

Inhaltsverzeichnis

- 1 Veranlassung
- 2 Bedeutung der Merseburger Straße im Abschnitt Rudolf-Ernst-Weise-Straße - Thüringer Straße
- 3 Ergebnisse der Vorplanung
 - 3.1 Allgemeines
 - 3.2 Untersuchte Varianten
 - 3.2.1 Varianten der Querschnittsaufteilung
 - 3.2.2 Varianten der Detailuntersuchung
 - 3.3 Beschreibung der Vorzugsvariante
 - 3.3.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
 - 3.3.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
 - 3.3.3 Radverkehr
 - 3.3.4 Fußgängerverkehr
 - 3.3.5 Straßenraumgestaltung
- 4 Kosten und Finanzierung
- 5 Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit
- 6 Termine und weiteres Vorgehen

1 Veranlassung

Im Rahmen der zweiten Stufe des Stadtbahnprogrammes soll der Ausbau der Streckenführung zwischen den Endhaltestellen Ammendorf und Kröllwitz zu einer wirtschaftlich zukunftsfähigen Stadtbahnlinie erfolgen. Die Merseburger Straße ist ein wesentlicher Bestandteil dieser Streckenführung.

In einigen Abschnitten dieses Straßenzuges bestehen erhebliche funktionale Defizite. Die Querschnitte entsprechen nicht mehr den heutigen Richtlinien. Hier sind ungenügende seitliche Sicherheitsabstände zwischen dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie zu geringe Breiten der Fahrstreifen für den MIV festzustellen. Die Radverkehrsanlagen sind unzureichend und die Haltestellen nicht barrierefrei ausgebildet. Die Querungsbedingungen der Merseburger Straße für Fußgänger sind ebenfalls unbefriedigend. Die Treppenanlage der vorhandenen Fußgängerbrücke am Com-Center ist so stark zerstört, dass diese gesperrt werden musste und bis zum endgültigen Ausbau eine Interimslösung umgesetzt werden muss. Darüber hinaus sind die einzelnen Anlagenteile (Gleise, Fahrbahnen, Nebenanlagen) stark verschlissen.

Bedingt durch die jetzige Situation in der Merseburger Straße kommt es zu einer starken Streuung der Reisezeiten der Straßenbahn, was sich ungünstig auf die Fahrplansicherheit auswirkt.

Ziel des Stadtbahnprogrammes ist die Erhöhung der Systemqualität. Dies soll durch die Beseitigung von Behinderungen, insbesondere an den Haltestellen und durch die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit erreicht werden.

Dazu sind die Herstellung eines durchgängig separaten Gleiskörpers und die Bevorrechtigung der Straßenbahn an den signalisierten Knotenpunkten vorgesehen. Kurze Haltestellenaufenthaltszeiten durch mobilitätsbehindertengerechte Haltestellen und Verbesserung der Zugangsbedingungen sowie die Herstellung der Sicherheitsabstände tragen ebenfalls zu höheren Reisegeschwindigkeiten und zu einer größeren Fahrplansicherheit bei.

In der zweiten Stufe des Stadtbahnprogramms ist die Merseburger Straße in drei Teilprojekte gegliedert:

- Merseburger Straße Nord (Abschnitt Abzweig Hauptbahnhof bis Thüringer Straße)
- Merseburger Straße Mitte (Abschnitt Thüringer Straße bis Pappelallee)
- Merseburger Straße Süd (Abschnitt Kurt-Wüsteneck-Straße bis Schleife Ammendorf).

Zu Beginn der variantenoffenen Vorplanung zur Merseburger Straße Nord, die Gegenstand dieses Gestaltungsbeschlusses ist, wurde eine verkehrstechnische Untersuchung über die beiden nördlichen Abschnitte vom Riebeckplatz bis zur Pappelallee durchgeführt. Diese hatte neben der Untersuchung der Querschnittsaufteilung die Bewertung der Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten (KP) und die Überprüfung und ggf. Neuordnung der Erschließung der angrenzenden Gebiete zum Inhalt. Darüber hinaus erfolgte eine mikroskopische Verkehrsflusssimulation der in der Vorplanung näher betrachteten Varianten.

Eine Übersichtskarte ist in Anlage 1 dargestellt.

2 Bedeutung der Merseburger Straße im Abschnitt Rudolf-Ernst-Weise-Straße – Thüringer Straße

Als Teil der Bundesstraße B 91 ist die Merseburger Straße derzeit die Hauptverkehrsachse in Nord-Süd-Richtung für den Kfz-Verkehr in Halle. Sie dient in ihrer Funktion als Verbindungs- und Bundesstraße auch dem weiträumigen Verkehr. Für den Straßenbahn- und Radverkehr hat sie ebenfalls eine große Bedeutung.

Die Verkehrsbelastung der Merseburger Straße nimmt in Richtung Ammendorf sukzessive ab. Im Abschnitt zwischen Rudolf-Ernst-Weise-Straße und Thüringer Straße betragen die Verkehrsmengen ca. 27.600 – 32.300 Kfz/24 h (Zählungen aus den Jahren 2012 – 2014). Dies entspricht Verkehrsmengen von 2.200 – 2.600 Kfz in der Spitzenstunde im Querschnitt. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei ca. 3 %. Beidseitig der Straße sind sehr schmale Radverkehrsanlagen in einem baulich schlechten Zustand vorhanden. Sie werden von ca. 1.400 Radfahrern pro Tag genutzt.

Insbesondere durch die veränderte Verkehrsführung zur B 6 Richtung Leipzig (siehe 3.1) werden die Verkehrsmengen in diesem Abschnitt deutlich zurückgehen.

Die Merseburger Straße weist südlich des Knotens Merseburger Straße/Rudolf-Ernst-Weise-Straße eine überwiegend straßenbegleitende 3-geschossige Bebauung mit beidseitigen Gehwegen auf. Nördlich des Knotens schließt sich eine zurückgesetzte Bebauung mit vorliegenden Grünflächen an.

Der Bereich um den nördlichen Abschnitt der Merseburger Straße ist dem altindustriell geprägten Gürtel südlich der Innenstadt zuzuordnen, der sich ab Mitte des 19. Jahrhunderts sowohl als Wohnstandort (mit Schwerpunkt im Westen) als auch durch die Ansiedlung industrieller Großbetriebe (Maschinenfabrik, Eisengießerei, Zuckerfabrik, Kaffeerösterei, etc.) entwickelte. Die sehr gute äußere Erschließung als auch die unmittelbare Nähe zur Innenstadt unterstreichen die Lagegunst des Gebietes. Andererseits stellt gerade die Merseburger Straße aufgrund ihrer Trennwirkung auch die größte Barriere zwischen den östlich und westlich gelegenen Wohn- und mischstrukturierten Quartieren dar.

3 Ergebnisse der Vorplanung

3.1 Allgemeines

Der Planungsbereich beginnt nördlich der Rudolf-Ernst-Weise-Straße an der Gleisabfahrt vom Hauptbahnhof und endet am Knoten Merseburger Straße/Thüringer Straße/Heinrich-Schütz-Straße. Die Baugrenzen werden im Zuge der Entwurfsplanung auf Grund bautechnischer und funktionaler Gesichtspunkt ggf. optimiert. Die Länge der Verkehrsbaumaßnahme beträgt ca. 970 m.

Das Vorhaben umfasst den Umbau der Straßenbahnanlagen und den Ausbau der Haltestellen des ÖPNV zu modernen barrierefreien Haltestellen. Als Folge der Einordnung eines besonderen Bahnkörpers ist auch die komplette Neuaufteilung des Straßenquerschnittes in der Merseburger Straße und somit der Um- und Ausbau der Anlagen des Individualverkehrs, des Radverkehrs und der Gehwege in diesem Abschnitt erforderlich.

