

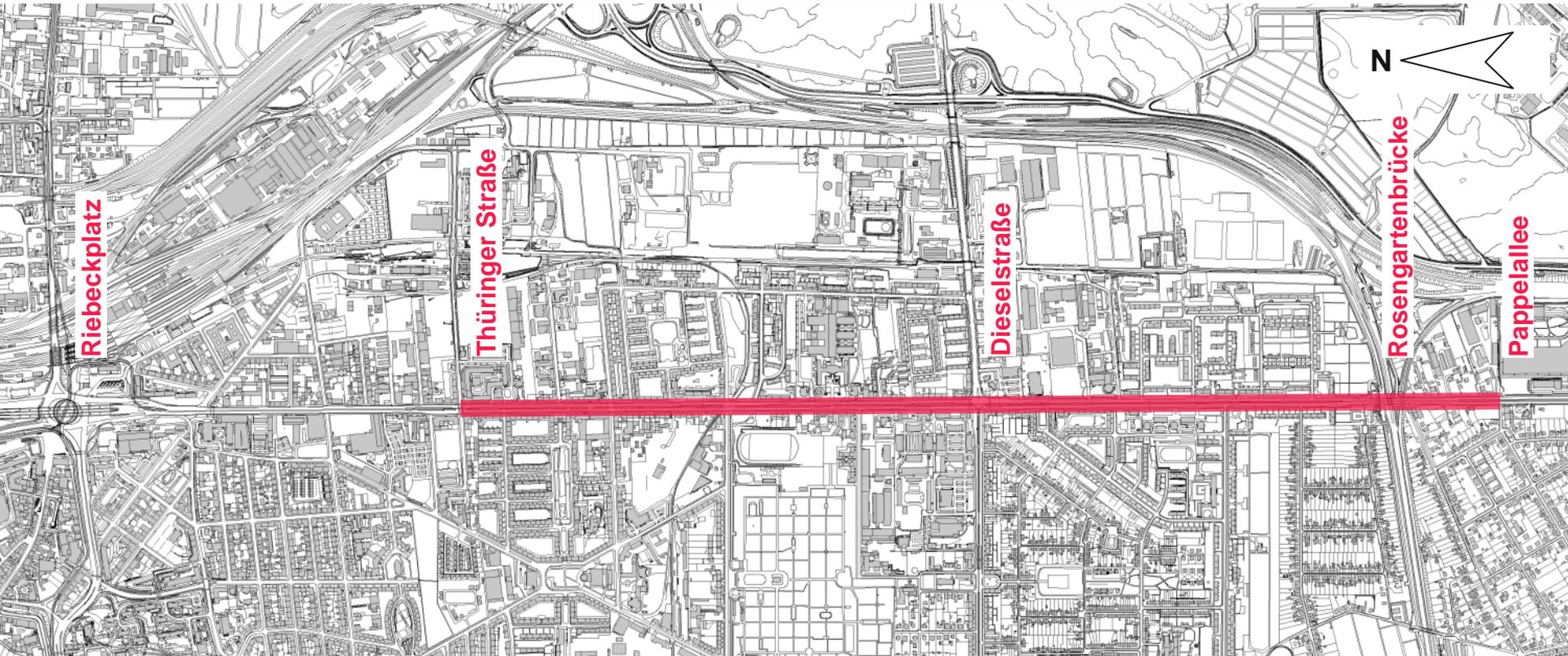
Information zum Ausbauvorhaben

Merseburger Straße Mitte

Thüringer Straße - Pappelallee

2. Stufe des Stadtbahnprogramms

Merseburger Straße Thüringer Straße – Pappelallee



Vorliegende Beschlüsse

➤ **Stadtbahnprogramm Halle Stufenbeschluss zur Stufe 2 (V/2012/10579)**

Maßnahme Merseburger Straße:
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
- Handlungsgrundlage für die Entwicklung des Radverkehrs entsprechend Prioritätenliste
 - ❖ Sanierung der Radwege in der Merseburger Straße (Priorität 2)

Vorliegende Beschlüsse

- **Neubau einer Eisenbahnbrücke in der Merseburger Straße, Haltepunkt Rosengarten (VI/2015/00646)**
 - Aufweitung der Brücke auf eine Nettoweite von 28,60 m zur Sicherung eines 4-spurigen Straßenausbaus der Merseburger Straße

- **Beschluss des Stadtrates zur Verbesserung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Merseburger Straße/Höhe Rosengartenbrücken (V/2014/12587)**

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, in der Umsetzung des Stadtbahnprogramms Stufe 2

- „bei den Planungen zur Umgestaltung der Merseburger Straße generell eine vierstreifige Ausführung vorzusehen.“

Randbedingungen

- **Gesetzlich geschützte Allee/Baumreihe**
 - Für Erhalt der Bäume ist ein Abrücken der neuen Bordlage erforderlich.

- **Herstellen eines durchgängigen besonderen Bahnkörpers**
 - Verbreiterung des bestehenden Bahnkörpers auf 6,30 m

- **Straßenraumbreiten (mit Engstellen)**
 - Thüringer Straße – Rosengarten 33,35 m – 36,70 m
 - Südlich Rosengarten 23,95 m – 26,85 m

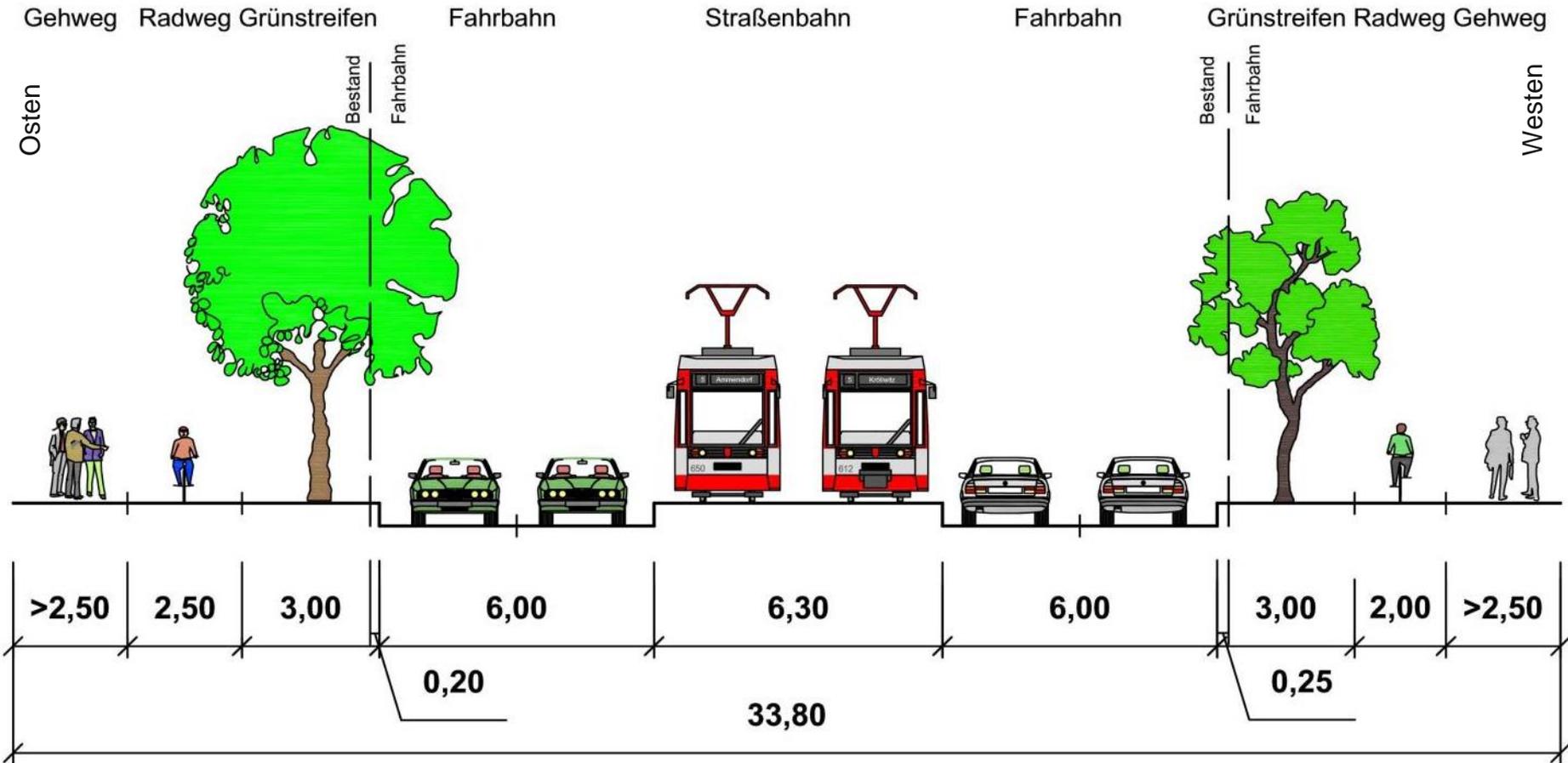
- **Verkehrsbelastungen (Prognose 2030)**
 - Thüringer Straße – Damaschkestraße 19.900 – 23.700 Kfz/24h
 - Südlich Damaschkestraße – Pappelallee 16.400 – 20.500 Kfz/24h

Merseburger Straße nördlich Rosengartenbrücke



Abschnitt A – Thüringer Straße – Damaschkestraße

möglicher Querschnitt



Abschnitt A – Thüringer Straße – Damaschkestraße

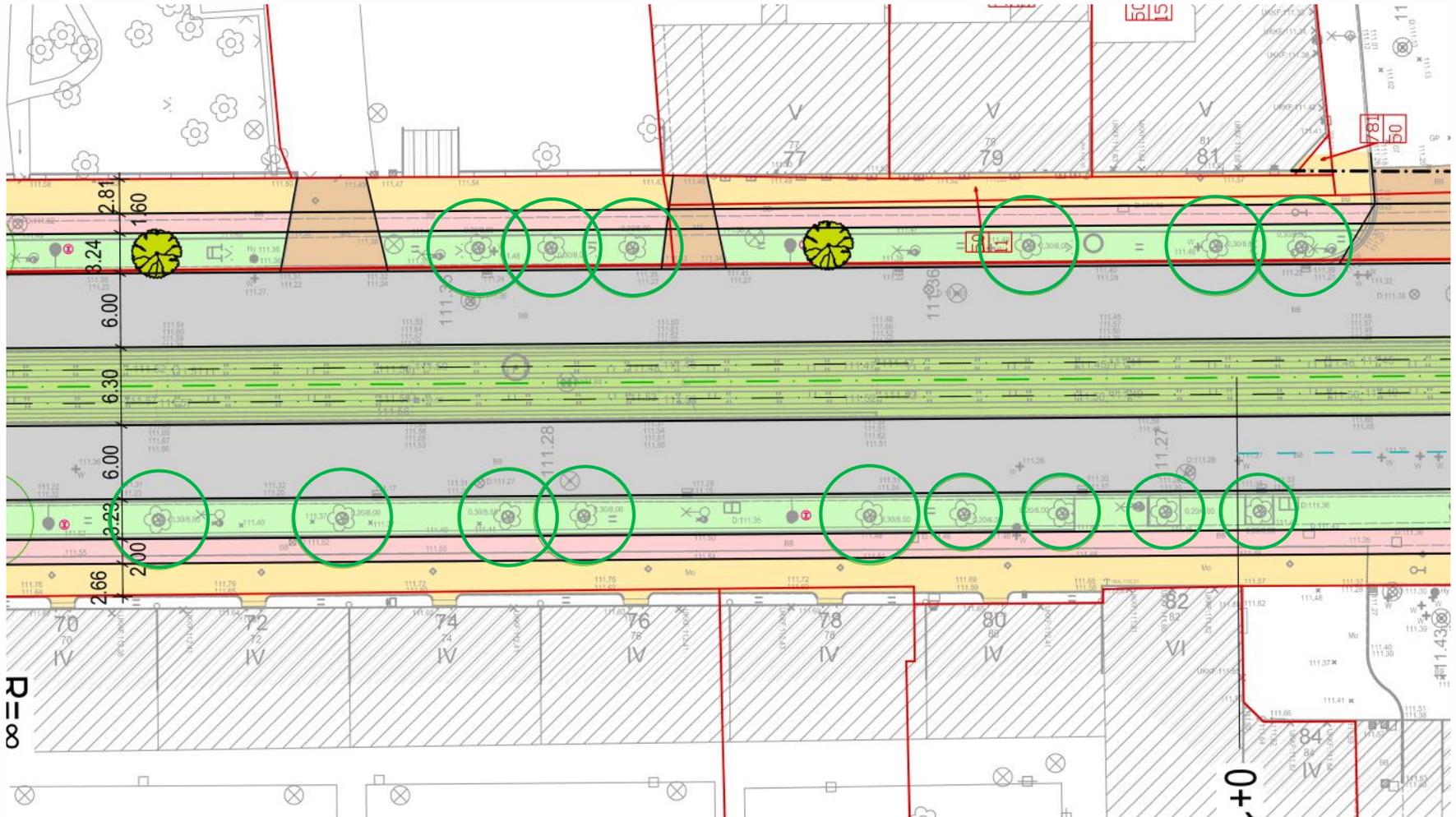
- 4-streifiger Ausbau mit 6,00 m Richtungsfahrbahn möglich

