landwärts – von der Mittellage in östliche Seitenlage. Im Bereich der Seitenlage sind die Wohnhäuser auf der Ostseite nicht mit Kraftfahrzeugen anfahrbar.

Die Dessauer Straße ist in der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) als stadtteilverbindende Radroute ausgewiesen.

Auszubauen sind die nördlich der Anbindung der Berliner Chaussee (Bundesstraße Nr. 100) gelegene Straßenbahnhaltestelle „S-Bahnhof Dessauer Brücke“ als örtlich begrenzter Eingriff und der zwischen Landrain und Frohe Zukunft gelegene Gleisabschnitt mit den Haltestellen „Gertraudenfriedhof“ und „Kornblumenweg“ und der Endstelle „Frohe Zukunft“, einschließlich des Bereiches der vorhandenen Wendeschleife, sowie alle infolge dieser Ausbaumaßnahmen notwendigerweise zu ändernden Verkehrs- und sonstigen Anlagen (Folgemaßnahmen).

Im Ausbauabschnitt verkehren die ÖPNV-Linien: Straßenbahnlinie Nr. 1 (Frohe Zukunft – Beesen) und Buslinie Nr. 25 (Seeben – Tornau) der Halleschen Verkehrs-AG und die Buslinie Nr. 354 (Zörbig – Halle) der Omnibusbetrieb Saalekreis GmbH.

Im Bereich der Haltestelle S-Bahnhof Dessauer Brücke wird der Straßenraum durch Geschäfts- und Wohnbebauung eingefasst. Im Abschnitt Landrain – Frohe Zukunft ist die östliche Straßenseite durch Wohnbebauung geprägt. Auf der westlichen Straßenseite wird der Straßenraum durch den Gertraudenfriedhof und den jüdischen Friedhof (beides Baudenkmale) begrenzt sowie ab der Klopstockstraße in Richtung Norden durch Wohnbebauung.

Nördlich der Einmündung der Straße Frohe Zukunft schließt sich auf der östlichen Straßenseite die unter Denkmalschutz stehende Wartehalle der ehemaligen Siebel-Flugzeugwerke Halle GmbH, das Schulgelände der Grundschule Frohe Zukunft, das Sportgelände des Universitätssportvereins Halle e. V. sowie Flächen des Hortes des Buk e. V. und des Polizeisportvereins an; auf der Westseite Wohnbebauung und nördlich der Einmündung Helmut-Just-Straße das Gelände des Landesverwaltungsamtes.

Vom Landrain bis zur Helmut-Just-Straße wird die Dessauer Straße zudem auf der Westseite abschnittsweise durch eine schützenswerte Baumreihe aus Platanen und Linden gesäumt.

Anhand von Verkehrszählungen im Zeitraum November 2011 bis Mai 2012 an den Knotenpunkten Berliner Chaussee (B 100), Landrain, Kornblumenweg, Klopstockstraße und Helmut-Just-Straße können der Dessauer Straße abschnittsweise folgende Verkehrsbelastungen im Querschnitt zugeordnet werden (näherungsweise durchschnittlich täglicher Verkehr (DTV), Spitzenstundenbelegung (SSB) und durchschnittlich täglicher Schwerverkehr (SV)).

Abschnitt	DTV	SSB	SV
Berliner Chaussee – Landrain	14.100 Kfz/24 h	1300 Kfz/h	500 SV/24 h (3,5 %)
Landrain – Klopstockstraße	11.500 Kfz/24 h	1100 Kfz/h	470 SV/24 h (4,1 %)
Klopstockstr. – Helmut-Just-Str.	11.000 Kfz/24 h	1000 Kfz/h	600 SV/24 h (5,5 %)

Der Radverkehr beträgt im Zuge der Dessauer Straße im Querschnitt abschnittsweise bis zu 545 Radfahrer in 16 Stunden (6:00 bis 22:00 Uhr).

Die Verkehrsprognose für das Jahr 2025 geht unter der Voraussetzung der Fertigstellungen der Bundesautobahn Nr. 143 und der Haupterschließungsstraße Gewerbegebiete Halle-Ost von einem Rückgang der Verkehrsbelastung der Dessauer Straße von ca. 7 % aus.

Die Dessauer Straße ist weder Fahrstrecke für Großraumtransporte noch Bestandteil des militärischen Grundstraßennetzes, aber Bestandteil des Netzes für Schwerlastverkehr.

Die Baustrecke befindet sich in einem kampfmittelbelastet gekennzeichneten Bereich (ehemaliges Bombenabwurfgebiet).

3 Ergebnis der Vorplanung

3.1 Abschnittsweise Variantenuntersuchung

Aufgrund der gegebenen örtlichen und funktionalen Teilbarkeit des Straßenbauvorhabens wurden im Rahmen der Vorplanung folgende Abschnitte in Varianten untersucht:

- Straßenbahnhaltestelle S-Bahnhof Dessauer Brücke,
- Straßenabschnitt Landrain – Frohe Zukunft und
- ÖPNV-Verknüpfungsstelle Frohe Zukunft.