Die Verkehrsanlage soll sowohl für die heutigen als auch für die prognostizierten Verkehrsmengen leistungsfähig und verkehrssicher sein sowie die Belange aller Verkehrsteilnehmer

berücksichtigen. Die Nebenanlagen sind mobilitätsbehindertengerecht auszubauen. Es ist ausreichender Bewegungsraum für Fußgänger und mobilitätseingeschränkte Personen vorzusehen. Bestandteil der Planung ist außerdem der Rückbau der Fußgängerbrücke über die Merseburger Straße in Höhe Com-Center.

In den Jahren 2010 und 2011 wurden umfangreiche verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Bereich der Merseburger Straße südlich des Riebeckplatzes erarbeitet.

Ziel war es, die derzeitige vielgliedrige Verkehrsführung in Richtung Leipzig (zwei Routen der B 6 und zusätzlich über die Thüringer Straße) zu vereinfachen und den B 6-Verkehr möglichst direkt zu führen um die Wohnquartiere entlang der Turmstraße und die Engstelle im Zuge der Merseburger Straße zu entlasten.

Im Ergebnis der Verkehrsuntersuchung „Nördliche Merseburger Straße/Führung B 6“ wurde als Vorzugsvariante die direkte Führung des Verkehrs zur B 6 von der Merseburger Straße Nord über die Rudolf-Ernst-Weise-Straße empfohlen. Diese Vorzugsvariante erfordert einen Ausbau des Knotenpunktes Merseburger Straße/Rudolf-Ernst-Weise-Straße und ist Bestandteil dieser Beschlussvorlage. Diese Verkehrsführung ist in allen Varianten enthalten.

Mit der Änderung der Verkehrsführung der B 6 stadtauswärts von der Merseburger Straße Nord über die Rudolf-Ernst-Weise-Straße ändert sich die Verkehrsbedeutung der Straßen Karl-Meseberg-Straße, Turmstraße, Pfännerhöhe und Raffineriestraße. Demzufolge ist für diese Straßen eine Umstufung gemäß § 7 Straßengesetz des Landes Sachsen-Anhalt (StrG LSA) von der Bundesstraße zur Gemeindestraße erforderlich.

Ergänzend zu dieser Maßnahme, aber außerhalb des Stadtbahnprogramms, wird mit Mitteln aus dem Förderprogramm Stadtumbau auch die Führung des freien, unsignalisierten Rechtsabbiegers von der Franckestraße in die Merseburger Straße verändert. Dies stellt eine Zusatzmaßnahme dar.

Infolge der ungünstigen Sichtbeziehungen zwischen den wartepflichtigen Rechtsabbiegern und den Ausfahrern des Kreisverkehrs ist der Bereich eine Unfallhäufungsstelle und hinsichtlich der Verkehrssicherheit unbefriedigend.

Um den Unfallschwerpunkt zu entschärfen, soll zukünftig der Rechtsabbieger über die bestehende LSA geführt werden. Somit wird der rechte Geradeausstreifen zur Mischspur geradeaus/rechts. Der Bypass wird zurückgebaut. Die Verkehrsqualität der westlichen Zufahrten zum Riebeckplatz ist nach wie vor gut bis sehr gut.

3.2 Untersuchte Varianten

3.2.1 Varianten der Querschnittsaufteilung

Im Rahmen der Vorplanung wurde eine Vielzahl von Varianten untersucht. Dazu erfolgte zunächst eine Betrachtung der möglichen Querschnittsaufteilung (siehe Anlage 2). Zu Grunde zu legen waren dabei vorliegende Stadtratsbeschlüsse mit folgenden wesentlichen Aussagen:

- Stadtbahnprogramm Halle Stufenbeschluss zur Stufe 2 (V/2012/10579)
 - Herstellen und Erreichen von
 - barrierefreien Haltestellen für Bahn und Bus
 - behinderungsfreie Fahrten durch einen besonderen Bahnkörper
- Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) – Fortschreibung 2013 (V/2012/11160)
 - Bestätigung des Hauptnetzes (mit der Merseburger Straße als wesentlicher Bestandteil)
- Beschluss des Stadtrats zur Verbesserung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Merseburger Straße/Höhe Rosengartenbrücken (V/2014/12587)
 - Bei den Planungen zur Umgestaltung der Merseburger Straße ist eine generelle vierstreifige Ausführung vorzusehen.

Zwischen Riebeckplatz und Thüringer Straße befindet sich der am stärksten belastete Abschnitt der Merseburger Straße mit gleichzeitig dem geringsten Querschnitt. Im Bereich zwischen Rudolf-Ernst-Weise-Straße und Gutenbergstraße ist der Querschnitt 25,20 – 27,80 m breit. In Höhe des Eichamtes befindet sich mit 23,08 m eine Engstelle.

Bei einer regelkonformen Ausbildung des Querschnittes entsprechend der einschlägigen Richtlinien (RASt 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) unter Beachtung der zuvor genannten Stadtratsbeschlüsse würde sich bei Berücksichtigung der Verkehrsbedeutung der Straße und der Ansprüche an den Straßenraum eine Regelquerschnittsbreite von 34,20 m ergeben, die in Anlage 3 dargestellt ist. Auch bei Verzicht auf Querschnittelemente wie Baum-/Parkstreifen und der Reduzierung der Nebenanlagen auf das Mindestmaß wäre eine Breite von mindestens 28,10 m erforderlich (2 x 6,50 m Fahrbahn, 6,40 m Bahnkörper, 2 x 1,85 m Radfahrstreifen, 2 x 2,50 m Gehwege).

Für diesen Ausbau wäre der Abriss einer Gebäudeseite der Merseburger Straße zwischen Rudolf-Ernst-Weise-Straße und Naundorfer Straße auf einer Länge von ca. 410 m (einschließlich denkmalgeschützter Gebäude) notwendig (siehe Anlage 4).

Aufgrund des immensen Eingriffs in die Bebauung und der damit verbundenen erheblichen städtebaulichen Beeinträchtigungen wird eine Umsetzung dieser Variante nicht empfohlen.

Daraus resultierend wurden Querschnittsaufteilungen im Bestandsquerschnitt untersucht, die jedoch die vorliegenden Beschlüsse zwangsläufig nicht bzw. nicht vollständig abbilden können.

Bei einem vierstreifigen Ausbau im Bestandsquerschnitt ist kein besonderer Bahnkörper realisierbar. Auch die barrierefreie Ausbildung der Haltestellen wäre sehr problematisch. Mit dieser Lösung können die Ziele des Stadtbahnprogramms nicht erreicht werden und die Variante wäre nicht über das Stadtbahnprogramm finanzierbar und auch sonst mangels Barrierefreiheit kaum förderfähig.

Varianten mit einem halbseitigen besonderen Bahnkörper und die eingleisige Führung der Straßenbahn wurden ebenfalls untersucht. Jedoch kann auch mit diesen Lösungen der angestrebte verkehrliche und betriebswirtschaftliche Nutzen durch die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und die Beseitigung von Behinderungen im ÖPNV nicht erreicht werden.

Vor dem Hintergrund dieser Problematik wurde eine Querschnittsaufteilung als Kompromisslösung entwickelt, die im bestehenden Straßenraum realisiert werden kann, die den verkehrlichen Anforderungen genügt und die am weitesten den Stadtratsbeschlüssen entspricht. Sie sieht einen besonderen Bahnkörper, jeweils eine überbreite einstreifige Richtungsfahrbahn pro Richtung sowie regelkonforme Anlagen für den Rad- und Fußgängerverkehr (mit Engstellen) vor.

Die überbreite einstreifige Richtungsfahrbahn hat eine Breite von 5,00 m und ermöglicht ein Nebeneinanderfahren von zwei Pkw. Der Pkw-Anteil an der Gesamtbelegung beträgt 88 % (Schwerverkehrsanteil 3 %, Anteil Krad 2 %, Anteil Lieferfahrzeuge 7 %). Bei den vorliegenden örtlichen Gegebenheiten (geringer Lkw-Anteil und geringe Fahrbahnlängsneigung) besitzt eine überbreite einstreifige Richtungsfahrbahn eine hohe Kapazität, die nur geringfügig unter der einer zweistreifigen Richtungsfahrbahn liegt.