- Bei Ausbildung der Haltestellen mit Inselbahnsteig
 - Eingriff in die geschützte Baumallee
 - Lärmtechnisch kritische Verschiebung der Fahrbahn an die (Wohn-) Bebauung

- Bei Ausbildung der Haltestellen mit angehobener Fahrbahn
 - Eingriffsminimierung/Ersatzpflanzungen möglich
 - Keine Verschiebung der Fahrbahn an die (Wohn-) Bebauung
 - Signaltechnische Sicherung des Fahrgastwechsels erforderlich

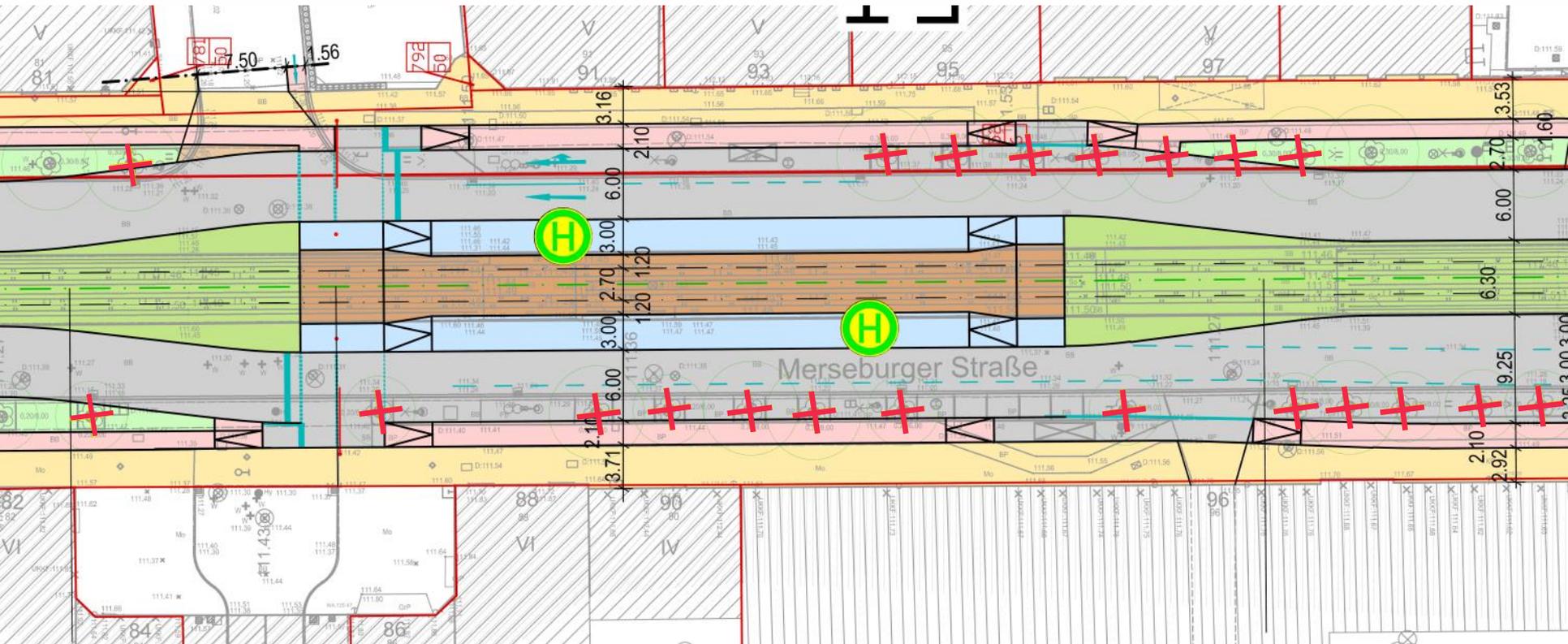
Abschnitt A – Thüringer Straße – Damaschkestraße

Lageplan



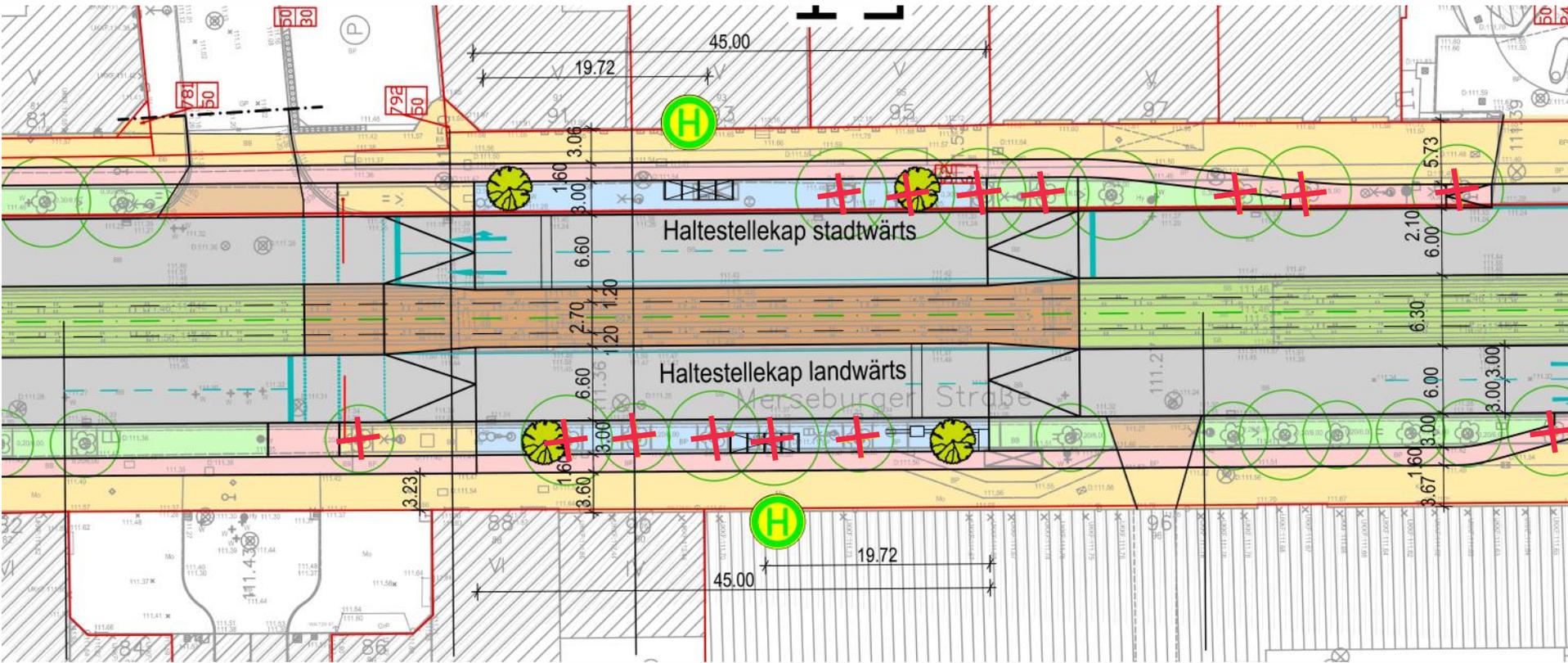
Abschnitt A – Thüringer Straße – Damaschkestraße

Haltestelle mit Bahnsteig



Abschnitt A – Thüringer Straße – Damaschkestraße

Haltestelle mit angehobener Fahrbahn

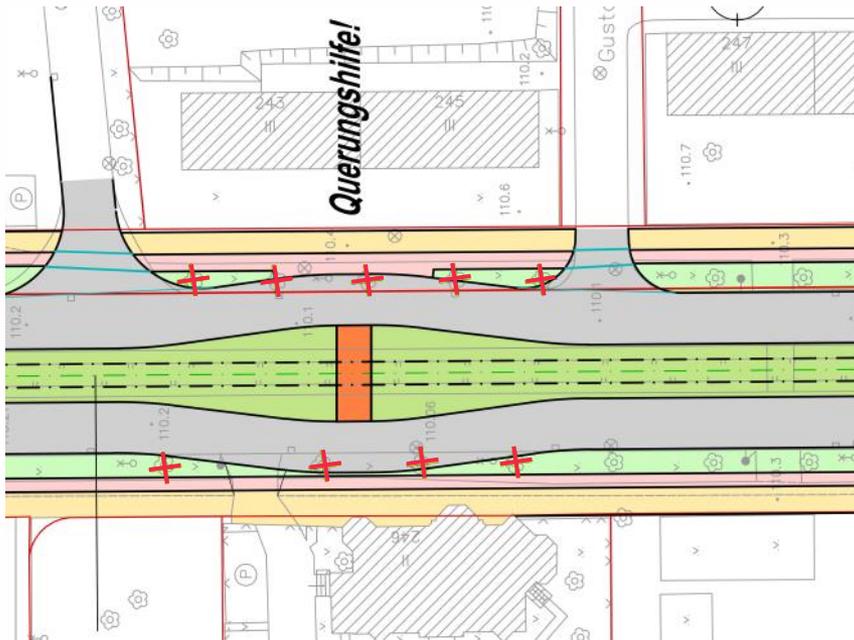


Abschnitt B – Damaschkestraße – Rosengartenbrücke

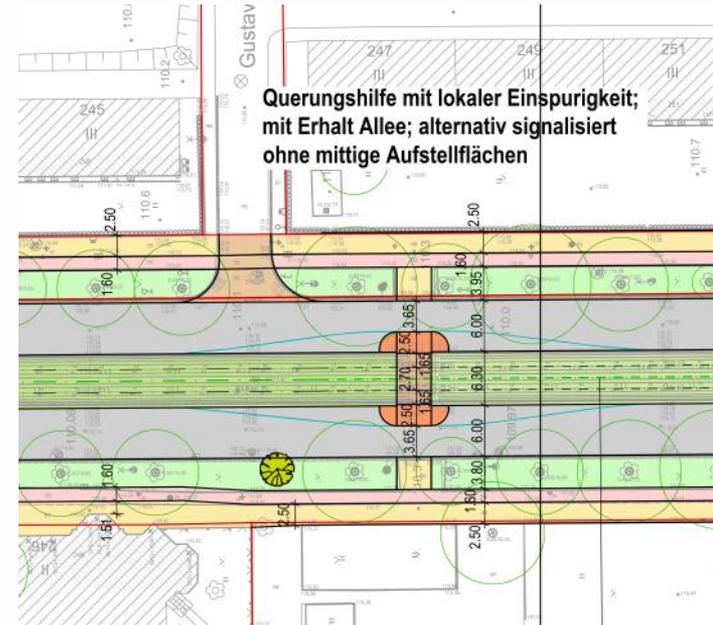
- Fahrbahnbreiten für Vierstreifigkeit bis zur Bunastraße umsetzbar

- Probleme treten an folgenden Stellen auf:
 - Fußgängerquerung Gustav-Bachmann-Straße
 - Linksabbiegen in Theodor-Neubauer-Straße
 - Linksabbiegen in die Bunastraße/Fußgängerquerung
 - Haltestelle Rosengarten

Abschnitt B – Damaschkestraße – Rosengartenbrücke Fußgängerquerung Gustav-Bachmann-Straße