Für den Straßenabschnitt Landrain – Frohe Zukunft wurden dabei auch für die Haltestellen Gertraudenfriedhof und Kornblumenweg, einschließlich der anliegenden Knotenpunkte, Untervarianten aufgestellt.

3.1.1 Haltestelle S-Bahnhof Dessauer Brücke

Im Zuge des Ausbaus zur Stadtbahnstrecke sind im Bereich der Dessauer Brücke nur die Haltestelleninseln barrierefrei zu gestalten. Daher können auch nur die notwendigen Anpassungen im direkten Umfeld als Folgemaßnahmen dargestellt und finanziert werden. Ein komplexer Ausbau des Straßenraumes scheidet aus.

Für die Haltestelle S-Bahnhof Dessauer Brücke wurden fünf Varianten, die sich insbesondere bezüglich der Lage der Haltestelle zum Knotenpunkt Berliner Chaussee (B 100)/Dessauer Straße, der Lage der Bahnsteige zueinander und der Bahnsteigart unterscheiden, untersucht.

Wesentlicher Zwangspunkt ist der Erhalt der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Berliner Chaussee (B 100)/Dessauer Straße. Damit musste – trotz der zwingend notwendigen Verbreiterung des Bahnsteiges – der Linksabbiegefahrstreifen zur Berliner Chaussee in erforderlicher Länge von 60 m möglichst ohne Eingriff in die westlichen Nebenanlagen erhalten werden. Im Bereich der Haltestelle in Richtung Innenstadt wird der innere Fahrbahnrand soweit verschoben, dass eine Fahrbahnbreite von 5,50 m verbleibt. Für die Vorzugsvariante ist der Regelquerschnitt in Anlage 4, Blatt 1 und der Lageplan in Anlage 5, Blatt 1 enthalten.

Damit ist für Extremsituationen (z. B. Umleitungen auf der Autobahn) eine über das rechnerisch nachweisbare Maß hinausgehende Reserve vorhanden. Dadurch kann mit einer Breite von 3,14 m die erforderliche Bahnsteigbreite von mindestens 3,0 m realisiert werden, ohne in die westlichen Nebenanlagen eingreifen zu müssen. Zur Sicherung des Zuganges für die Fahrgäste ist ein zusätzlicher Signalquerschnitt vorzusehen, der mit dem Knotenpunkt Berliner Chaussee (B 100)/Dessauer Straße koordiniert wird. Für die Gegenrichtung steht mit dem bereits heute markierten linken Fahrstreifen ausreichend Platz für die Anlage einer Mittelinsel zur Verfügung, wobei auch hier eine Fahrbahnbreite von 5,5 m verbleibt und die restliche Breite ebenfalls dem Bahnsteig hinzugerechnet wird. Im Ergebnis dieser Abhängigkeiten wird der westliche, stadtwärts führende Bahnsteig ca. 37 m in Richtung Norden und der östliche, landwärts führende Bahnsteig um ca. 23 m in Richtung Süden verschoben, um eine durchgehende Fußgängerfurt zwischen den Haltestelleninseln zu schaffen.

Diese am jeweiligen Kopfende anschließenden Querungsstellen werden vom Blindenverband als leicht und eindeutig begreifbare Anlage begrüßt.

Der S-Bahn-Haltepunkt spielt für die Lage der Haltestelle nur eine sehr untergeordnete Rolle, weil der überwiegende Teil der Fahrgäste seine Quelle bzw. sein Ziel in den angrenzenden Wohngebieten hat. Durch die Anlage des landwärts führenden Bahnsteigs muss im Bereich der Einmündung der Berliner Chaussee (B 100) in die Dessauer Straße die nordöstliche Eckausrundung angepasst werden. Gleichzeitig wird die signalisierte Querung dieses Knotenarmes für den aus Richtung Dessauer Platz ankommenden Zweirichtungsradweg freigegeben, was auch die Radwegeverbindung zu den Gärten entlang der B 100 verbessert.

3.1.2 Abschnitt Landrain – Frohe Zukunft

Ein besonderer Zwangspunkt für die Planung besteht auf der Westseite der Dessauer Straße im Abschnitt Landrain bis Helmut-Just-Straße in den Bestandsbäumen, die in einem guten bis sehr guten Zustand sind und eine gesetzlich geschützte Straßenbaumreihe (vor dem Gertraudenfriedhof: Platanenreihe mit teilweise leichten Pflegemängeln; nördlich Gertraudenfriedhof bis Klopstockstraße: Lindenreihe in sehr gutem Zustand; Klopstockstraße bis Helmut-Just-Straße: Platanenreihe in gutem Zustand) darstellen.