Die überbreite einstreifige Richtungsfahrbahn ist für die vorhersehbare Verkehrsentwicklung völlig ausreichend. Sie wurde der nachfolgend beschriebenen Detailuntersuchung zu Gleislage, Haltestellenlage und Radverkehrsführung zu Grunde gelegt.

3.2.2 Varianten der Detailuntersuchung

Für die Detailuntersuchung wurde der Planungsbereich in drei funktional weitgehend selbständige Abschnitte gegliedert:

- Knotenpunkt Merseburger Straße/Rudolf-Ernst-Weise-Straße
- Knotenpunkt Merseburger Straße/Pfännerhöhe/Raffineriestraße einschließlich der Haltestelle Pfännerhöhe
- Knotenpunkt Merseburger Straße/Thüringer Straße/Heinrich-Schütz-Straße einschließlich der Haltestelle Heinrich-Schütz-Straße.

Für jeden Teilbereich wurden verschiedene Varianten untersucht. Eine Übersicht ist in Anlage 5 dargestellt.

1. Abschnitt: Knotenpunkt Merseburger Straße/Rudolf-Ernst-Weise-Straße

Für einen leistungsfähigen Knoten, der ein direktes Linksabbiegen von der Merseburger Straße in die Rudolf-Ernst-Weise-Straße ermöglicht, sind zwei Linksabbiegespuren erforderlich, um abbiegenden starken Kfz-Verkehr mit der gleichzeitig freigegebenen signalisierten Fußgängerquerung über die Merseburger Straße abwickeln zu können. Der nur kurze Verflechtungsbereich zwischen den Verkehrsströmen vom Kreisverkehr Riebeckplatz und den

Strömen vom Brückenbauwerk über den Riebeckplatz setzt der Ausbildung des Knotens enge Grenzen.

Es wurden niveaugleiche Lösungen mit Mittel- und Seitenlage der Straßenbahn sowie niveaufreie Lösungen untersucht.

2. Abschnitt: Knotenpunkt Merseburger Straße/Pfännerhöhe/Raffineriestraße einschließlich der Haltestelle Pfännerhöhe

Im zweiten Abschnitt der Planung stand die Einordnung der Haltestelle Pfännerhöhe im Vordergrund. Die verschiedenen Möglichkeiten der Haltestellenausbildung wurden aufgezeigt – Haltestelle im Gehwegbereich mit angehobener Fahrbahn und Inselbahnsteige in unterschiedlicher Anordnung zum Knotenpunkt (in Zu- und Ausfahrt), ein Inselbahnsteig in Mittel- lage sowie Haltestellen in Seitenlage mit Verschwenkung der Gleise.

3. Abschnitt: Knotenpunkt Merseburger Straße/Thüringer Straße/Heinrich-Schütz-Straße einschließlich der Haltestelle Heinrich-Schütz-Straße

Am Knoten Merseburger Straße/Thüringer Straße/Heinrich-Schütz-Straße befindet sich derzeit nur eine Haltestelle stadtauswärts, die bereits mobilitätsbehindertengerecht ausgebaut ist. Zukünftig soll an diesem Knoten auch eine Haltestelle stadteinwärts eingeordnet werden. Dazu wurden zwei Varianten – als Haltestelle im Gehwegbereich mit angehobener Fahrbahn und als Inselbahnsteig – untersucht. In beiden Fällen bleibt die bereits umgebaute Haltestelle stadtauswärts von der Planung unberührt.

Sämtliche Varianten der drei Abschnitte wurden hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile bewertet. Für einen Teil erfolgte daraufhin der Ausschluss aufgrund hoher Kosten, mangelnder Umsetzbarkeit, negativer städtebaulicher Auswirkungen oder unzureichender Leistungsfähigkeit. Aus den verbleibenden Varianten wurden vier sinnvolle Kombinationen gebildet, die anschließend mittels mikroskopischer Verkehrsflusssimulation bezüglich Reisezeit und Leistungsfähigkeit bewertet wurden. Simuliert wurden die Varianten 211, 241, 262 und 291. Die Variantenbezeichnung ergibt sich aus den Varianten der drei Abschnitte entsprechend Anlage 5 (Beispiel: Variante 241 – Variante 2 des ersten Abschnittes + Variante 4 des zweiten Abschnittes + Variante 1 des dritten Abschnittes).

Die vier simulierten Varianten unterscheiden sich hauptsächlich in der Anordnung der Haltestellen Pfännerhöhe und Heinrich-Schütz-Straße. Sie sind alle leistungsfähig und ihre Umsetzung nicht grundsätzlich ausgeschlossen.

Als Vorzugsvariante wurde die Variante 262 gewählt, da sie gegenüber den anderen Varianten eine gerade Gleisführung hat, keine Flächen von Privatgrundstücken benötigt werden und die Eingriffe in den Baumbestand geringer ausfallen (siehe auch 3.3). Eine Gegenüberstellung der vier Varianten hinsichtlich der genannten Kriterien ist in nachfolgender Tabelle 1 dargestellt. Die Lagepläne der Vorzugsvariante sind in Anlage 6, die Regelquerschnitte in Anlage 7 enthalten.

Varianten Merkmale	211	241	262	291
Haltestellenausbildung				
Pfännerhöhe stadteinwärts	angehobene Fahrbahn, Höhe Polizeidirektion	Inselbahnsteig in Knotenzufahrt	angehobene Fahrbahn in Knotenzufahrt	Inselbahnsteig in Knotenzufahrt
Pfännerhöhe stadtauswärts	angehobene Fahrbahn, Höhe Polizeidirektion	Inselbahnsteig in Knotenzufahrt	angehobene Fahrbahn in Knotenzufahrt	angehobene Fahrbahn in Knotenzufahrt
Heinrich-Schütz-Str. stadteinwärts	Inselbahnsteig	Inselbahnsteig	angehobene Fahrbahn	Inselbahnsteig
Gleisführung				
KP Merseburger Str./ Pfännerhöhe/Raffineriestr.	gerade	Verschwenkung	gerade	Verschwenkung
KP Merseburger Str./ Thüringer Str./H.-Schütz-Str.	Verschwenkung	Verschwenkung	gerade	Verschwenkung
Eingriff in Privatgrundstücke				
Autohaus Honda Schmidt	nein	ja	nein	nein
Edeka (Grünfläche)	nein	ja	nein	ja
Eingriff in bestehende, gesetzlich geschützte Baumreihen				
Edeka (Grünfläche)	nein	ja	nein	ja
Westseite Merseburger Str. gegenüber der stadteinwärtigen Haltestelle H.-Schütz-Str.	ja	ja	nein	ja

Tabelle 1: Gegenüberstellung der simulierten Varianten

3.3 Beschreibung der Vorzugsvariante

3.3.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im Zuge dieser Maßnahme soll die Verkehrsführung des B 6-Verkehrs in Richtung Leipzig geändert werden. Es wird ein direktes Linksabbiegen in die Rudolf-Ernst-Weise-Straße ermöglicht. Damit wird sowohl eine Entlastung der Merseburger Straße im Abschnitt der besonders kritischen Engstelle bis zur Thüringer Straße als auch der Umfahrung Turmstraße/Pfännerhöhe und somit eine Verbesserung für das Wohnquartier erreicht.