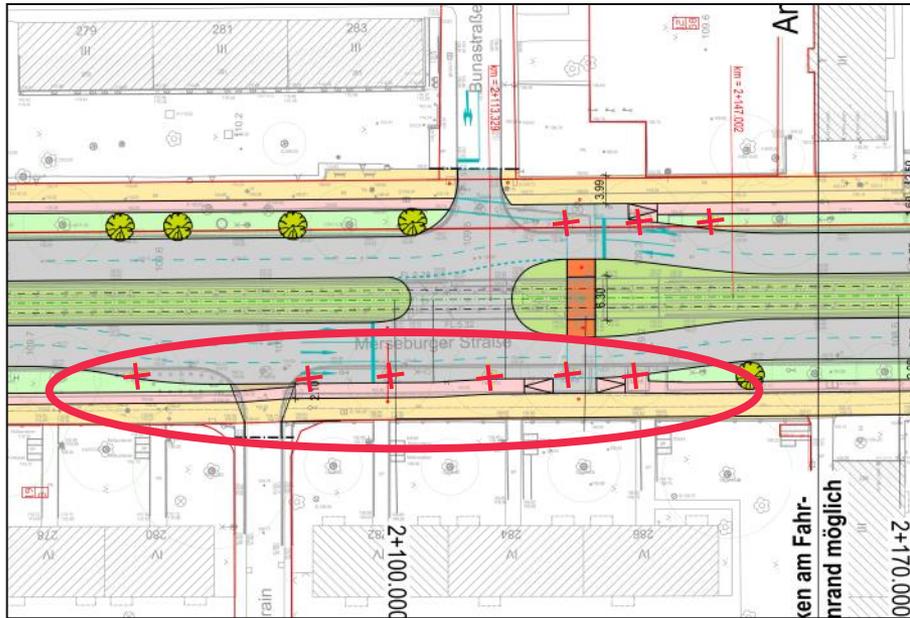
unsignalisiert, Aufstellflächen erforderlich
Eingriff in Bäume/Seitenbereiche
bei durchgehender Vierstreifigkeit



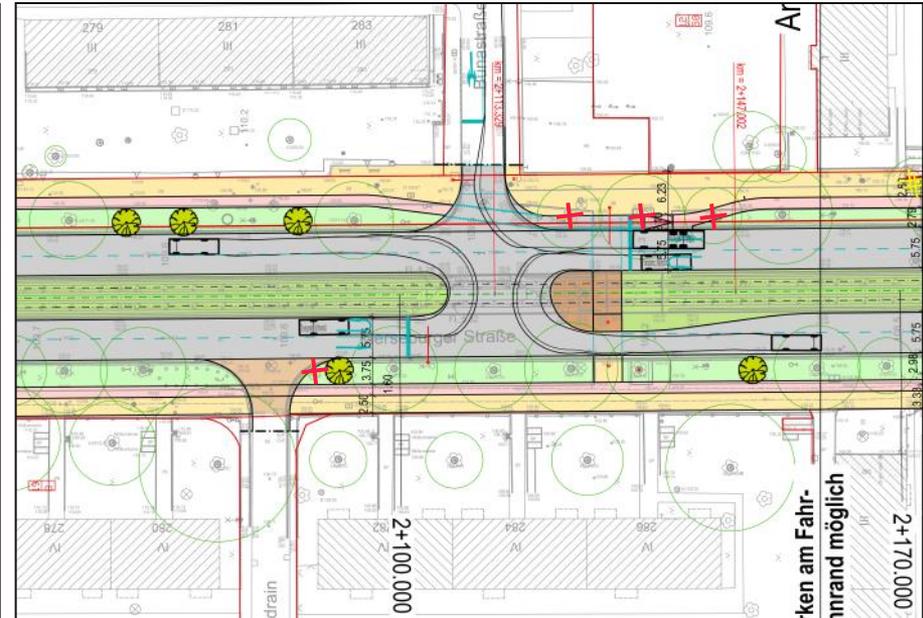
unsignalisiert, Aufstellflächen erforderlich
ohne Eingriff in Bäume/Seitenbereiche
bei lokaler Zweistreifigkeit

Alternativ: signalisiert, ohne mittige Aufstellflächen

Abschnitt B – Damaschkestraße – Rosengartenbrücke Linksabbiegen in die Bunastraße/Fußgängerquerung



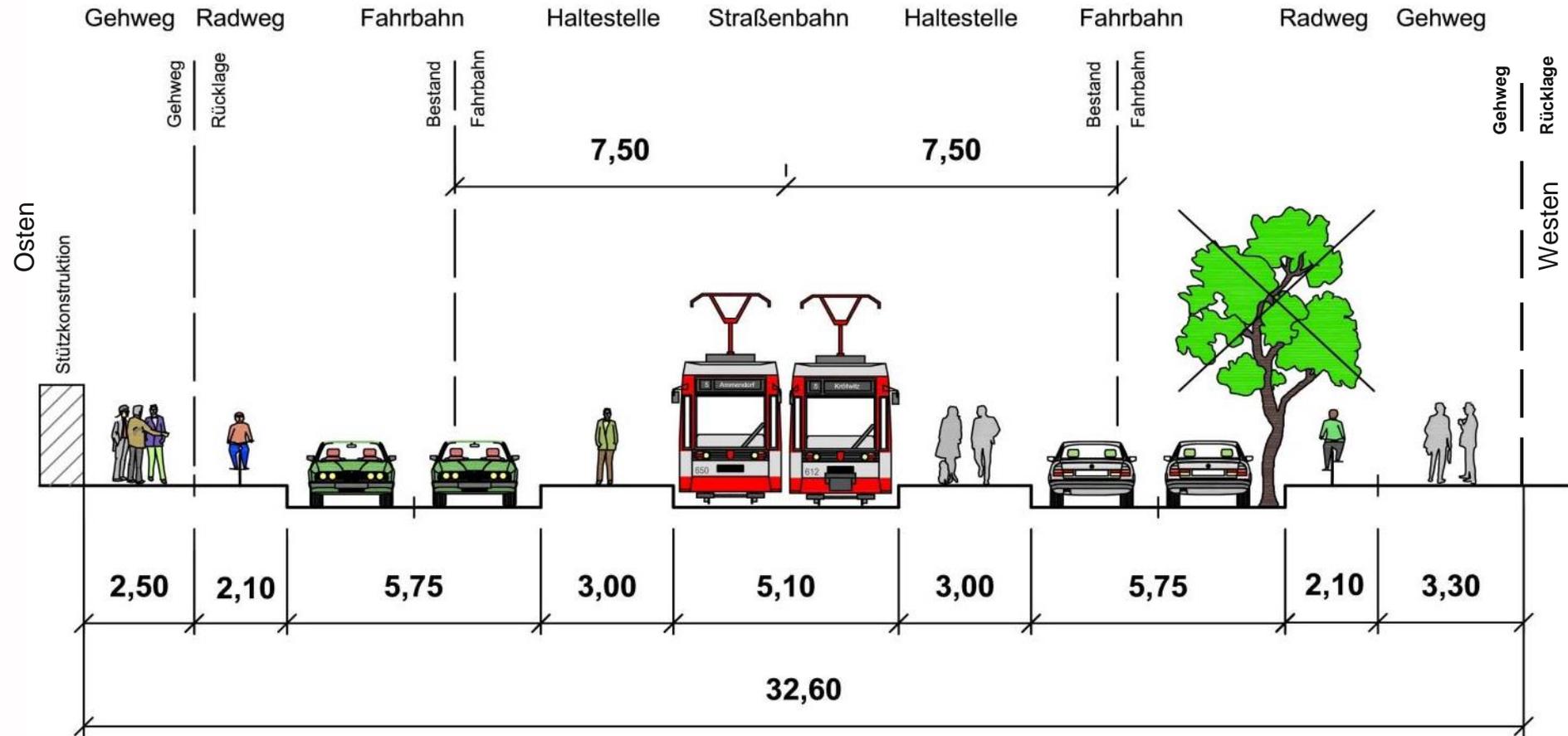
Eingriff in Bäume und Seitenbereich bei durchgehender Vierstreifigkeit und LA-Spur



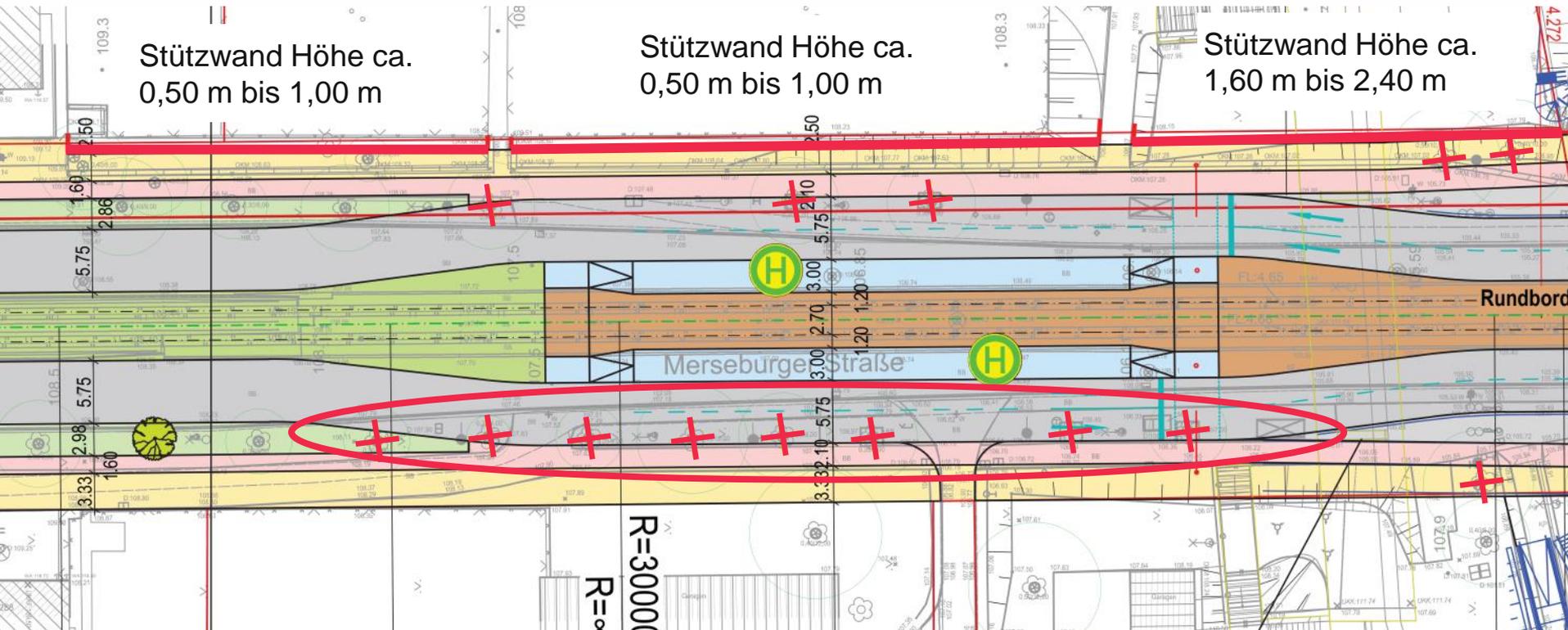
Kein Eingriff in Bäume und Seitenbereich bei 1 Geradeausspur und 1 LA-Spur