Die Variantenuntersuchung zum Ausbau des Abschnitts Landrain – Frohe Zukunft, in dem eine durchgängig nutzbare Mindestbreite von 26,10 m vorhanden ist, erfolgte vom Bestand ausgehend in Bezug auf den Aus- bzw. Umbauaufwand stufenweise, wobei drei Grundvarianten unterschieden wurden:

1. **Gleisanlage in Bestandslage** (beinhaltet den mindestens erforderlichen Aus- und Umbaubedarf, der aus den erforderlichen Anpassungen zur Beseitigung der unmittelbaren Defizite der Gleis- und Haltestellenanlagen resultiert)
2. **Gleisanlage in Seitenlage** (im Vergleich zum Bestand mit neuer Querschnittsaufteilung)
3. **Gleisanlage in Mittellage** (Fortführung des südlich des Knotenpunkts Landrain mit zwei Richtungsfahrbahnen vorhandenen Straßenquerschnitts bis zur Einmündung Frohe Zukunft).

Eine Übersicht mit einer kurzen stichpunktartigen Beschreibung der wesentlichen Entwurfselemente der für die einzelnen Grundvarianten als beste Untervarianten ermittelten Lösungen enthält Anlage 2.

Die auf der Grundlage des Variantenvergleichs zu wählende Vorzugslösung sollte möglichst alle bestehenden wesentlichen Defizite des Straßenbestandes aufheben:

1. Gleisabstand von 2,55 m bis 2,60 m ermöglicht kein profillreies Begegnen der von der Halleschen Verkehrs-AG im Straßenbahnverkehr eingesetzten Fahrzeugtypen,
2. Sicherheitsräume für den Straßenbahnverkehr zu Rad-, Fußgänger- und Kraftfahrzeugverkehr nicht regelgerecht,
3. zu geringe Breiten der Inselbahnsteige, fehlende Sicherheitsräume und Barrierefreiheit sowie mangelnde Haltestellenausstattung (insbesondere Wetterschutzeinrichtung) an der Haltestelle Kornblumenweg,
4. keine bedarfs- und richtliniengerechte Radverkehrsführung auf der Ostseite (Mischverkehr auf der Fahrbahn und Freigabe des Gehweges für Radfahrer),
5. keine verkehrsgerechte Andienung/Erschließung der Bebauung auf der Ostseite,
6. Gleisgeometrie im Kreuzungsbereich des Landrains schränkt Fahrgeschwindigkeit des Straßenbahnverkehrs ein und bedingt dessen Kreuzung mit dem landwärts gerichteten Hauptverkehrsstrom des Kraftfahrzeugverkehrs im Zuge der Dessauer Straße und
7. kein öffentliches Straßenbegleitgrün auf der Ostseite vorhanden.

Die **Grundvariante Gleisanlage in Bestandslage** kann nur die ersten drei der weiter oben aufgeführten Defizite des Straßenbestandes beheben. Zudem erfolgt in dieser Grundvariante im Rahmen des Stadtbahnprogramms der anpassungsbedingte Straßenausbau nicht durchgehend, sondern nur abschnittsweise. Im Vergleich zur Baustrecke der Vorzugsvariante findet außerhalb der Gleisanlagen zu ca. 41% kein Straßenausbau statt. Es wird darauf hingewiesen, dass für diese Streckenabschnitte im Falle der später notwendigen, für die Stadt kostenpflichtigen Sanierung (grundhafter Ausbau) die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen erforderlich wird.

Die **Grundvariante Gleisanlage in Seitenlage** ermöglicht – uneingeschränkt – ebenfalls nur die Behebung der ersten drei der weiter oben aufgeführten Defizite des Straßenbestandes. Für die Andienung der östlichen Wohnbebauung wird die Anlage einer Erschließungsstraße (Wohnweg) erforderlich. Die Anbindung des Wohnweges in unmittelbarer Lage neben dem Gleiskörper an das Straßennetz erweist sich aber als sehr ungünstig. So kann der Wohnweg nur über eine neu anzulegende Zufahrt durch ein gesetzlich geschütztes Biotop (Feldgehölz) an den Landrain angeschlossen werden. Und am Kornblumenweg bindet der Wohnweg im signalisierten Einmündungsbereich des Kornblumenweges an die Dessauer Straße an. Zudem kann in den Haltestellenbereichen aufgrund dieses zusätzlichen Querschnittselements nur unter Eingriff in den auf der westlichen Straßenseite stehenden geschützten Baumbestand eine befriedigende, separate Radverkehrsführung hergestellt werden. Außerdem muss in dieser Grundvariante die neu zu schaffende Baumreihe auf der östlichen Straßenseite der Dessauer Straße an der Haltestelle Kornblumenweg unterbrochen werden. Im Vergleich zur Baustrecke der Vorzugsvariante findet außerhalb der Gleisanlagen zu ca. 20% kein Straßenausbau statt. Es wird darauf hingewiesen, dass für diese Streckenabschnitte im Falle der später notwendigen, für die Stadt kostenpflichtigen Sanierung (grundhafter Ausbau) die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen erforderlich wird.