In der nördlichen Zufahrt der Merseburger Straße werden jeweils zwei Fahrstreifen für den Geradeausfahrer und den Linksabbieger vorgesehen. Lösungen mit nur einem Linksabbiegestreifen sind nicht leistungsfähig. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit werden zwei zusätzliche Signalquerschnitte in Höhe des Maritim-Hotels eingeordnet und die Verkehrsströme vom Riebeckplatz und von der Brücke über den Riebeckplatz wechselseitig freigegeben. Um die Rückstaulängen zu verkürzen und eine Vorsortierung zu erreichen, werden im südlichen Abschnitt der Brücke zwei Fahrstreifen ausgebildet. Diese spezielle Lösung hat sich seit Jahren im Bereich der Waisenhausapotheke bewährt. In der Hotelzufahrt des Maritim-Hotels wird ebenfalls ein Signalgeber eingeordnet, um die Attraktivität einer Umfahrung der LSA über die Zufahrt zum Maritim-Hotel zu minimieren.

Die Einbahnstraßenregelung in der Rudolf-Ernst-Weise-Straße wird aufgegeben. Die im Bestand vorhandenen drei Rechtsabbiegestreifen werden auf zwei reduziert um Platz für die beiden Ausfahrstreifen zu schaffen. Diese werden nach ca. 50 m zu einer Fahrspur zusammengeführt. Zur Verdeutlichung des Endes der Zweistreifigkeit wird eine Insel in Fahrbahnmitteln angeordnet, die gleichzeitig als Querungshilfe dient.

Der KP Merseburger Straße/Rudolf-Ernst-Weise-Straße erreicht insgesamt die Qualitätsstufe D (nach HBS – Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Definition der Qualitätsstufen siehe Anlage 12), was einem stabilen Verkehrszustand entspricht. Die Einstufung richtet sich immer nach der schlechtesten Qualitätsstufe. Die wird in diesem Fall in der Rudolf-Ernst-Weise-Straße erreicht. Die Zufahrten der Merseburger Straße besitzen eine deutlich bessere Verkehrsqualität und weisen eine gute und sehr gute Leistungsfähigkeit auf. Eine Freigabe weiterer Fahrbeziehungen (z. B. in Richtung Willy-Brandt-Straße) ist jedoch aus Kapazitätsgründen des Knotens nicht möglich.

Im Rahmen der direkten Führung des B 6-Verkehrs über die Rudolf-Ernst-Weise-Straße ist auch eine Änderung der Verkehrsorganisation am KP Rudolf-Ernst-Weise-Straße/Raffineriestraße erforderlich. Weiterhin ist eine Anpassung der Wegweisung erforderlich. Ein entsprechendes Konzept wird in der weiteren Planung erarbeitet.

Im Abschnitt der Merseburger Straße zwischen Rudolf-Ernst-Weise-Straße und Thüringer Straße wird die Fahrbahn entsprechend der RAS 06 in beide Richtungen jeweils als überbreite einstreifige Richtungsfahrbahn mit einer Breite von 5,00 m regelkonform ausgebildet. Bei dieser Breite können Pkw nebeneinander fahren, Lkw jedoch nicht überholt werden. Überbreite einstreifige Richtungsfahrbahnen werden bereits in anderen Städten wie z.B. Berlin, Karlsruhe und Bonn bei vergleichbaren Verkehrsbelegungen erfolgreich eingesetzt.

Das Vorbeifahren an haltenden Müllfahrzeugen bzw. havariierenden Lkw wird gewährleistet, indem der besondere Bahnkörper überfahrbar ausgebildet wird (wie z. B. Ludwig-Wucherer-Straße, Reilstraße).

Die Verkehrsanlage ist im gesamten Planungsbereich leistungsfähig, wobei die Leistungsfähigkeit maßgebend durch die Knotenpunkte bestimmt wird. Die Merseburger Straße gewährleistet – entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung – auch nach dem Umbau die Einhaltung der Funktion als Bundesstraße.

Neben dem zuvor beschriebenen Knoten Merseburger Straße/Rudolf-Ernst-Weise-Straße sind auch die Knoten Merseburger Straße/Pfännerhöhe/Raffineriestraße und Merseburger Straße/Thüringer Straße/Heinrich-Schütz-Straße bereits im Bestand signalisiert und werden zukünftig ebenfalls mittels LSA gesichert. Diese Anlagen sind mit den Nachbaranlagen unter besonderer Berücksichtigung eines hohen Grades der Bevorrechtigung der Straßenbahn zu koordinieren. Aufgrund der Verkehrsmengen ist eine Signalisierung der Knotenpunkte im Planungsbereich erforderlich. Anderenfalls wären sie nicht ausreichend leistungsfähig.

Durch die direkte Führung des B 6-Verkehrs verringern sich zukünftig die Verkehrsmengen am Knoten Merseburger Straße/Pfännerhöhe/Raffineriestraße. Die Verkehrsmengen der Merseburger Straße in stadtauswärtiger Richtung und die Geradeausfahrer der Pfännerhöhe in die Raffineriestraße nehmen ab. Daher kann an diesem Knoten eine Änderung der Fahrstreifenaufteilung/Abbiegebeziehungen erfolgen.

Der Rechtsabbiegestreifen der südlichen Zufahrt Merseburger Straße in die Raffineriestraße kann zugunsten breiterer Nebenanlagen entfallen. Der Verkehr kann problemlos in einem Mischfahrstreifen geradeaus/rechts abgewickelt werden. Der Bedarf nach einem separaten Fahrstreifen ist nicht mehr gegeben, da mit der Dieselstraße und der Thüringer Straße leistungsfähige Verbindungen Richtung Osten geschaffen worden sind.

Die Einbahnstraßenregelung in der Raffineriestraße ist nicht mehr erforderlich. Sie kann zukünftig im Zweirichtungsverkehr befahren werden und somit auch für den Radverkehr in beide Richtungen genutzt werden. Es ist ein Rechts- und Linkseinbiegen in die Merseburger Straße für Kfz parallel zur Fußgängerfreigabe möglich. Der Radverkehr kann zusätzlich auch geradeaus in die Pfännerhöhe fahren.

Aufgrund der zu erwartenden problematischen verkehrstechnischen Situation des Doppelknotens Merseburger Straße/Pfännerhöhe und Pfännerhöhe/Turmstraße und um keinen Schleichverkehr ins Wohngebiet zu begünstigen, bleibt die Einbahnstraßenregelung der Pfännerhöhe zwischen Turmstraße und Merseburger Straße bestehen. Die Fahrstreifen in der Zufahrt der Pfännerhöhe zur Merseburger Straße werden zukünftig in einen Mischfahrstreifen geradeaus/rechts und einen Linksabbiegestreifen aufgeteilt. Der verbleibende Platz wird genutzt, um den Radverkehr in die Pfännerhöhe und dann weiter auf den nördlichen Gehweg zu führen.

Auch mit den vorgenommenen Änderungen erreicht der Knotenpunkt insgesamt eine Qualitätsstufe D, wobei die Zufahrten der Merseburger Straße mit A und B nach wie vor eine sehr gute Leistungsfähigkeit besitzen.

Am Knotenpunkt Merseburger Straße/Thüringer Straße/Heinrich-Schütz-Straße werden die vorhandene Fahrstreifenaufteilung sowie die Abbiegerelationen beibehalten. Der Knotenpunkt erreicht insgesamt die Qualitätsstufe C.

Im Rahmen der Planung der Lichtsignalanlagen wurde im Zuge der Hauptrichtung Merseburger Straße eine möglichst durchgängige Koordinierung/Grüne Welle für den MIV angestrebt. Vorzugsweise wurde deshalb einer Koordinierung in Richtung stadtauswärts Rechnung getragen. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Freigabezeiten der Hauptrichtung, den Anforderungen der Nebenrichtungen (inkl. abbiegende Kfz, Fußgänger/Radfahrer etc.) und den jeweiligen Knotenpunktabständen ist aus physikalischen Gründen keine durchgängige Koordinierung in beide Fahrtrichtungen möglich. Dies war bereits im Bestand schon nicht gegeben. Die Nebenrichtungen erhalten in jedem Signalumlauf ihre Freigabezeit.