Abschnitt B – Damaschkestraße – Rosengartenbrücke

Haltestelle S-Bhf. Rosengarten



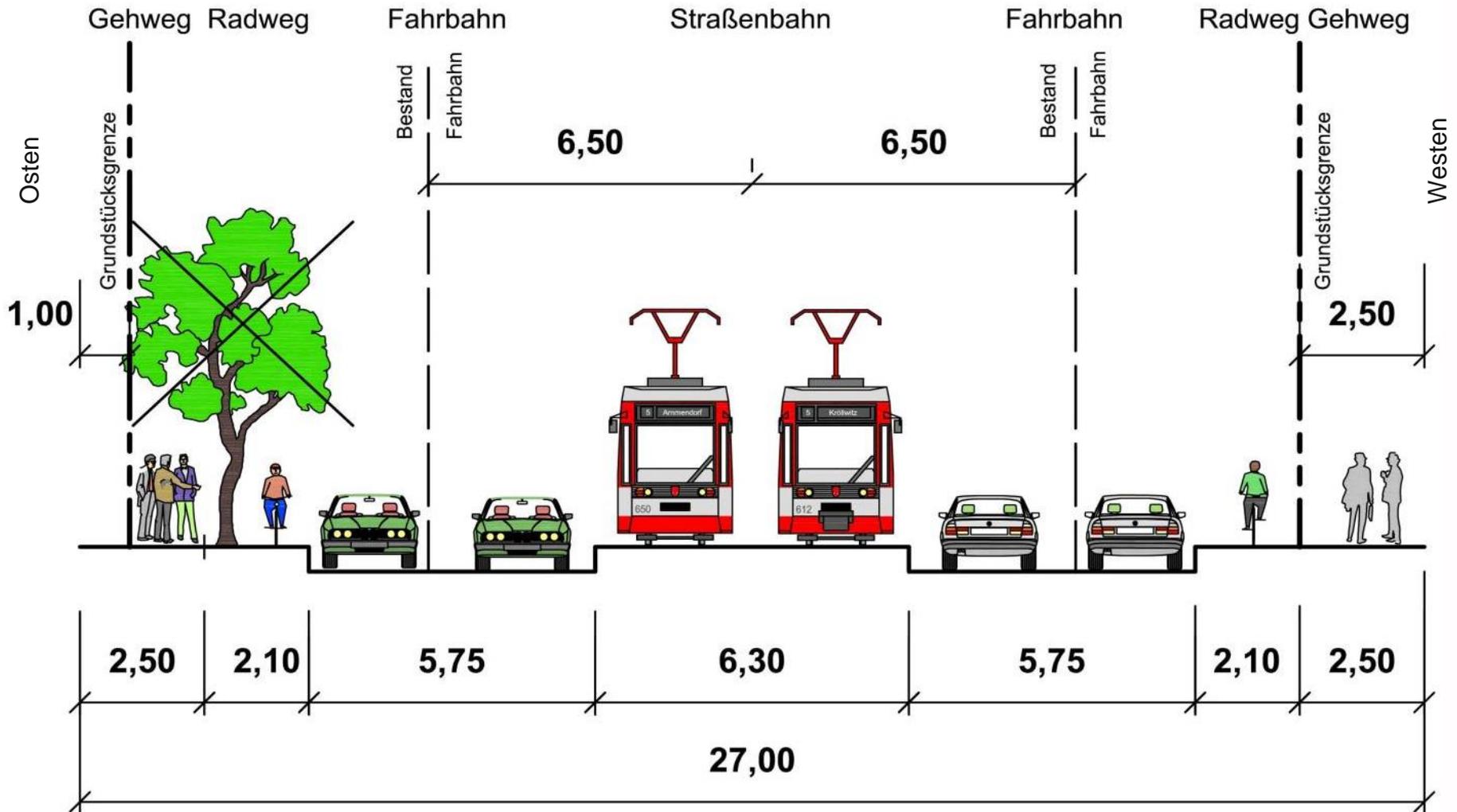
Abschnitt B – Damaschkestraße – Rosengartenbrücke Haltestelle S-Bhf. Rosengarten



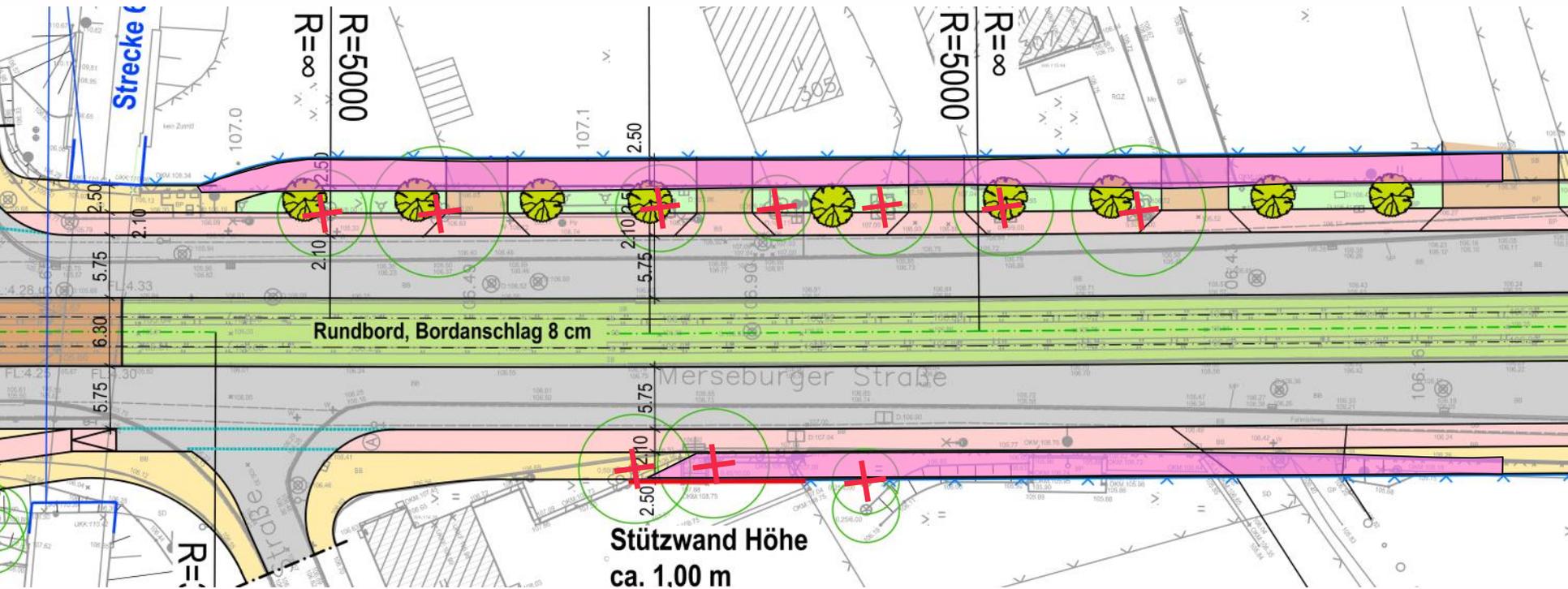
Bei durchgehender Vierstreifigkeit

- Eingriff in Bäume auf der Westseite und
- Stützkonstruktion auf Ostseite erforderlich

Abschnitt C – Rosengartenbrücke – Pappelallee



Abschnitt C – Rosengartenbrücke – Pappelallee



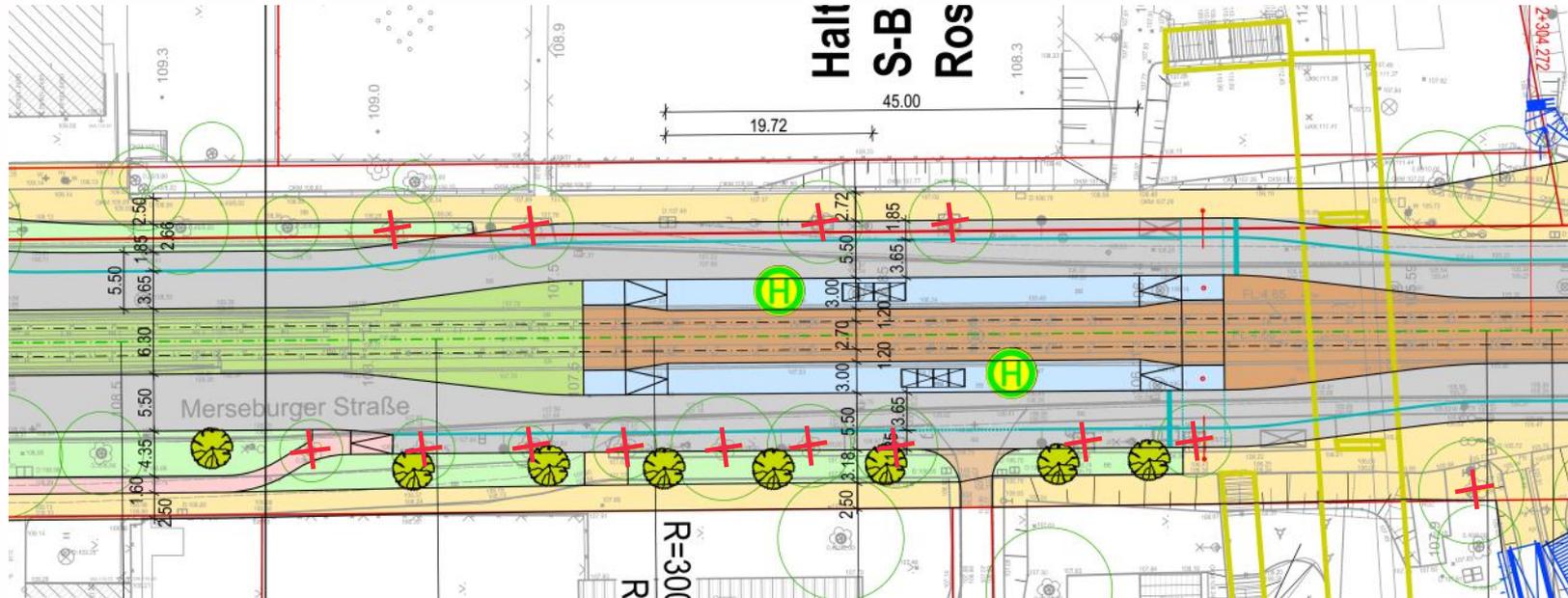
- Für 4-streifigen Ausbau Grunderwerb notwendig
- Erfordert einvernehmliche Lösung mit den Grundstückseigentümern

Abschnitt B/C – Haltestelle S-Bhf. Rosengarten – Pappelallee Mögliche Lösung südlich Rosengartenbrücke



- Kein Grunderwerb erforderlich
- 3,65 m Fahrbahn für Kfz und 1,85 m Radfahrstreifen (insgesamt 5,50 m)
- für derzeitige und prognostizierte Verkehrsmengen ausreichend leistungsfähig

Abschnitt B/C – Haltestelle S-Bhf. Rosengarten – Pappelallee Mögliche Lösung Haltestelle S-Bhf. Rosengarten



- 3,65 m Fahrbahn für Kfz und 1,85 m Radfahrstreifen (insgesamt 5,50 m)
- für derzeitige und prognostizierte Verkehrsmengen ausreichend leistungsfähig
- keine Stützkonstruktion auf Ostseite erforderlich
- Eingriff in gesetzlich geschützte Allee auf Westseite kann an gleicher Stelle durch Ersatzpflanzungen ausglich werden

Information zum Ausbauvorhaben

Merseburger Straße Süd Kurt-Wüsteneck-Straße bis Regensburger Straße

2. Stufe des Stadtbahnprogramms

Baubereich



Merseburger Straße

Abschnitt Kurt-Wüsteneck-Straße bis Edisonstraße



Merseburger Straße Bereich Florian-Geyer-Platz



Vorliegende Beschlüsse

➤ **Stadtbahnprogramm Halle Stufenbeschluss zur Stufe 2 (V/2012/10579)**

Maßnahme Merseburger Straße:
Herstellen und Erreichen von

- barrierefreien Haltestellen für Straßenbahn und Bus
- behinderungsfreie Fahrten durch einen besonderen Bahnkörper

➤ **Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) – Fortschreibung 2013 (V/2012/11160)**

- Bestätigung des Hauptnetzes (Merseburger Straße ist wesentlicher Bestandteil, Route C: Ammendorf – Hauptbahnhof)
- Handlungsgrundlage für die Entwicklung des Radverkehrs entsprechend Prioritätenliste
 - ❖ Sanierung der Radwege in der Merseburger Straße (Priorität 2)

Vorliegende Beschlüsse

➤ **Beschluss des Stadtrates zur Verbesserung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Merseburger Straße/Höhe Rosengartenbrücken (V/2014/12587)**