Die **Grundvariante Gleisanlage in Mittellage** ermöglicht als einzige Grundvariante die Behebung aller weiter oben aufgeführten Defizite des Straßenbestandes, insbesondere auch die Gleisgeometrie, die Führung des Radverkehrs und die Andienung der östlichen Bebauung betreffend. Unter dem Primat des Erhalts der westlichen Baumreihe und einer möglichst komfortablen wie sicheren Radverkehrsführung ergibt sich die Variante 1.1 als am vorteilhaftesten. Diese Variante wird auch von der Halleschen Wasser und Stadtwirtschaft GmbH (HWS) in Bezug auf geplante und zukünftige Maßnahmen am vorhandenen Abwasserkanal bevorzugt.

Für die Vorzugsvariante (Variante 1.1 – Mittellage) ist der Regelquerschnitt in Anlage 4, Blatt 2 und die lageplanliche Darstellung in Anlage 5, Blätter 2 bis 4 enthalten. Anlage 4, Blatt 3, obere Darstellung enthält zudem den Regelquerschnitt der Haltestelle Kornblumenweg.

Einen Vergleich der Grundvarianten, der anhand der besten Untervariante jeder Grundvariante geführt wird und der sich in Bezug auf Kosten und Nutzen auf das Gesamtvorhaben bezieht, enthält Anlage 3.

Nach dem vorläufigen Ergebnis der Schätzung stellt sich die Lärmsituation in allen Grundvarianten nur mit unmaßgeblicher Veränderung dar. Aufgrund der bereits im Bestand vorhandenen hohen Verkehrsgeräuschpegel kann durch das Bauvorhaben dennoch ohne Abhilfemaßnahmen die Schwelle zum enteignungsgleichen Eingriff überschritten werden und somit aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Eine dementsprechende detaillierte Untersuchung erfolgt in der nächsten Planungsphase.

Folgende untersuchte Alternativvarianten wurden betrachtet. Die Anlage 9 enthält Regelquerschnitte einer Auswahl dieser alternativen Varianten.

lfd.Nr.	Variantenname	Kurzbeschreibung
1	Null-Variante	Ausbau der Haltestellen in Bestandslage, Anpassungsmaßnahmen im Straßen- und Seitenbereich, Erhalt der westlichen Baumreihe (Regelquerschnitt Anlage 9, Blatt 1)
2	Null-Plus-Variante	Ausbau der Gleisanlage und Haltestellen in Bestandslage, Anpassungsmaßnahmen im Straßen- und Seitenbereich, Erhalt der westlichen Baumreihe (entspricht außerhalb der Haltestelle Kornblumenweg dem Regelquerschnitt der Variante Null-Plus 2, siehe Anlage 9, Blatt 2)
3	Null-Plus 2-Variante	Ausbau der Gleisanlage und Haltestellen in Bestandslage, Anpassungsmaßnahmen im Straßen- und Seitenbereich, Erhalt der westlichen Baumreihe, Verbesserung der verkehrlichen Erschließung der Ostseite (Regelquerschnitt Anlage 9, Blatt 2)
4	Variante 3	Ausbau der Gleisanlage und Haltestellen in Seitenlage, Ausbau der Straßen- und Seitenbereiche, Erhalt der westlichen Baumreihe (Regelquerschnitt Anlage 9, Blatt 6)
5	Variante 1.2	Ausbau der Gleisanlage und Haltestellen in Mittellage, Ausbau der Straßen- und Seitenbereiche, ohne Linksabbieger in den östlichen Landrain, Erhalt der westlichen Baumreihe und Neupflanzung einer durchgängigen Baumreihe auf der Ostseite (der Regelquerschnitt entspricht der Vorzugsvariante (Variante 1.1, siehe Anlage 4, Blatt 2, untere Darstellung und Anlage 4, Blatt 3, obere Darstellung) auch wenn an der Haltestelle Kornblumenweg der Bahnsteig in Richtung Stadtzentrum nördlich des Bahnsteigs in Richtung Endstelle Frohe Zukunft liegt)
6	Variante 2.1	Ausbau der Gleisanlage und Haltestellen in Mittellage, Ausbau der Straßen- und Seitenbereiche, Wegfall der westlichen Baumreihe und Neupflanzung einer 2-reihigen Baumallee auf freier Strecke (Regelquerschnitt Anlage 9, Blatt 4)
7	Variante 2.2	Ausbau der Gleisanlage und Haltestellen in Mittellage, Ausbau der Straßen- und Seitenbereiche, Umgestaltung des Knotenpunktes Landrain unter Wegfall der Gleisquerung zum Kornblumenweg (Prinzip „Rechts rein - rechts raus“) und Wegfall der westlichen Baumreihe und durchgängige Neupflanzung einer zweireihigen Baumallee (Regelquerschnitt Anlage 9, Blatt 5)