Wie im Bestand wurde vom Knoten Merseburger Straße/Rudolf-Ernst-Weise-Straße in Richtung Süden mit einer definierten Signal-Umlaufzeit von 94 s in den maßgebenden Spitzenstunden gearbeitet. Der Riebeckplatz hat mit 60 s eine von diesem System abweichende Umlaufzeit, so dass der Abschnitt Riebeckplatz – Rudolf-Ernst-Weise-Straße, wie im Bestand, nicht gemeinsam koordinierbar ist.

In der Planung lag der Schwerpunkt darin, einen hohen Grad der ÖPNV-Bevorrechtigung anzustreben. Hierfür wurde die verkehrabhängige-koordinierte Steuerung relativ freizügig zu Gunsten einer Stadtbahnbevorrechtigung ausgelegt. Die somit bei ÖPNV-Anmeldung berücksichtigten stärkeren Schwankungen der Freigabezeit im Zuge der Hauptrichtung, haben gleichzeitig zwangsläufig negative Auswirkungen auf die MIV-Koordinierung. Weiter wirkt sich auch die neu hinzugekommene Haltestelle an der Heinrich- Schütz-Straße in Richtung stadteinwärts ungünstig auf die MIV-Koordinierung aus.

Die Haltestellen im Planungsbereich werden (mit Ausnahme der stadtauswärtigen Haltestelle Heinrich-Schütz-Straße) in der Vorzugslösung mit einer angehobenen Fahrbahn und den Wartebereichen in Seitenlage ausgebildet (siehe 3.3.2). Für die Haltestellensicherung während des Fahrgastwechsellvorgangs werden mittels signalisierter Vorquerschnitte jeweils Zeitinseln realisiert. Diese haben gegenüber einer Haltestelleninsel den Nachteil, dass bei einem Halt der Straßenbahn auch der Kfz-Verkehr mit aufgehalten wird.

Zusammenfassend ist nicht davon auszugehen, dass infolge der Vielzahl von verkehrstechnischen Anforderungen aus dem Umfeld an die neu zu planende Verkehrsanlage (wie hoher Grad der Bevorrechtigung des ÖPNV, Führung der Fußgänger/Blinde/Radfahrer, Querschnittsgestaltung, Haltestellenlage etc.) eine Verbesserung der Koordinierung/Grünen Welle des MIV gegenüber dem Bestand erwartet werden kann. Da jedoch bereits im Bestand die Zeitinseln für den Fahrgastwechsel vorhanden sind, ist auch von keiner Verschlechterung auszugehen.

3.3.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im gesamten Planungsbereich erhält die Straßenbahn einen besonderen Bahnkörper, der in Mittellage verläuft. Es ist in diesem Abschnitt ein eingedeckter Gleisbereich erforderlich, um die Trasse im Notfall als Rettungsweg nutzen zu können.

Für die Sicherung der Erschließungsqualität entsprechend des Nahverkehrsplans Halle 2012 ist auch zukünftig die Haltestelle Pfännerhöhe im Abschnitt südlich der Rudolf-Ernst-Weise-Straße einzuordnen. Für eine weitere Verbesserung wird zusätzlich die stadteinwärtige Haltestelle an der Heinrich-Schütz-Straße neu hergestellt.

Die Haltestelle Pfännerhöhe wird jeweils in den Zufahrten des Knotenpunktes unmittelbar vor der LSA angeordnet. Dies ermöglicht eine direkte Abwicklung des querenden Fußgängerver-

kehr von und zu den Haltestellen am Knoten. Die Warteflächen befinden sich im Gehwegbereich, der barrierefreie Zugang wird durch Anhebung der Fahrbahn gewährleistet. Für einen sicheren Fahrgastwechsel wird eine Zeitinsel vorgeschaltet, die den Kfz-Verkehr und den Radverkehr bei Einfahrt einer Straßenbahn anhält. Die Fahrgäste können dann die Fahrbahn geschützt queren. Diese Lösung wird aufgrund der beengten Platzverhältnisse favorisiert. Zwar ist grundsätzlich aus verkehrlicher Sicht eine Ausbildung als Inselbahnsteig vorteilhaft, da der Kfz-Verkehr und die Radfahrer unabhängig von der Straßenbahn fahren können, aber aufgrund der örtlichen Situation und der sich daraus ergebenden Problematik wird eine angehobene Fahrbahn befürwortet.

Eine Einordnung von Haltestellen als Inselbahnsteige hätte eine Verschwenkung der Fahrbahn zur Folge, was deutliche Eingriffe in Privatgrundstücke erforderlich machen würde. Dies betrifft in erster Linie das Honda-Autohaus, welches seine Präsentationsfläche verlieren würde und das Edeka-Grundstück (Freifläche), wo die Baumreihe betroffen wäre. Zudem liegt die Priorität auf einer geraden Gleisführung. Bei Inselbahnsteigen sind Gleisverschwenkungen notwendig, welche sich nachteilig auf den Fahrkomfort und die zulässige Geschwindigkeit auswirken sowie den Verschleiß an Fahrzeug und Schiene erhöhen.

Die neue stadteinwärtige Haltestelle Heinrich-Schütz-Straße wird ebenfalls in der Knotenzufahrt mit der Wartefläche im Gehwegbereich eingeordnet und die Fahrbahn angehoben. Mittels vorgeschalteter Zeitinsel erfolgt der gesicherte Fahrgastwechsel. Durch diese Ausbildung der Haltestelle können die Gleise gerade ohne Verschwenkung verlaufen und es ist keine Anpassung auf der westlichen Seite erforderlich, die einen Eingriff in den Baumbestand zur Folge hätte. Allerdings stehen im Bereich der neuen Haltestelle 5 Bäume einer gesetzlich geschützten Allee. Ziel ist der Erhalt dieser Bäume, zumindest aber die Berücksichtigung von Ersatzpflanzungen an dieser Stelle. Für die Ausbildung des Haltestellenbereiches sind noch Detailuntersuchungen und Abstimmungen erforderlich, die im Zuge der weiteren Planung erfolgen.

Durch den Ausbau der Straßenbahn mit einem besonderen Bahnkörper, durch barrierefreie Haltestellen in optimierter Lage zum Knoten und durch Priorisierung des ÖV an den Lichtsignalanlagen wird zukünftig eine Reisezeiteinsparung erzielt. Sie beträgt nach Ausbau des gesamten Straßenzuges im Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Damaschkestraße in Richtung Süden ca. 100 s, in Richtung Norden ca. 35 s. Die Reisezeiteinsparung Richtung Norden ist geringer als Richtung Süden, da eine zusätzliche Haltestelle stadteinwärts eingeordnet wird.

3.3.3 Radverkehr

Die Merseburger Straße ist Bestandteil des Hauptnetzes für den Radverkehr und wird trotz unzureichender Radverkehrsanlagen bereits jetzt sehr stark von Radfahrern frequentiert (ca. 1.400 Radfahrer pro Tag).

Entsprechend den Richtlinien (RASt 06, ERA) soll der Radverkehr bei den prognostizierten Verkehrsstärken auf separaten Radverkehrsanlagen geführt werden. Andere Lösungen wie gemeinsamer Geh-/Radweg, Gehweg mit Radfahrer frei oder Schutzstreifen scheiden aufgrund der Randbedingungen aus. Für separate Radverkehrsanlagen kommen Radfahrstreifen oder Radwege in Frage. In vorliegender Planung wurden Radwege als Führungsform gewählt. Aufgrund der direkten Führung am Bord bestehen gute Sichtbeziehungen zwischen Rad- und Kfz-Verkehr, die weder durch parkende Fahrzeuge noch durch Baumreihen einge-

schränkt sind. Durch die niveaugleiche Ausbildung zum Gehweg werden die Nebenanlagen insgesamt breiter und die Gliederung des Straßenraums ausgewogener. Zudem wird vermieden, dass die Radverkehrsanlagen vom Kfz-Verkehr zum Be- und Entladen oder zum Parken mitbenutzt werden. Geh- und Radwege werden über die Grundstückszufahrten hinweggeführt. Die Überfahrbarkeit an den Zufahrten wird mittels Rampensteinen realisiert. Dies ermöglicht ein komfortables Befahren der Radverkehrsanlagen, da an den Grundstückszufahrten nur eine leichte Absenkung erfolgt.