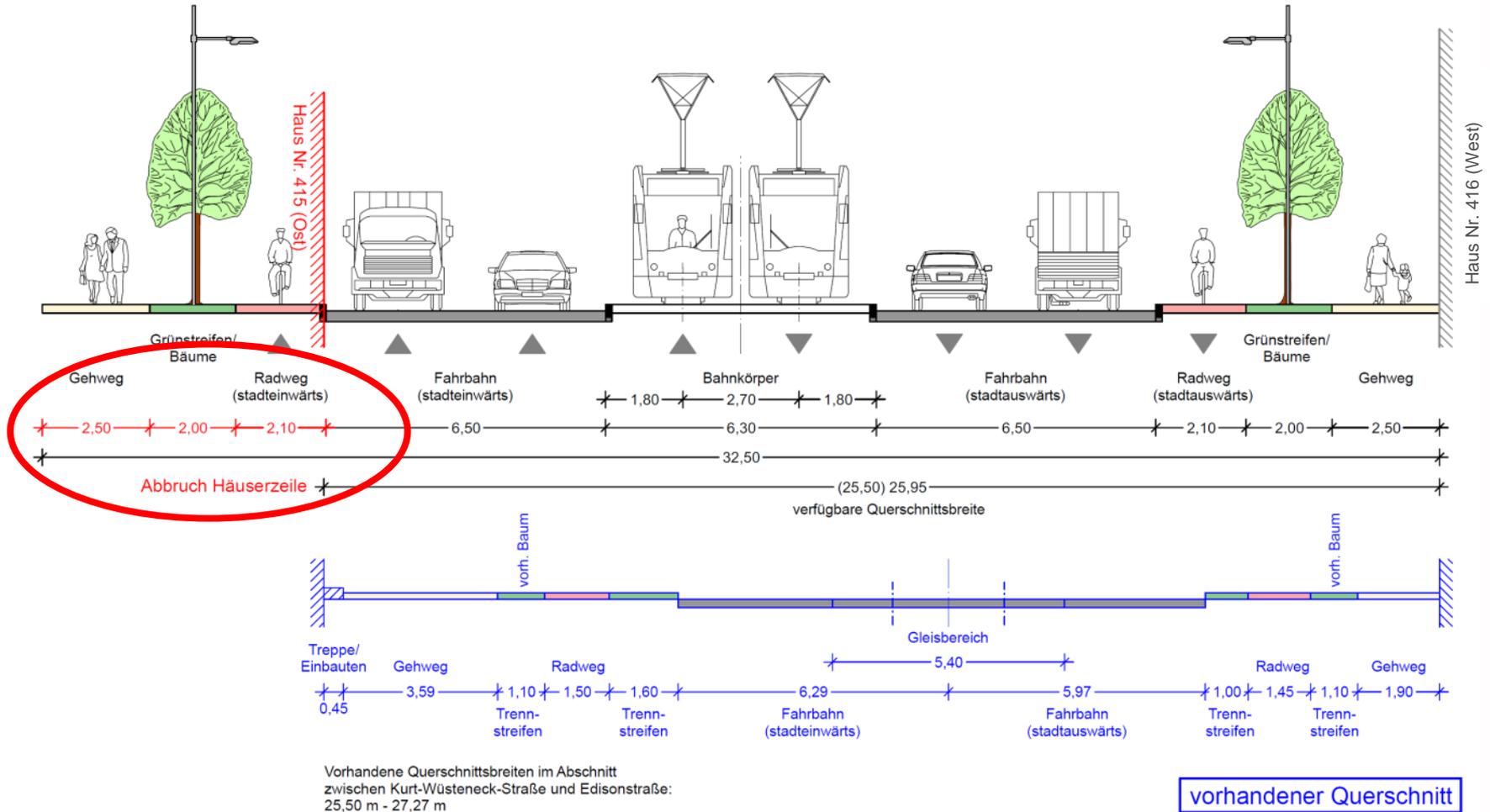
Die Stadtverwaltung wird beauftragt, in der Umsetzung des Stadtbahnprogramms Stufe 2

- „bei den Planungen zur Umgestaltung der Merseburger Straße generell eine vierstreifige Ausführung vorzusehen.“

Abschnitt A – Kurt-Wüsteneck-Straße – Edisonstraße

Variante 1: Regelkonformer vierspuriger Querschnitt mit besonderem Bahnkörper

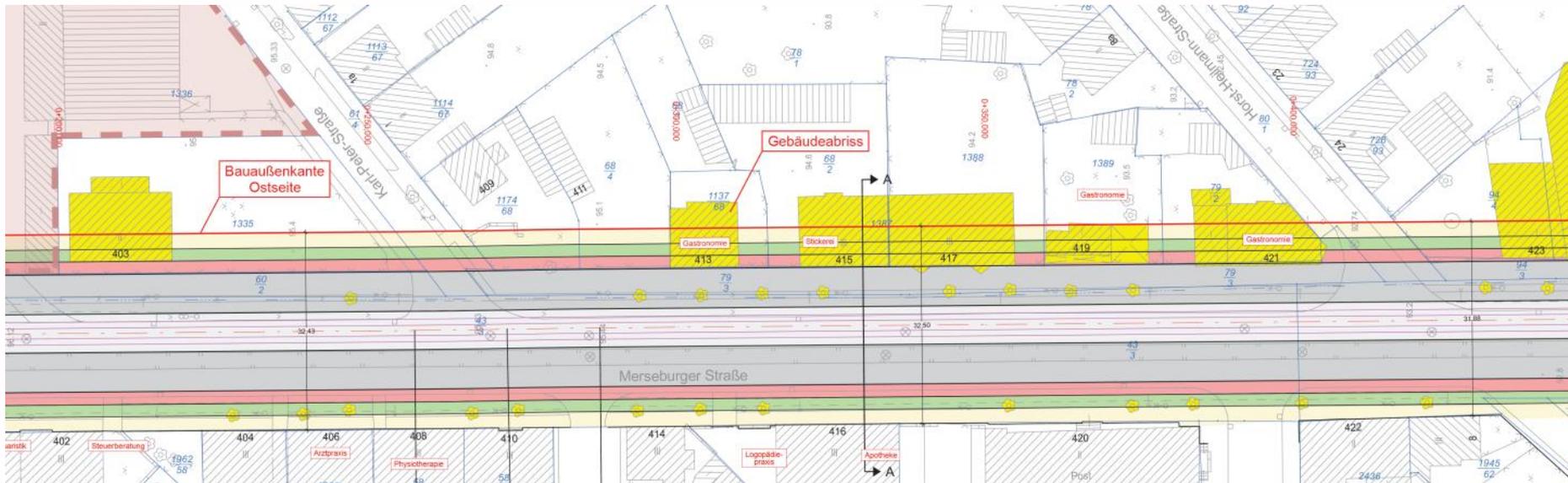
Hinweis: Variante mit Häuserabriss ist nur theoretischer Natur



Abschnitt A – Kurt-Wüsteneck-Straße – Edisonstraße

Variante 1: Regelkonformer Querschnitt mit besonderem Bahnkörper und vierstreifigem Ausbau

- Eingriff in gesamte Gebäudeseite zwischen Kurt-Wüsteneck-Straße und Edisonstraße auf einer Länge von ca. 410 m erforderlich



Abschnitt A – Kurt-Wüsteneck-Straße – Edisonstraße

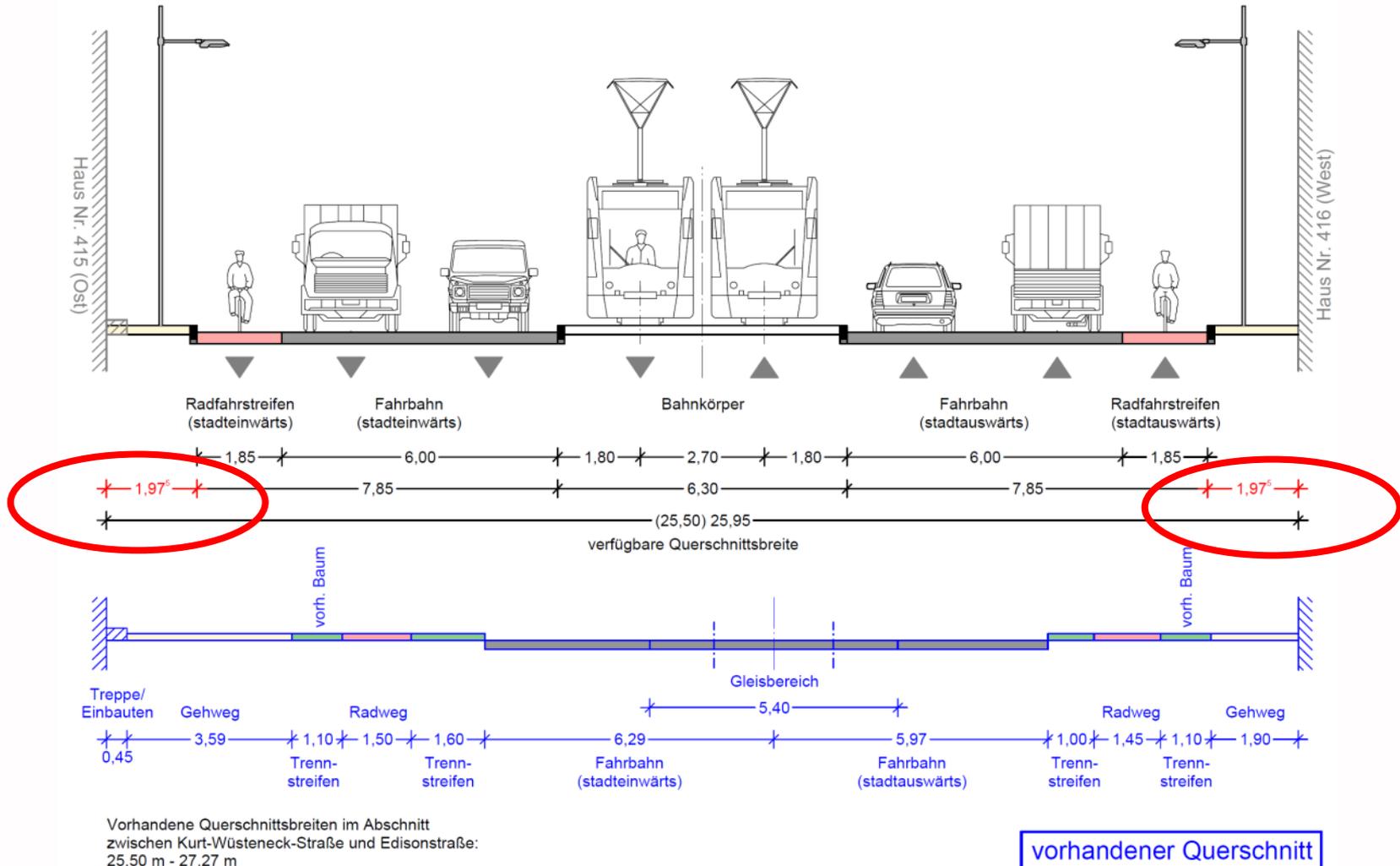
Variante 1: Regelkonformer Querschnitt mit besonderem Bahnkörper und vierstreifigem Ausbau

- Eingriff in gesamte Gebäudeseite zwischen Kurt-Wüsteneck-Straße und Edisonstraße auf einer Länge von ca. 410 m erforderlich



Abschnitt A – Kurt-Wüsteneck-Straße – Edisonstraße

Variante 1d: Verzicht auf Baum-/Parkstreifen, Gehweg untermaßig



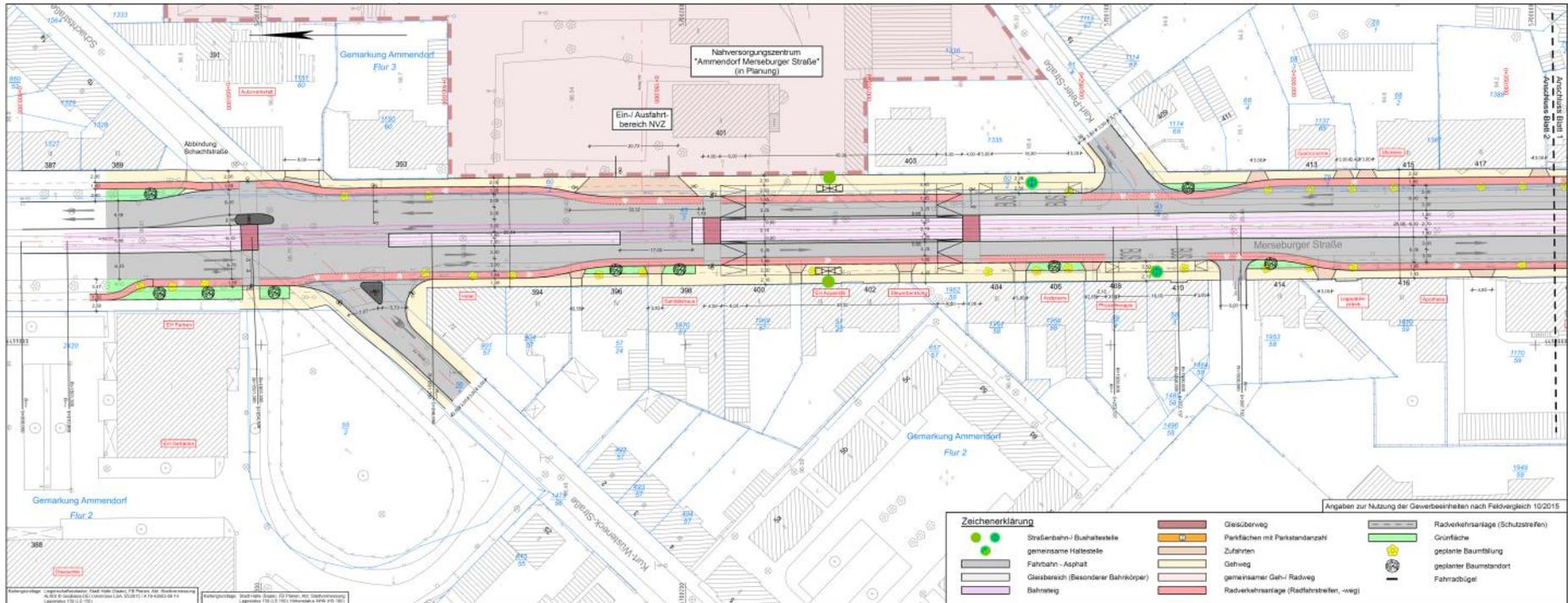
Abschnitt A – Kurt-Wüsteneck-Straße – Edisonstraße