In der Vorzugsvariante ist im gesamten Ausbaubereich eine Fahrstreifenbreite von mindestens 3,25 m vorgesehen. Es werden beidseitig 1,85 m breite Radfahrstreifen eingerichtet. Die Gehwege werden hinter den Parkstreifen in einer Mindestbreite von 2,30 m angelegt. Für den ruhenden Verkehr werden im Zuge der Dessauer Straße nördlich der Kreuzung Landrain bis zur Einmündung Frohe Zukunft auf der West- und Ostseite Stellplätze vorgesehen. In den Haltestellenbereichen entfällt der Parkstreifen. Es können insgesamt 102 Stellplätze im Zuge der Dessauer Straße geschaffen werden. Die Parkraumbilanz ist somit im Vergleich zum Bestand (85 Stellplätze) um 17 Stellplätze positiv. Die Parkstreifen werden mit einer Breite von 2,00 m geplant.

Im Straßenabschnitt Landrain – Frohe Zukunft der Dessauer Straße ist in genügend großen Gleisbereichen, neben denen die befahrbare Breite der Richtungsfahrbahnen über dem Maß von 5,50 m liegt, die Vorbeifahrt an einem stehenden LKW sichergestellt und kann ein offener Gleiskörper mit Rasengleis angelegt werden. Dies ergibt sich in der Regel im Bereich der Parkstreifen (3,25 m Fahrstreifenbreite + 1,85 m Radfahrstreifenbreite + 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zwischen Parkstreifen und Radfahrstreifen). Anderenfalls muss der Gleiskörper im Havarie- oder Notfall zur Vorbeifahrt benutzt werden und muss deshalb eingedeckt werden.

An der Kreuzung Dessauer Straße/Landrain werden die vorhandenen Fahrbeziehungen zur Verbesserung der Gebietserschließung um das Linksabbiegen in den östlichen Landrain und das Rechtseinbiegen in die nördliche Dessauer Straße erweitert. Die Haltestelleninseln werden richtliniengerecht in einer Breite von 3,50 m ausgebaut, die über die signalisierten Fußgängerquerungen am Knoten barrierefrei erreichbar sind. Zudem befinden sich ungesicherte Querungen an den knotenpunktabgewandten Bahnsteigenden.

In der Vorzugsvariante erfolgt die Anbindung des Kornblumenwegs unter Sicherung aller vorhandenen Fahrbeziehungen als signalisierter Vollknoten. Stadtwärts wird der Bahnsteig als Haltestelleninsel mit lichtsignalgesichertem Zugang für Fußgänger und landwärts mit angehobener Fahrbahn ausgeführt. Durch die Zeitinsel in Richtung Norden kann auf eine Signalisierung der Klopstockstraße verzichtet werden, ohne den Straßenbahnverkehr zu behindern oder zu gefährden.

In den geschützten Baumbestand wird bis auf wenige unabdingbare Ausnahmen grundsätzlich nicht eingegriffen. Auf der Grundlage der Ergebnisse von bereits durchgeführten Wurzelsuchschachtungen sind entsprechende Baum- und Wurzelschutzmaßnahmen vorgesehen, z. B. wird auf einen grundhaften Ausbau des westlichen Gehweges verzichtet und stattdessen eine Erneuerung im Hocheinbau vorgesehen.

Bedingt durch die Neuaufteilung des Straßenquerschnitts, den Schutz der westlichen Baumreihe und der Aufrechterhaltung des vorhandenen öffentlichen Parkraumangebotes ist die Erweiterung des öffentlichen Straßenraums auf angrenzende private Grundstücke unvermeidbar. Die notwendige Inanspruchnahme der Grünflächen privater Grundstücke, einschließlich der Rodungen privaten Bestandsgrüns (sechs Bäume sowie mehrere Sträucher), soll durch Schaffung einer neuen, östlichen Baumreihe (im Parkstreifen) zwischen Haltestelle Gertraudenfriedhof und Endstelle Frohe Zukunft kompensiert werden. Der Umfang der für die Pflanzung der östlichen Baumreihe notwendigen Leitungsumverlegungen ist von der für die Verkehrsanlagen erforderlichen Neuorganisation des unterirdischen Bauraumes abhängig und kann deshalb erst nach dessen lagegenauer Bestimmung in der Entwurfsplanung ermittelt werden.

Die Gleisanlage in Mittellage stellt zudem für den mittelfristig erforderlichen Neubau des Abwasserhauptsammlers eine Trasse, die nicht von Gleisanlagen überbaut ist und auf der sich fast alle Grundstücksanschlusskanäle befinden, zur Verfügung.