Im Abschnitt zwischen Ernst-Kamieth-Straße und Rudolf-Ernst-Weise-Straße ist analog dem Bestand zur Anbindung des Hauptbahnhofes der Radweg auf der Ostseite als Zweirichtungsradweg vorgesehen. Die Querungen der Rudolf-Ernst-Weise-Straße und der Merseburger Straße in Höhe Com-Center sind ebenfalls für den Zweirichtungsverkehr ausgelegt. Am Com-Center wird der Radverkehr in Richtung Willy-Brandt-Straße und dort auf die Fahrbahn geführt.

In Richtung Süden befindet sich in Höhe des Landeseichamtes eine Engstelle im Straßenraum. Hier ist es nicht möglich, getrennte Anlagen für den Fußgänger- und Radverkehr in Regelbreite zu schaffen. Eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wurde aus Verkehrssicherheitsgründen verworfen. Aus diesem Grund wurde in der Planung ein gemeinsamer Fuß- und Radweg im Bereich der Engstelle auf der östlichen Seite vorgesehen. Es handelt sich um eine Strecke von 35 m, die über eine Breite von ca. 3,90 m, im Bereich des Erkers von ca. 3,00 m verfügt.

Auf der Westseite erstreckt sich die Engstelle entlang des Gebäudes Merseburger Straße 2 auf einer Länge von ca. 80 m. Die Nebenanlagen haben insgesamt eine Breite von ca. 3,50 m. Aufgrund der größeren Länge wird von einem gemeinsamen Geh-/Radweg abgesehen und stattdessen getrennte Anlagen vorgesehen, die aber mit 1,50 m für den Radweg und ca. 2,00 m für den Gehweg untermaßig sind.

Da in diesem Bereich das Fußgängeraufkommen relativ gering ist und geeignete andere Lösungen ohne Gebäudeabriss nicht vorhanden sind, stellt diese Führung einen noch vertretbaren Kompromiss dar.

Im weiteren Verlauf der Merseburger Straße sind die Radwege in der Regel 2,10 m breit. In einigen Abschnitten werden diese Breiten geringfügig unterschritten, um wenigstens die Mindestgehwegbreite von 2,50 m zu gewährleisten bzw. um die Wartefläche an der stadtauswärtigen Haltestelle Pfännerhöhe etwas zu vergrößern.

Die Willy-Brandt-Straße soll im Abschnitt zwischen Turmstraße und Merseburger Straße für den Radverkehr Richtung Merseburger Straße freigegeben werden, um einen wichtigen Netzschluss zwischen den Wohnquartieren der südlichen Innenstadt und dem Hauptbahnhof zu schaffen. Dazu ist vorgesehen, den Straßenabschnitt als unechte Einbahnstraße zu beschildern. Bis zum mittel- bis langfristig geplanten Ausbau der Willy-Brandt-Straße sollen die Flächen für den Radverkehr abmarkiert und ein Anschluss an die Radverkehrsanlagen der Merseburger Straße hergestellt werden.

Die Raffineriestraße kann zukünftig im Mischverkehr auf der Fahrbahn für den Radverkehr in beiden Richtungen genutzt werden. Es erfolgt eine Weiterführung über die Merseburger Straße in die Pfännerhöhe (s. 3.3.1). Aus Verkehrssicherheitsgründen sollte bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h der Radverkehr entgegen der Einbahnstraße auf baulich

getrennten Anlagen geführt werden. Eine Führung auf der Fahrbahn kann nur mit entsprechend breitem Sicherheitsstreifen erfolgen. Daher wird der Radverkehr auf den nördlichen Gehweg geführt und als gemeinsamer Geh-/Radweg beschildert. Zwar ist der Gehweg mit ca. 4,30 m relativ breit, die Abmarkierung eines Radweges ist jedoch aufgrund der Beleuchtungsmaststandorte nicht möglich, da diese sich dann im Radweg befinden würden. Aufgrund der Breite des Gehweges und des geringen Fußgängerandrangs werden die Belange beider Verkehrsarten hinreichend berücksichtigt und sind miteinander vereinbar.

Das Linksabbiegen von der Merseburger Straße in die Raffineriestraße bzw. die Pfännerhöhe und weiter südlich in die Heinrich-Schütz-Straße erfolgt indirekt. Entsprechende Aufstellflächen werden vorgesehen. Die Radwegebenutzungspflicht in der Thüringer Straße und Heinrich-Schütz-Straße ist zukünftig nicht mehr gegeben. Die LSA-Steuerung wird im Zuge des Umbaus dahingehend angepasst.

3.3.4 Fußgängerverkehr

Die Anlagen für den Fußgängerverkehr sind mindestens 2,50 m breit. Durch die niveaugleiche Ausbildung des Radweges kann auch bei Einbauten oder Hindernissen auf dem Gehweg wie z. B. Mülltonnen der Fußgängerverkehr an diesen Engstellen problemlos abgewickelt werden. An den Haltestellen werden taktile Blindenleitstreifen vorgesehen. Die Zugänge zur Straßenbahn sind über die angehobene Fahrbahn barrierefrei und signaltechnisch gesichert.

Bereits im Jahr 2013 wurde die marode Fußgängerbrücke in Höhe Com-Center gesperrt und eine ebenerdige gesicherte Fußgängerquerung als Interimslösung in die vorhandene Lichtsignalisierung der Einmündung integriert. Diese Querung wird beim zukünftigen Ausbau mit einer zusätzlichen Mittelinsel ergänzt und um die Radwegquerung erweitert. Die Brücke wird dann abgerissen.

Im Zuge des Ausbaus des Knotenpunktes Merseburger Straße/Raffineriestraße/Pfännerhöhe wird auch die bislang fehlende nördliche Quermöglichkeit über die Merseburger Straße hergestellt. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse sind keine Aufstellflächen zwischen Fahrbahn und Gleis möglich. Die Fahrbahn muss in einem Zug gequert werden. Trotzdem wird für den Knoten eine gute Leistungsfähigkeit erreicht.

In Höhe der Polizeidirektion Halle und des EDEKA-Centers liegt ein erhöhter Querungsbedarf der Merseburger Straße vor. Daher wurde in der Planung die Einordnung von Querungsstellen geprüft. Aufgrund der räumlichen Situation besteht keine Möglichkeit, Aufstellflächen neben dem Gleiskörper einzuordnen. Somit scheidet eine unsignalisierte Querung als Z-Lösung aus.

Bei einer signalisierten Querung müssten die Fahrbahn und der Gleiskörper in einem Zug gequert werden. Dies würde große Mindestfreigaben und zusätzlich hohe Fußgängerräumzeiten erfordern. Für die durchgängige MIV-Koordinierung wäre die zu erwartenden Einschränkungen durch die Fußgänger-Freigaben verhältnismäßig gering, jedoch sind deutliche Beeinträchtigungen auf die ÖPNV-Bevorrechtigung zu erwarten, was den Projektzielen zuwider laufen würde.

Aufgrund der negativen Auswirkungen auf den Verkehrsablauf des ÖPNV und des MIV, der Problematik der baulichen Umsetzung (fehlende Aufstellflächen) und der Tatsache, dass

sich die Situation für die Fußgänger durch die nördliche Querung am KP Merseburger Straße/Raffineriestraße/Pfännerhöhe verbessert, werden keine zusätzlichen Querungen in Höhe der Polizeidirektion und EDEKA-Center vorgesehen. Unabhängig davon ist die Querbarkeit der Merseburger Straße durch einen eingedeckten Gleiskörper gegeben, was sich in vergleichbaren Straßenzügen bewährt hat.