Variante 1d: Querschnitt mit besonderem Bahnkörper und vierstreifigem Ausbau

- Vierstreifigkeit entspricht dem Stadtratsbeschluss
- Entfall der gesetzlich geschützte Baumallee
 - Bundesnaturschutzgesetz fordert Nachweis, dass Eingriff „aus Gründen des überwiegend öffentlichen Interesses...“ notwendig ist
 - aus vorhersehbarer Verkehrsentwicklung ist Vierstreifigkeit **nicht** begründbar
 - Stadtratsbeschluss zur Vierstreifigkeit ist keine ausreichende Begründung im gesetzlichen Sinne
- führt zu unterdimensionierten Fußverkehrsanlagen
- führt zu Verschlechterung der städtebaulichen Qualität

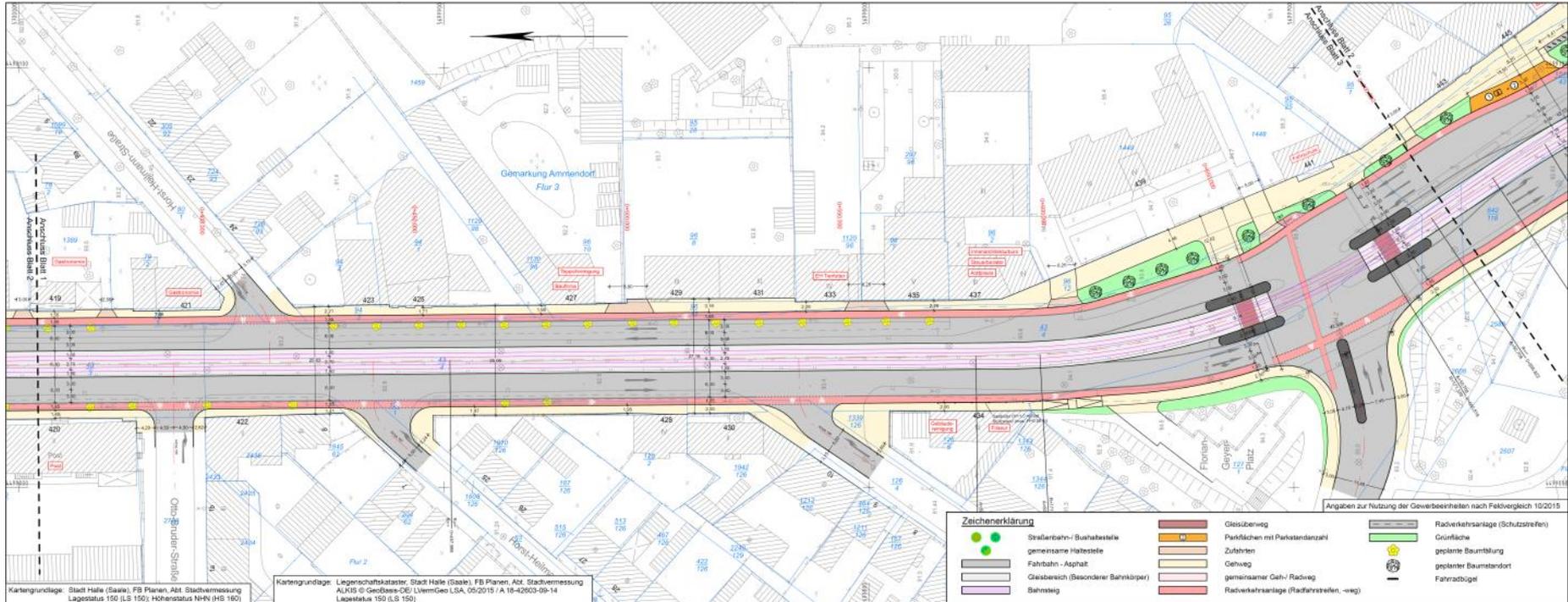
Abschnitt A – Kurt-Wüsteneck-Straße – Edisonstraße

Variante 1d



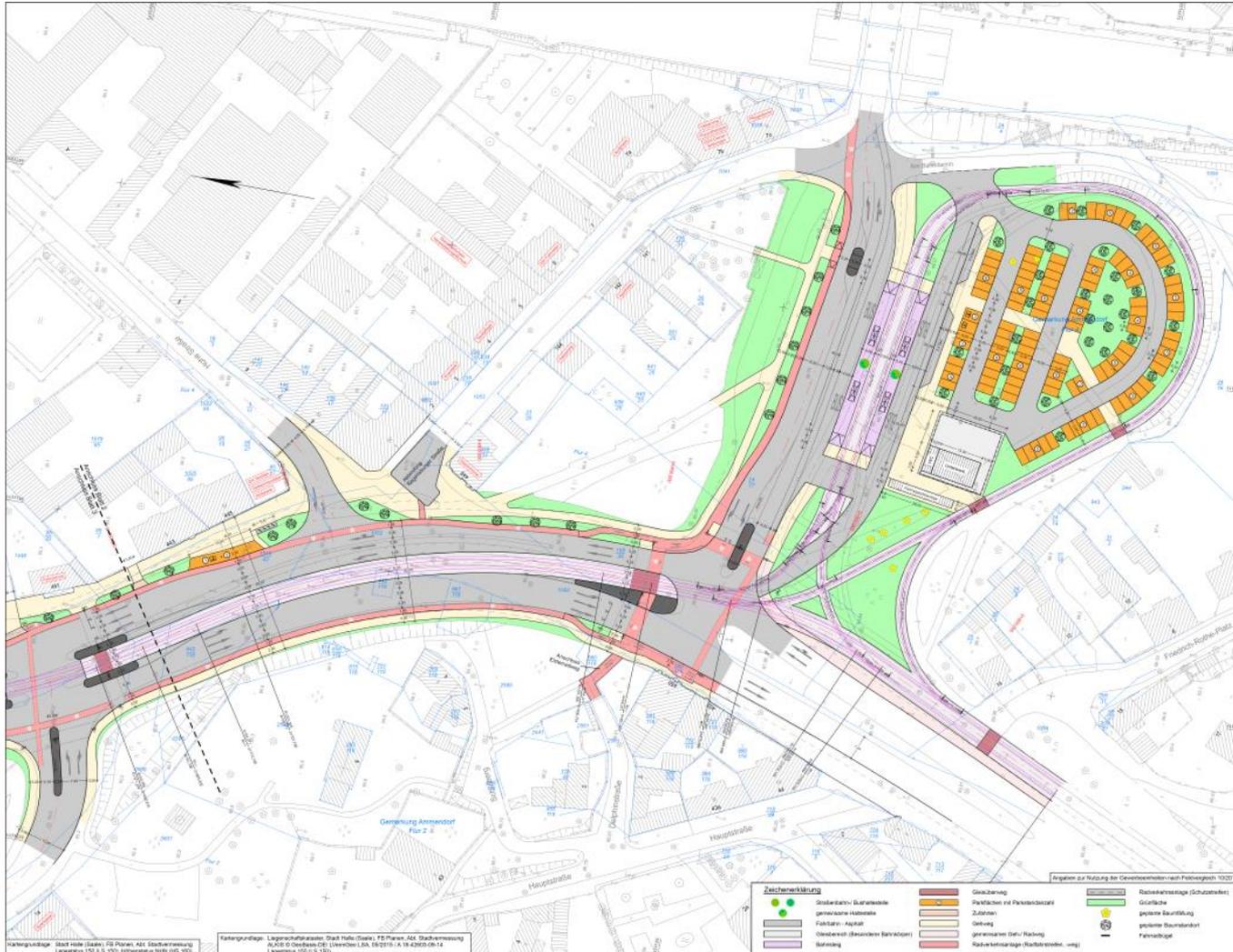
Abschnitt A – Kurt-Wüsteneck-Straße – Edisonstraße

Variante 1d



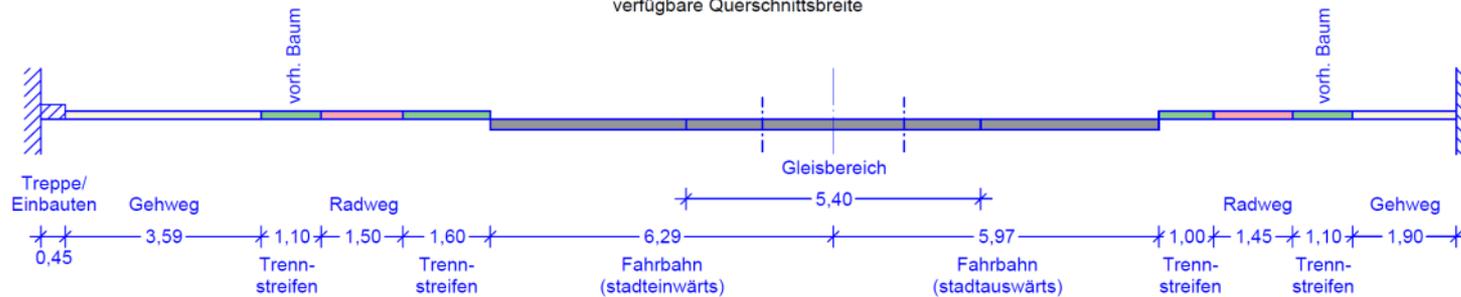
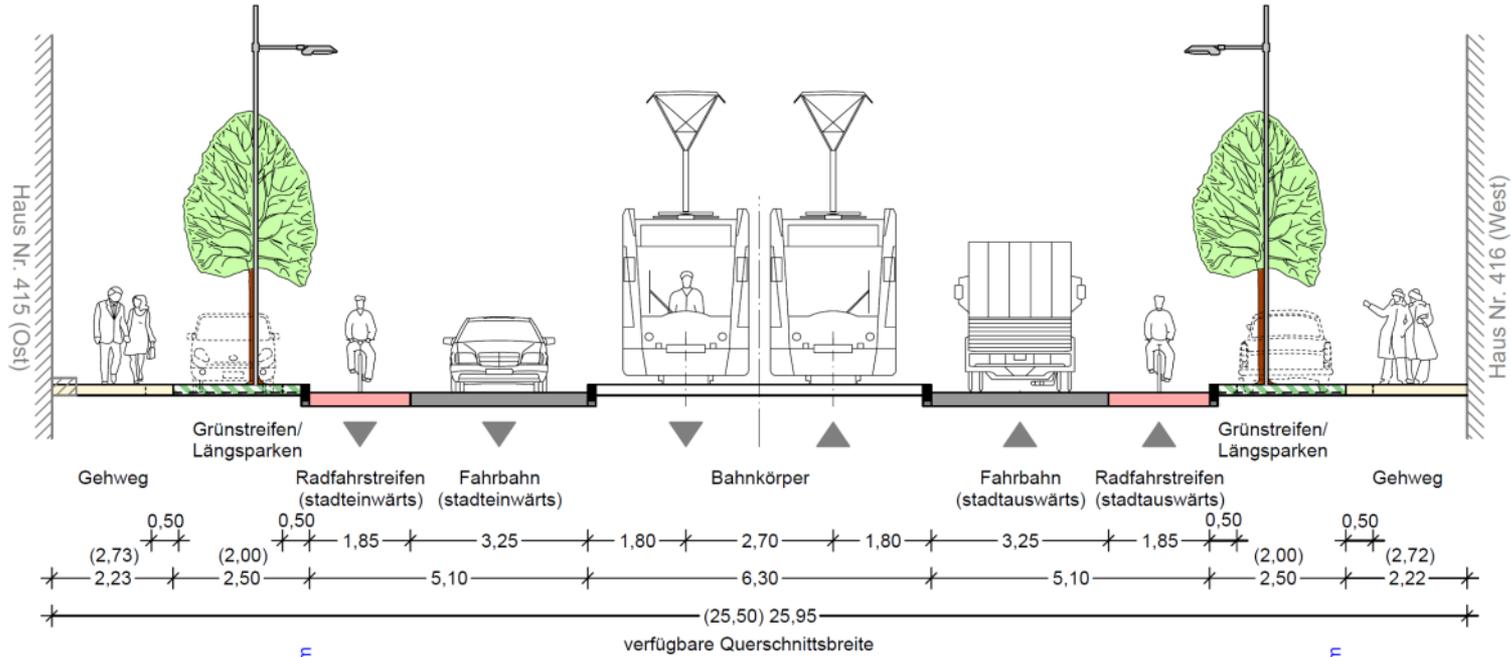
Abschnitt B – Georgi-Dimitroff-Straße – Regensburger Straße