3.1.3 Verknüpfungspunkt Frohe Zukunft

Die Planung sieht die Zusammenfassung der im Bestand vorhandenen Wendeschleife und Endstelle der Straßenbahnlinie 1 der Halleschen Verkehrs-AG, der in der Frohen Zukunft gelegenen Haltestelle der Buslinie Nr. 25 der Halleschen Verkehrs-AG und der in der Dessauer Straße gelegenen Haltestelle der Buslinie Nr. 354 der Omnibusbetrieb Saalekreis GmbH zu einem Verknüpfungspunkt sowie den Bau einer Fahrradabstellanlage (Bike and ride) vor. Das Umsteigen an einem zusammenhängenden Bahnsteigkomplex soll dabei barrierefrei und ohne Querung von Straßen möglich sein.

Einen wesentlichen Zwangspunkt stellt das Baudenkmal Dessauer Straße 153, Wartehalle der Siebel Flugzeugwerke, dar.

Für die Ausgestaltung des Verknüpfungspunktes Frohe Zukunft einschließlich möglicher Standorte für Park-and-ride-Verkehr wurden im Zusammenhang mit der präferierten Mittellage der Gleise im südlich anschließenden Straßenabschnitt 13 Varianten untersucht. Nachfolgende Tabelle enthält einen Überblick über die Varianten in Unterscheidung ihrer Lagen.

Untersuchte Varianten			
Straßenbahndendstelle			
in der Dessauer Straße		im Bereich heutiger Wendeschleife	
in Mittellage	in Seitenlage	an Dessauer Straße orientierend	an Frohe Zukunft orientierend
Variante 1.2 mit Ausziehgleis; Seitenbahnsteige	Variante 1.1 mit Ausziehgleis; Seitenbahnsteige	Variante 1.4 Bus benötigt Kreisfahrt um Endstelle	Variante 1.12 Frohe Zukunft südlich der Endstelle
Variante 1.3 ohne Ausziehgleis; Seitenbahnsteige	Variante 1.6 ohne Ausziehgleis; Seitenbahnsteige	Variante 1.5 Bus benötigt keine Kreisfahrt um Endst.	Variante 1.13 Frohe Zukunft nördlich der Endstelle
	Variante 1.7 Mittelbahnsteige; Busfahrgasse greift in Baudenkmal ein		
	Variante 1.8 Mittelbahnsteige; Busfahrgasse westlich Baudenkmal; doppelter Gleiswechsel		
	Variante 1.9 Mittelbahnsteige; Busfahrgasse östlich Baudenkmal; Bus hält tlw. in Busbucht		
	Variante 1.10 Mittelbahnsteige; Busfahrgasse westlich Baudenkmal; eingleisiger Gleiswechsel		
	Variante 1.11 Mittelbahnsteige; Busfahrgasse östlich Baudenkmal; Bus hält tlw. auf Fahrbahn		

Legende	
 verfehlt Projektziele	
 beeinträchtigt Schutzgüter/Belange Dritter	
 verfehlt Projektziele und beeinträchtigt Schutzgüter/Belange Dritter	
 Vorzugsvariante	

Letztlich war eine Park-and-ride-Anlage mangels geeigneter Flächen nicht integrierbar und erwies sich eine Verlängerung der Straßenbahntrasse in Richtung Norden hinsichtlich des zu erschließenden Fahrgastpotenzials als unwirtschaftlich. Für die hier vorliegende Vorlage wurde deshalb eine vom Projektnamen des Stadtbahnprogramms abweichende Bezeichnung gewählt.

Aufgrund der im vorhergehenden Absatz beschriebenen Reduzierung des Ausbauprojektes konnten für Carsharing bisher keine Flächen innerhalb des Baufeldes ausgewiesen werden. In der weiteren Planung wird versucht, Carsharing-Stellplätze, die nicht auf öffentlich-rechtlich gewidmeten Verkehrsflächen angelegt werden dürfen und nicht über das Stadtbahnprogramm finanziert werden können, als Teil des Verknüpfungspunktes einzuordnen.

In der Vorzugsvariante (Lageplan siehe Anlage 5, Blatt 4) erfolgt der Ausbau einschließlich der Neugestaltung der Einmündung der Frohen Zukunft in die Dessauer Straße. Das Bauvorhaben schließt somit im Norden mit dem Ausbau des nördlichen Knotenpunktarmes der Dessauer Straße an vorgenannter Einmündung ab (Regelquerschnitt der Dessauer Straße nördlich der Frohen Zukunft siehe Anlage 4, Blatt 3, untere Darstellung). Die Einmündung Frohe Zukunft erhält eine Lichtsignalsteuerung und einen separaten Linksabbiegefahrstreifen aus der Dessauer Straße in die Straße Frohe Zukunft.

Zur Anordnung der Kopfstelle muss die Straße Frohe Zukunft in Richtung Norden verschwenkt und an die Dessauer Straße neu angebunden werden.