Der Fußgängerüberweg (FGÜ) in der Willy-Brandt-Straße hat auch weiterhin eine große Bedeutung und wird im Rahmen des Vorhabens entsprechend der Regelwerke ausgebaut.

3.3.5 Straßenraumgestaltung

Die komplette Erneuerung des Straßenquerschnitts zwischen der vorhandenen Bebauung der Merseburger Straße soll die Verkehrsanlage und die anschließenden Bereiche funktional und gestalterisch aufwerten. Durch diese Baumaßnahme soll darüber hinaus auch die beginnende positive Entwicklung des peripheren Gebietes der südlichen Innenstadt weiter befördert und unterstützt werden. Das Vorhaben soll im Ergebnis eine Minderung der bestehenden Barrierewirkung erreichen und das Zusammenwachsen und bessere Verzahnen der Quartiere beidseits der Merseburger Straße fördern.

Begrünung

Die Begrünung im öffentlichen Verkehrsraum wird weitestgehend erhalten bzw. im Zuge der Planung erweitert und ergänzt. Jedoch sind durch Veränderung der Bordgeometrie Fällungen vorhandener Bäume in der Merseburger Straße und in der Rudolf-Ernst-Weise-Straße unumgänglich. Der Eingriff in den Baumbestand wird auf das unbedingt Nötige beschränkt. Zur Begutachtung der Bäume fand am 11.09.2014 eine Ortsbegehung mit der Baumschutzkommission statt.

Durch die Einordnung der Linksabbiegestreifen von der Merseburger Straße in die Rudolf-Ernst-Weise-Straße in Höhe des Maritim-Hotels rückt die Rechtsabbiegespur in die Willy-Brandt-Straße in die jetzige Grünfläche. Von der Erweiterung der Fahrbahn sind in diesem Bereich 5 Bäume betroffen, die entfernt werden müssen, 3 Bäume können als Neupflanzungen dort wieder eingeordnet werden. Ein Verzicht auf einen Linksabbiegestreifen zur Vermeidung der Baumfällungen ist aus Leistungsfähigkeitsgründen nicht möglich. Mit nur einem Linksabbiegestreifen kann der Verkehr am Knotenpunkt nicht abgewickelt werden.

In der Rudolf-Ernst-Weise-Straße müssen aufgrund des Knotenausbaus 4 Robinien gefällt werden. Zwar wird die Lage des Bordes beibehalten, jedoch kann der Radverkehr im Abschnitt bis zur Buddestraße aufgrund der zwei Fahrsteifen, die sich dann verflechten, nicht sicher auf der Fahrbahn geführt werden. Deswegen ist in diesem Bereich ein Radweg geplant.

Im Knotenbereich Merseburger Straße/Rudolf-Ernst-Weise-Straße wird im Rahmen der Baumaßnahme die Fußgängerbrücke abgerissen. Dadurch können die Randbereiche der Einmündung Rudolf-Ernst-Weise-Straße sowie die Fläche vor dem Com-Center durch Neupflanzungen von 8 Bäumen gestalterisch aufgewertet werden.

Im weiteren Verlauf der Merseburger Straße sind von der Baumaßnahme ein Baumstandort im Einmündungsbereich der Osendorfer Straße und 7 Bäume einer geschützten Allee durch die Anlage der neuen stadteinwärtigen Haltestelle an der Thüringer Straße betroffen. Ziel ist der Erhalt der Bäume, mindestens aber die Schaffung von Ersatzpflanzungen im Bereich der

Haltestelle, um den Alleecharakter zu erhalten. Dazu werden im Rahmen der Entwurfsplanung auf der Grundlage von Wurzelsuchschachtungen und des detaillierteren Leitungsbestandsplanes noch Detailplanungen erarbeitet und Abstimmungen geführt.

Es wird angestrebt, die beiden Linden vor dem Sonotec-Gebäude Ecke Naundorfer Straße zu erhalten. Ist dies nicht möglich, können an dieser Stelle Ersatzpflanzungen vorgenommen werden. Zusätzlich sind 2 weitere Neupflanzungen südlich der beiden Linden vorgesehen.

Aufgrund der beengten örtlichen Verhältnisse kann nur eine begrenzte Anzahl an Baumpflanzungen im Planungsbereich integriert werden. Die darüber hinausgehenden Ausgleichs- und Ersatzpflanzungen werden auf geeigneten Flächen vorgenommen. Eine detaillierte Bilanzierung erfolgt in der nächsten Planungsphase.

Die Herstellung einer durchgängigen Allee und die Ausbildung des Gleiskörpers als Rasengleis sind im Planungsbereich wegen der geringen Querschnittsbreite nicht umsetzbar.

Der Planungsbereich wird vom Geltungsbereich zweier B-Pläne (88.5 A und 88.5 B) berührt. Darin werden Bäume auf der Westseite der Merseburger Straße festgesetzt. Dies betrifft 10 Baumstandorte entlang der Grünfläche südlich der Pfännerhöhe und 8 Baumstandorte vor dem Autohaus Honda-Schmidt, wobei hier noch ein Grundstückserwerb erforderlich wäre.

Die Breite des Straßenquerschnitts ist im Planungsbereich so gering, dass die Anlagen für die einzelnen Verkehrsarten nur mit den Mindestbreiten und unter Eingehen von Kompromissen eingeordnet werden können. Das Einfügen der festgesetzten Baumstandorte ist daher nicht möglich. Für die Schaffung der rechtlichen Grundlagen zur Umsetzung des Bauvorhabens ist eine Befreiung von den Festsetzungen der B-Pläne möglich.

Im Bereich des rückzubauenden freien Rechtsabbiegers an der Franckestraße wird die entstehende Dreiecksfläche neu begrünt.

Materialwahl

Die Materialwahl der Verkehrsanlage orientiert sich am Gestaltungshandbuch des öffentlichen Raumes für verkehrsreiche Straßen mit gründerzeitlicher Prägung, welches Betonsteinpflaster 20 x 20 cm mit „Bischofmützen“ für die Gehwege und Asphalt für die Fahrbahn und die Radwege vorsieht. Dies entspricht den gewählten Belagsarten und Querschnitten der vorhanden bereits hergestellten Verkehrsanlagen im Bereich des südlichen baulichen Anschlusses der Merseburger Straße in Höhe der Kreuzung Thüringer Straße/Heinrich-Schütz-Straße.

Für die Fahrgastunterstände wird eine schlichte, zurückhaltende Metall/Glaskonstruktion im Farbton DB 703 (anthrazit Eisenglimmer) analog dem derzeitig verwendeten Typ XENON der Fa. DSM/Stroer vorgesehen. Alle Ausstattungselemente (Papierkörbe, Leuchten, Geländer, Bänke etc.) sind im Farbton DB 703 (anthrazit Eisenglimmer) vorzusehen. An der stadtauswärtigen Haltestelle der Pfännerhöhe sollte wegen der geringen Gehwegbreite eine Sonderkonstruktion bzw. ein Fahrgastunterstand ohne Seitenscheiben vorgesehen werden, um die Gehwegfläche nicht weiter einzuschränken und die Mindestdurchgangsbreite von 1,50 m für Rollstuhlfahrer zu gewährleisten. Dabei ist das angrenzende Denkmal zu beachten.

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

Beleuchtung/Fahrleitungsanlage

Die Straßenbeleuchtungsanlage wird bedarfsgerecht erneuert. Dabei ist eine weitgehende Anordnung der Leuchtkörper auf den Masten der Fahrleitungsanlage bzw. die Befestigung an Gebäuden angestrebt, um die Anzahl der Maste in der Baustrecke zu minimieren. Für die straßenbegleitenden Leuchten ist der Typ Koffer 2 der Fa. Philips ebenfalls im Farbton DB 703 (anthrazit Eisenglimmer) zu verwenden.