Variante 1d



Abschnitt A – Kurt-Wüsteneck-Straße – Edisonstraße

Variante 5a: Regelkonformer zweispuriger Querschnitt mit besonderem Bahnkörper



Vorhandene Querschnittsbreiten im Abschnitt
zwischen Kurt-Wüsteneck-Straße und Edisonstraße:
25,50 m - 27,27 m

vorhandener Querschnitt

Abschnitt A – Kurt-Wüsteneck-Straße – Edisonstraße

Variante 5a: Regelkonformer zweistreifiger Querschnitt mit besonderem Bahnkörper

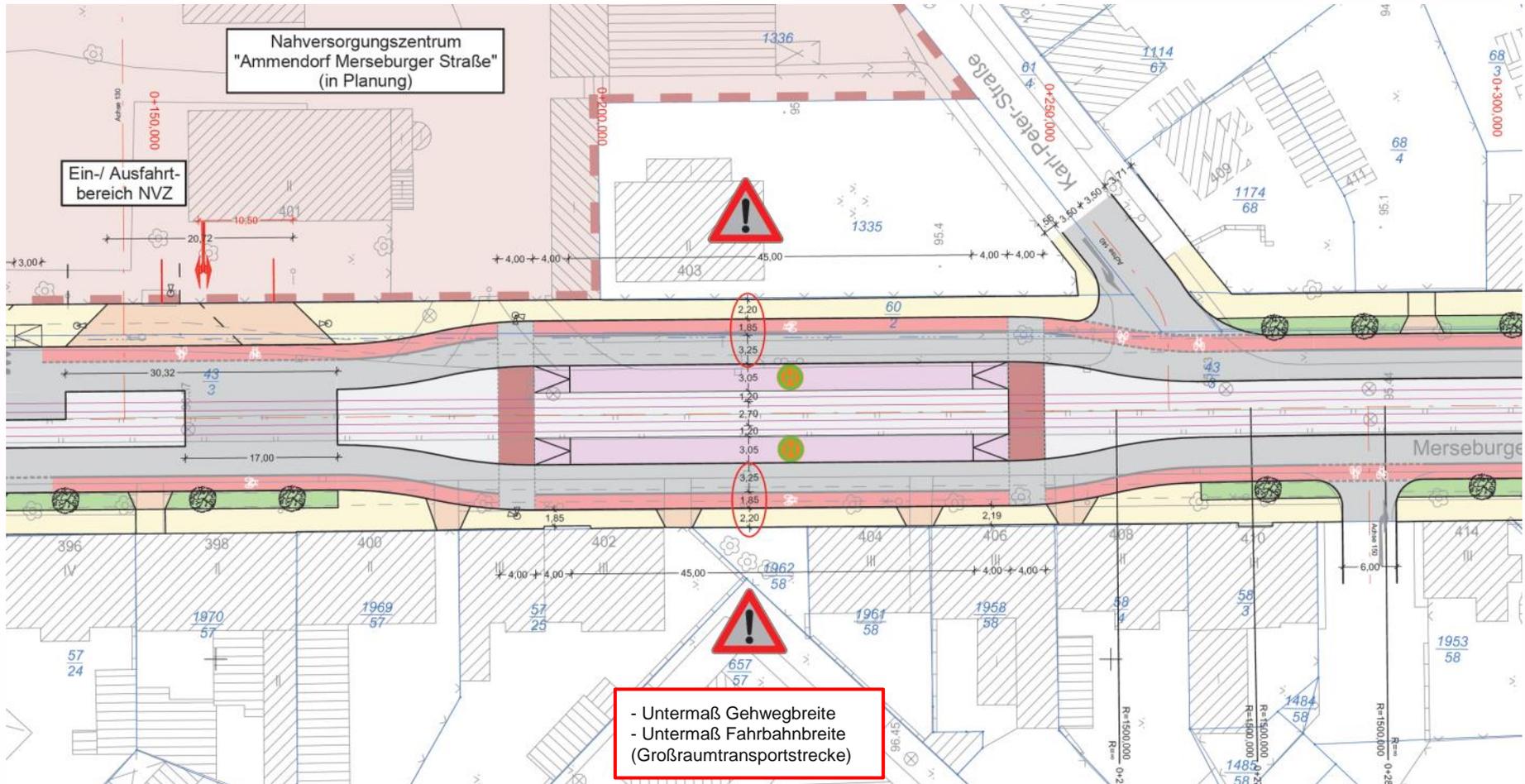
Kompromisslösung

- Zweistreifigkeit mit neuer Alleebepflanzung
- neue Alleebepflanzung ist gesetzeskonform
- ausreichende Verkehrsqualität der Verkehrsanlage
- ausreichend dimensionierte Fuß- und Radverkehrsanlagen
- abschnittsweise Parkmöglichkeiten zwischen den Bäumen durch kombinierten Baum-/Parkstreifen
- führt zu Verbesserung der städtebaulichen Qualität

Abschnitt A – Haltestelle Kurt-Wüsteneck-Straße

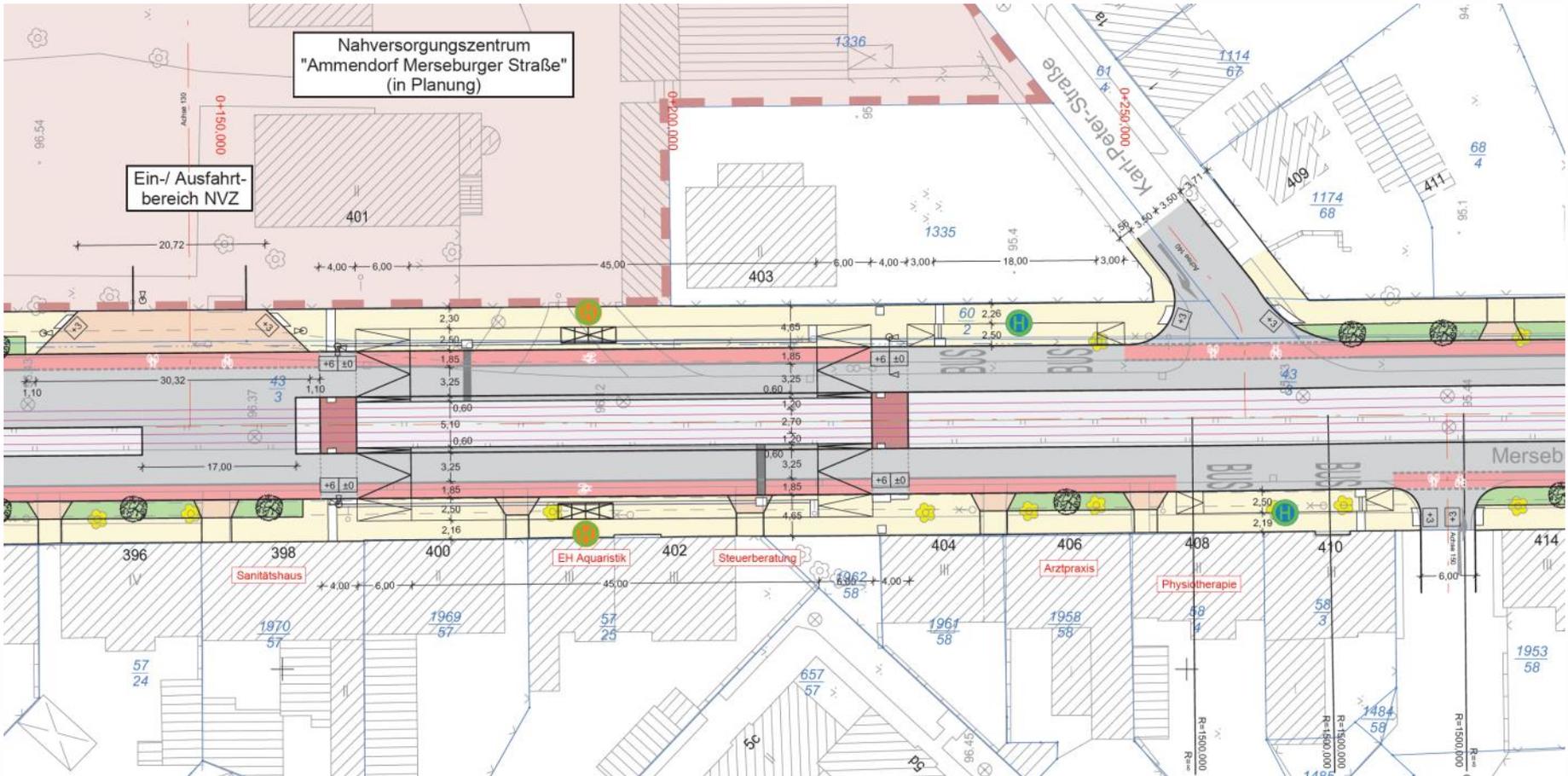
Variante 5a: Haltestelle mit Bahnsteig in Mittellage

■ Platzproblem



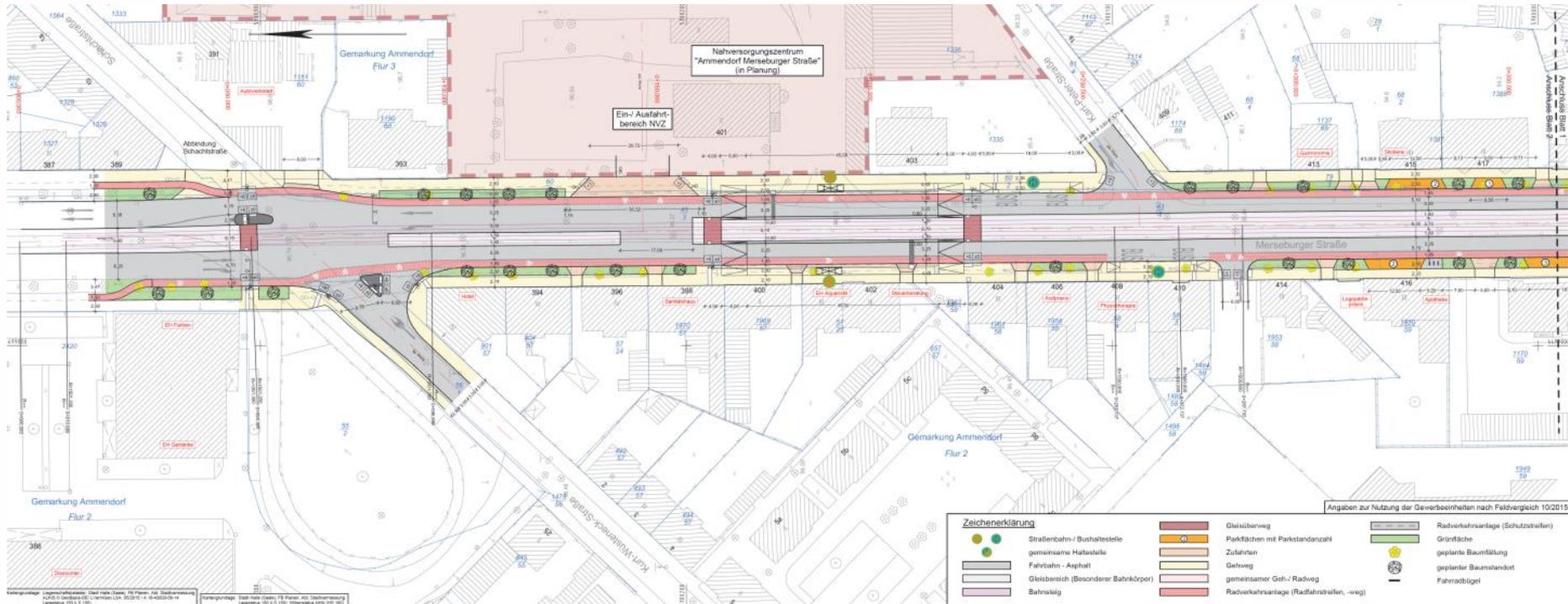
Abschnitt A – Haltestelle Kurt-Wüsteneck-Straße