Die Fahrradabstellanlage wird unmittelbar am Haltestellenbereich angeordnet. Die Anlage wird durch die Stadt Halle (Saale) betrieben.

Die langfristige Option des zukünftigen Endens der Linie 354 (Zörbig – Halle) der Omnibusbetrieb Saalekreis GmbH am Verknüpfungspunkt ist berücksichtigt.

Für die Herstellung des Verknüpfungspunktes sind elf Bäume zu fällen.

Im Rahmen der Entwurfsplanung wird die Gestaltung des Verknüpfungspunktes weiter detailliert und u. a. auf mögliche zusätzliche Baumstandorte hin untersucht.

3.2 Abschnittsübergreifende Merkmale der Vorzugsvariante

3.2.1 Technische Parameter und Umwelt

Die Länge der Baustrecke beträgt ca. 1.165 m, zuzüglich der Haltestelle S-Bahnhof Dessauer Brücke mit ca. 175 m Baustrecke.

Mit dem Ausbau der Dessauer Straße wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Individualverkehr von 50 km/h und für den Straßenbahnverkehr auf besonderem Bahnkörper von 70 km/h angestrebt. Die Entwurfsgeschwindigkeit entspricht dabei der zulässigen Geschwindigkeit.

Im Zuge der Errichtung des neuen FG-Signalquerschnitts im Bereich der Haltestelle S-Bahnhof Dessauer Brücke muss die Bestandsanlage am Knotenpunkt Berliner Chaussee (B 100)/ Dessauer Straße mit einem neuen Steuerteil ausgerüstet werden. Der Umfang der erforderlichen Ausrüstung sowie Kosten werden in der weiteren Planung präzisiert. Ansonsten wird die Bestandsanlage am Knotenpunkt selbst nicht verändert.

Alle anderen Lichtsignalanlagen in der Ausbaustrecke werden als Neuanlagen errichtet. So wird im Rahmen der Baumaßnahme die bestehende Lichtsignalanlage an der Kreuzung Landrain/Dessauer Straße erneuert. Die Einmündungen Kornblumenweg und Frohe Zukunft werden aus Gründen der Sicherheit und Beschleunigung des Straßenbahnverkehrs und des barrierefreien Zugangs zu den Haltestellen signalisiert. An der Haltestelle Kornblumenweg dient die Lichtsignalanlage auch der Sicherung des Fahrgastwechsels (Zeitinsel) in Fahrtrichtung Endstelle Frohe Zukunft.

Die Straßenbeleuchtungsanlage wird entsprechend den veränderten Verkehrsanlagen bedarfsgerecht erneuert. Dabei ist eine weitestgehende Anordnung der Leuchtkörper auf den Masten der Fahrleitungsanlage vorgesehen, um die Anzahl der Masten in der Baustrecke zu minimieren.

Die Streckengestaltung orientiert sich unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte an Gestaltungsgrundsätzen. Regeldetails für die Oberflächengestaltung der Verkehrsflächen enthält Anlage 6.

Mit der Umsetzung der neuen Aufteilung des Straßenquerschnitts sind Veränderungen in der Lage von Versorgungsstrassen unumgänglich. Nach derzeitigem Planungsstand ist – unter Einbeziehung der HWS und EVH GmbH - absehbar, dass umfangreiche Leitungsbaumaßnahmen (Umverlegungen, Sanierungen und Neubauten) analog anderen bisher im Stadtgebiet ausgeführten komplexen Verkehrsbaumaßnahmen erforderlich werden.

Genau Leistungsumfänge werden mit Erarbeitung der Entwurfsplanung bestimmt. Kostengemäß wurden die Leistungen auf Grundlage vergleichbarer Vorhaben abgeschätzt und ausgewiesen.

Im Rahmen des Bauvorhabens (ohne Neubau des Bahnstromunterwerks) werden 18 Bäume gefällt und einschließlich der geplanten östlichen Baumreihe 35 Bäume gepflanzt. Ersatzmaßnahmen werden im Rahmen der Entwurfsplanung abgestimmt.

Für das Vorhaben besteht keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

3.2.2 Kosten und Grunderwerb

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

Nettogesamtbaukosten (einschl. Planung und Nebenkosten)	13.899.000,00 Euro
<u>Grunderwerbskosten</u>	<u>107.600,00 Euro</u>
<u>Nettogesamtkosten</u>	<u>14.006.600,00 Euro</u>

Dauerhafter Grunderwerb ist nur im Bereich der Ostseite der Dessauer Straße im Abschnitt Landrain – Frohe Zukunft infolge der Querschnittsverbreiterung der Dessauer Straße in Richtung Osten erforderlich. Von dem im nordöstlichen Quadranten des Knotenpunkts Landrain/Dessauer Straße gelegenen städtischen Grundstücks werden für den Neubau des Bahnstromunterwerks und für den Straßenausbau Teilstücke in Anspruch genommen. Entstehende Kostenanteile infolge zu erwerbender, nicht nur vorübergehend in Anspruch zu nehmender und dauerhaft zu beschränkender Flächen werden den Folgekosten entsprechend der Maßnahmeträgerrahmenregelung zugeordnet.