Die Fahrleitungsanlage wird unter weitestgehender Nutzung vorhandener Wandanker bzw. über neu zu errichtende Maste abgespannt. Nach Möglichkeit werden kombinierte Maste Fahrleitung/Straßenbeleuchtung vorgesehen. Eine detaillierte Planung erfolgt in den nächsten Planungsphasen.

Immissionstechnische Untersuchung

Im Rahmen der Vorplanung wurde in einer Immissionstechnischen Untersuchung geprüft, ob die baulichen Maßnahmen an der Merseburger Straße eine wesentliche Änderung eines Verkehrsweges im Sinne der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) darstellt und ob dadurch Ansprüche auf Lärmschutz erwachsen.

Die straßenbaulichen Maßnahmen in der Merseburger Straße sind abschnittsweise als wesentliche Änderung eines Verkehrsweges zu bewerten, so dass dadurch an fünf Gebäuden Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden (Willy-Brandt-Straße 24 und 57, Rudolf-Ernst-Weise-Straße 1, 3 und 5).

Aufgrund der unmittelbaren Nähe der Gebäude zur Straße sind nur passive Lärmschutzmaßnahmen möglich. In den nächsten Planungsphasen werden die Schallberechnungen weiter präzisiert.

4 Kosten und Finanzierung

Der Ausbau der Merseburger Straße im Abschnitt zwischen Rudolf-Ernst-Weise bis Thüringer Straße ist Bestandteil der Stufe 2 des Stadtbahnprogramms (Stufenbeschluss zur Stufe 2 vom 25.09.2013, V/2012/10579). Maßnahmeträger ist die Hallesche Verkehrs-AG.

Auf Grundlage der Vorplanung (Kostenschätzung) wurden die Kosten mit einem Umfang von ca. 12,55 Mio. Euro netto ermittelt.

Die Finanzierung der Maßnahmen der Verkehrsanlagen inklusive Folgemaßnahmen ist aus dem Stadtbahnprogramm Halle vorgesehen. Dieses wurde durch den Stadtrat mit dem Grundsatzbeschluss zum Stadtbahnprogramm am 28. September 2011 (V/2011/09954) beschlossen.

Eine Erhebung von Ausbaubeiträgen ist nach derzeitigem Stand nicht vorgesehen. Beitragsrechtlich teilt sich das Vorhaben in zwei Anlagen:

- vom Kreisverkehr Riebeckplatz bis zur Rudolf-Ernst-Weise-Straße
Das Vorhaben bietet anliegenden Grundstücken funktional keine Ausbauvorteile.
- ab Rudolf-Ernst-Weise-Straße weiterführend in südliche Richtung
Für diese Anlage entstehen dem Straßenbaulastträger keine Kosten und damit kein über kommunale Beiträge refinanzierbarer Aufwand.

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.

Ausnahmen bilden die unter 3.1 beschriebene Zusatzmaßnahme zur Entschärfung des Unfallschwerpunktes Franckestraße/Riebeckplatz und die unter 3.3.1 beschriebene Öffnung der Pfännerhöhe für den Radverkehr. Die Kosten für den Rückbau des freien Rechtsabbiegers und die Anpassungen an der LSA betragen ca. 369.800 Euro brutto.

Die Anpassungen für die Radverkehrsführung entgegen der Einbahnstraße in der Pfännerhöhe werden auf ca. 39.800 Euro brutto geschätzt. Beide Zusatzmaßnahmen werden aus der Haushaltsstelle „Knoten Merseburger Straße“ entsprechend nachfolgender Finanzierungsübersicht bezahlt. Die Kosten setzen sich aus einem Drittel Eigenmittel und zwei Drittel Fördermittel zusammen. Die Haushaltsanpassung erfolgt mit der Haushaltsplanung 2016.

Finanzierungsübersicht Knoten Merseburger Straße

Finanzierungsübersicht gemäß Finanzplan 2015

PSP-Elemente	Kostenberechnung	HHJ 2015	HHJ 2016	HHJ 2017	Gesamt
8.54401012.700.900	Sonstige Bauleistungen			500.000	500.000
8.54401012.700.800	Planungsleistung	50.000	25.000		75.000
Gesamtkosten		50.000	25.000	500.000	575.000
8.54401012.705.105	Zuweisung vom Land	33.300	16.700	333.300	383.300
	Eigenmittel Stadt Halle	16.700	8.300	166.700	191.700

Finanzierungsübersicht des Bauablaufs

PSP-Elemente	Kostenberechnung	HHJ 2015	HHJ 2016	HHJ 2017	Gesamt
8.54401012.700.900	Sonstige Bauleistungen			409.600	409.600
8.54401012.700.800	Planungsleistung	16.500	47.100	37.600	101.200
Gesamtkosten		16.500	47.100	447.200	510.800
8.54401012.705.105	Zuweisung vom Land	11.000	31.400	298.100	340.500
	Eigenmittel Stadt Halle	5.500	15.700	149.100	170.300

Dauerhafter Grunderwerb ist nicht erforderlich. Die Erweiterung der Verkehrsfläche erfolgt ausschließlich auf dem städtischen Flurstück 5430.

Die Unterhaltungskosten für die Verkehrsanlage sind in Anlage 8 enthalten. Die neuen Baumpflanzungen verursachen einen erhöhten Pflegeaufwand. Jedoch entfallen durch den Ausbau der Verkehrsanlage die Abmarkierung des Bahnkörpers und die Fahrbahnmarkierungen zwischen den Knotenpunkten, so dass hier eine Einsparung erzielt wird. Weiterhin fallen mit Abriss der Fußgängerbrücke die Unterhaltungskosten für dieses Bauwerk weg. Insgesamt erfolgt somit eine Reduzierung der Unterhaltungskosten für diesen Abschnitt um ca. 14.000 Euro.

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

Die Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten liegt als Anlage 9 bei. Die Hinweise wurden berücksichtigt und in die Planungsunterlagen eingearbeitet.

- Die Optimierung der Radverkehrsführung an der Einmündung Rudolf-Ernst-Weise-Straße wurde durch eine Verbreiterung der Furt an der nördlichen Seite erreicht.
- Die Machbarkeit einer Radfahrerfurt nördlich des Knotens Merseburger Straße/Rudolf-Ernst-Weise-Straße wurde geprüft. Sie ist aus Gründen der Leistungsfähigkeit nicht umsetzbar.
- Der Radweg in der Rudolf-Ernst-Weise-Straße wurde verlängert, so dass die Radfahrer erst hinter der Insel auf die Fahrbahn geführt werden, nachdem sich der Kfz-Verkehr bereits eingeordnet hat.
- Die Radfahrmöglichkeit entgegen der Einbahnstraße in der Pfännerhöhe wird durch Markierung auf dem Gehweg geschaffen. Eine bauliche Trennung vom Kfz-Verkehr ist damit gegeben.
- Die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Thüringer Straße und Heinrich-Schütz-Straße wird signaltechnisch in den weiteren Planungsphasen berücksichtigt.
- Der Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten wird in den nächsten Planungsphasen geprüft.
- Der „Detailkatalog für Radwegebaumaßnahmen in der Stadt Halle (Saale)“ wird in den weiteren Planungsphasen berücksichtigt.

Die Ergebnisse der Prüfung der Kriterien der Familienverträglichkeit laut Katalog B sind in der Anlage 10 dargestellt. Aufgrund der Querschnittsgestaltung, der gesicherten Querungsstellen über die Fahrbahn und der Haltestellengestaltung ist das Vorhaben familienverträglich.

Die Ergebnisse der Prüfung der Kriterien für die Barrierefreiheit laut DIN 18024-1 sind in der Anlage 11 dargestellt. Die Planung wurde mit dem Behindertenbeauftragten und den Behindertenverbänden am 15.09.2014 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 2. Halbjahr 2016 angestrebt. Der Baubeginn ist für das 1. Halbjahr 2017 geplant. Die Bauausführung soll bis 2018 abgeschlossen sein.