Variante 5a: Haltestelle mit angehobener Fahrbahn



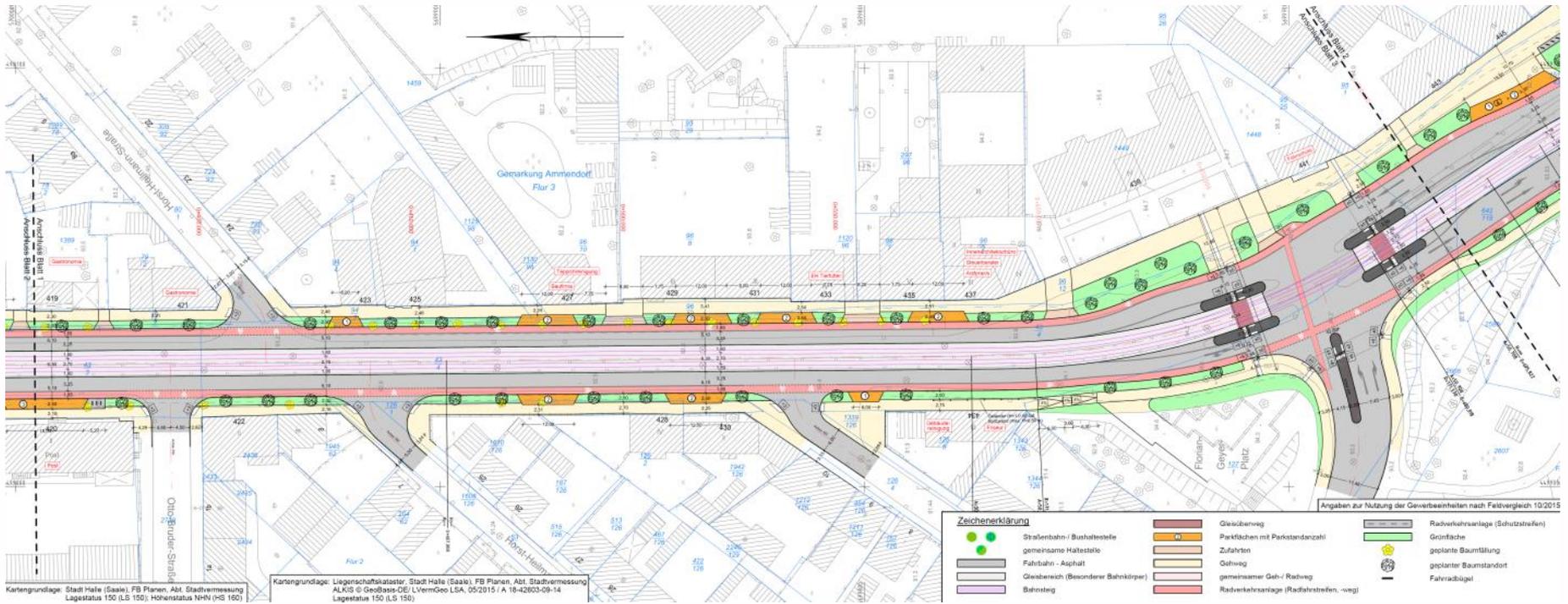
Abschnitt A – Kurt-Wüsteneck-Straße – Edisonstraße

Variante 5a



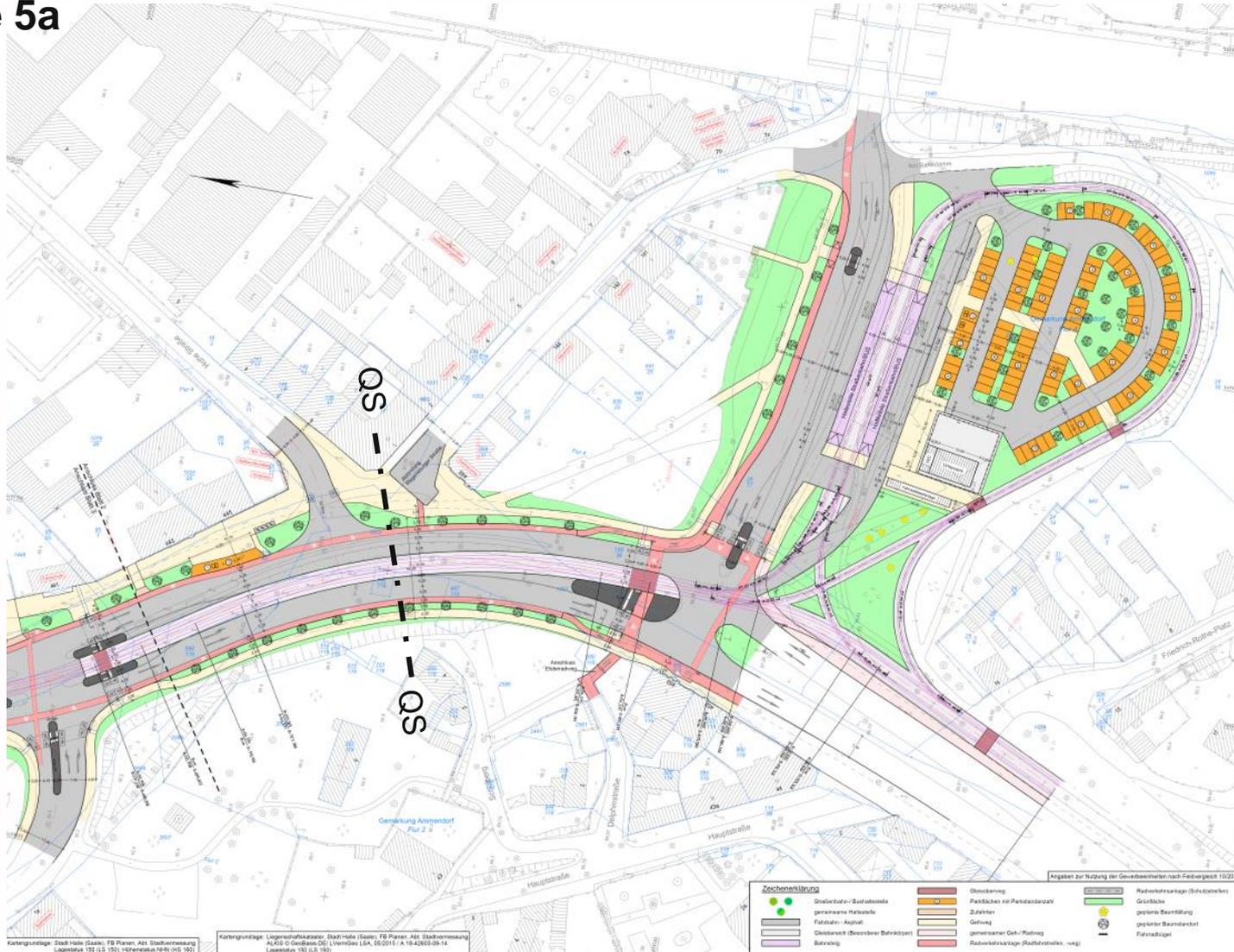
Abschnitt A – Kurt-Wüsteneck-Straße – Edisonstraße

Variante 5a

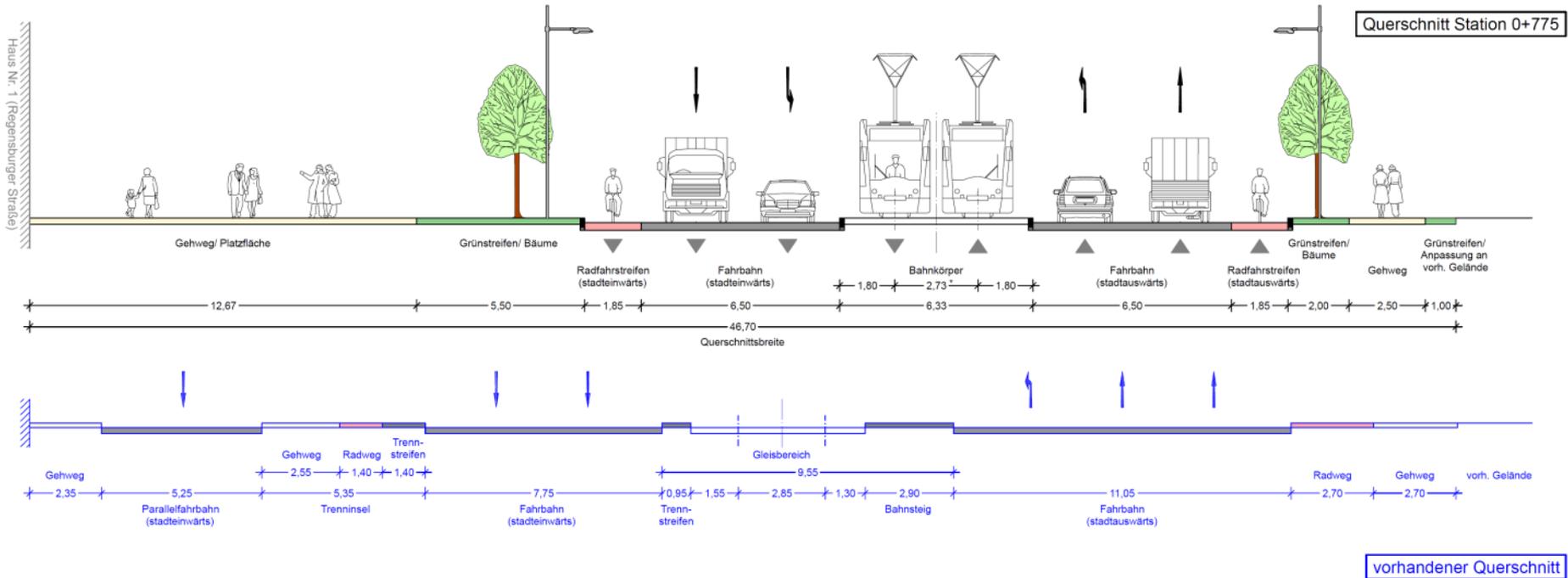


Abschnitt B – Georgi-Dimitroff-Straße – Regensburger Straße

Variante 5a



Abschnitt B – Georgi-Dimitroff-Straße – Regensburger Straße



Abschnitt B

Variante mit Haltestelle Florian-Geyer-Platz

PRO

- kürzere Wege für Fahrgäste Richtung G.-Dimitroff-Straße

CONTRA

- Abstand zu Haltestelle Ammendorf zu dicht (250m) → Überangebot
- dichte Abfolge Knotenpunkt/Haltestelle/Knotenpunkt → LSA-Koordinierung schwieriger
- Verfehlung der grundsätzlichen Ziele des Stadtbahnprogramms, z. Bsp.:
 - Beschleunigung der Straßenbahn
 - Erhöhung der Wirtschaftlichkeit
- keine Verbesserung der städtebaulichen Situation durch Beibehaltung der befestigten Breiten
- Verkehrsberuhigung Regensburger Straße mittels Wendehammer nicht möglich
- enge Kurvenradien (ca. $R=100$ m) für Gleis → un stetige Linienführung, höherer Verschleiß