Anlage 7 enthält einen Flächenbedarfsplan. Abstimmungen zum dauerhaften Grunderwerb mit dem überwiegenden Teil der betroffenen Eigentümer wurden zuletzt am 30. September 2014 durch den Maßnahmeträger geführt. Von den beteiligten Eigentümern wurden keine grundsätzlichen Einwände gegen die Planung erhoben.

Die Folgekosten aus Betrieb und Unterhalt der Verkehrsanlagen sind in der Anlage 8 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

Die Finanzierung der Maßnahmen für die 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.

Die Ausbauprojekte Dessauer Straße und Verlängerung Dessauer Straße sind Bestandteile der Stufe 1 des Stadtbahnprogramms (Stufenbeschluss zur Stufe 1 vom 28. März 2012, V/2012/10404). Maßnahmenträger ist die Hallesche Verkehrs-AG.

Das Bauvorhaben betreffend handelt es sich ausschließlich um vorhabenbezogene Leistungen und Folgemaßnahmen des Maßnahmenträgers (HAVAG), für welche der Stadt keine Baukosten entstehen. Für die vorhabenbezogenen Leistungen und Folgemaßnahmen ist die Finanzierung ausschließlich aus Mitteln des Öffentlichen Personennahverkehrs, d. h., ohne städtische Eigenmittel, vorgesehen, in deren Folge die Beitragserhebungspflicht entfällt.

Die Folgekosten aus Betrieb und Unterhalt der Verkehrsanlagen trägt die Stadt Halle (Saale) als Trägerin der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrt der Landesstraße Nr. 141.

5 Verfahren zur Schaffung des Baurechts

Die Abstimmungen hinsichtlich der Verletzung von Rechten Dritter durch das Straßenausbauvorhaben werden sich aller Voraussicht nach nicht über Einvernehmlichkeitserklärungen regeln lassen. Die Genehmigung wird deshalb nicht in einem vereinfachten Baurechtsverfahren herbeigeführt werden können. Folglich ist auf der Basis des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) die Planfeststellung als baurechtschaffendes Verfahren vorgeschrieben. Das Planfeststellungsverfahren wird auf Antrag der Halleschen Verkehrs-AG erfolgen.

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

Die Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten liegt als Anlage 10 bei.

Aufgrund der gegebenen Förderbedingungen können nur ausschließlich Verkehrsanlagen, die im Rahmen der Verwirklichung der Projektziele des Stadtbahnprogramms eine Veränderung finden, Gegenstand des Bauvorhabens sein. Darüber hinaus ist eine kostenrelevante Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr an Bestandsanlagen, wie sie z. B. vom Fuß- und Radverkehrsbeauftragten bezüglich der Führung des Radverkehrs für die an der Einmündung der Berliner Chaussee (B 100) in die Dessauer Straße im Bestand vorhandene signalisierte Fußgängerfurt über den nördlichen Knotenpunktarm der Dessauer Straße gefordert wird, zurzeit nicht finanzierbar.

Detaillösungen, wie z. B. die Einhaltung des Mindestmaßes für Kreuzungswinkel von Straßenbahnschienen und Radverkehrsanlagen, die Gestaltung des Verknüpfungspunktes Frohe Zukunft im Zusammenhang mit der Optimierung der fußläufigen Verbindung zwischen den Bahn-/Bussteigen und der Schule sowie die bedarfsgerechte Anlage einer geringen Anzahl von Fahrradstellplätzen an den Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, sind originärer Bestandteil der weiteren Planungsphasen.

Das Ergebnis der Familienverträglichkeitsprüfung auf der Grundlage des Kriterienkataloges B ist in Anlage 11 enthalten. Aufgrund der Querschnittsaufteilung, der gesicherten Que-

rungsstellen über die Fahrbahnen und der Haltestellengestaltung ist das Vorhaben familienverträglich.

Die Planung der Vorzugsvariante (Variante 1.1) ist dem Behindertenbeauftragten und den Behinderten- und Seniorenverbänden vorgestellt worden und hat Zustimmung erfahren. Die Prüfung der Barrierefreiheit erfolgt über die Checkliste Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen (Anlage 12). Die Erklärung der Zurkenntnisnahme der Prüfung der Barrierefreiheit durch den Behindertenbeauftragten der Stadt Halle (Saale), Herr Dr. Fischer, liegt vor.

7 Termine und weiteres Vorgehen

Die Bauausführung wird voraussichtlich in drei Bauabschnitten in Abhängigkeit des Vorliegens des Baurechts für die Jahre 2016 bis 2017 angestrebt.