Stadtbahnprogramm Halle - Ausbau Böllberger Weg Nord, Bauabschnitt 2.1 Gestaltungsbeschluss

Inhalt

1. Veranlassung
2. Untersuchte Varianten
3. Beschreibung der Vorzugsvariante der Vorplanung
 - 3.1 Neue Abwägung der Vorzugslösung
 - 3.2 Abschnitt Torstraße bis Südgiebel Böllberger Weg 188 (Künstlerhaus)
 - 3.3 Knoten Böllberger Weg/Glauchauer Straße/Torstraße
4. Kosten und Finanzierung (Straßenausbaubeiträge)
 - 4.1 Kosten
 - 4.2 Finanzierung
5. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit
6. Termine und weiteres Vorgehen

Anlagenverzeichnis

- 1 Übersichtsplan zur Abschnittsbildung im Böllberger Weg Nord, 2. BA
- 2 Variantenübersicht
- 3 Variantenvergleich
- 4 Lageplan
- 5 Regelquerschnitte RQ1 bis RQ3
- 6 Regeldetails der Gestaltung entsprechend BA 2.2 (Oberflächen)
- 7 Flächenbedarfsplan
- 8 Unterhaltungsaufwendungen bei der Umsetzung der Vorzugsvariante
- 9 Stellungnahme der Fuß- und Radverkehrsbeauftragten
- 10 Familienverträglichkeitsprüfung
- 11 Prüfung der Barrierefreiheit nach Checkliste
- 12 Systemquerschnitte (Lageskizze) der Varianten

1. Veranlassung

Der Stadtrat fasste am 27.11.2013 mehrheitlich den Gestaltungsbeschluss zum Einzelvorhaben des Stadtbahnprogrammes Halle Stufe 1 „Ausbau des Böllberger Weges Nord, 2. Bauabschnitt“ (Vorlagen-Nr.:V/2012/11289). Aufgrund der überraschenden Ablehnung des Abrissantrages für das Künstlerhaus 188 durch das Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt wurde das Einzelvorhaben in Abstimmung mit dem Fördermittelgeber geteilt. Der unstrittige Südabschnitt des Böllberger Weges Nord (BA 2.2 - südlich des Künstlerhauses – siehe Anlage 1) wurde weiter geplant und wird auf Grundlage des Teilungsbeschlusses (VI/2014/00108, vom 29.10.2014) 2016 und 2017 umgesetzt.

Mit der Bestätigung der Rechtmäßigkeit des von der HAVAG angefochtenen Ablehnungsbescheides zum Abrissantrag für den Böllberger Weg 188 (Künstlerhaus) durch das Verwaltungsgericht Halle haben sich die planerischen Randbedingungen für die Einordnung der Verkehrsanlagen im Bereich des Künstlerhauses und des gesamten BA 2.1 grundlegend geändert. Die ursprünglich vom Stadtrat bestätigte Vorzugsvariante der Vorplanung ist nicht mehr umsetzbar. Folgerichtig war der Gestaltungsbeschluss für diesen Abschnitt aufzuheben.

Die umfangreiche Variantenuntersuchung im Rahmen der Vorplanung wurde aktualisiert und die Vorplanung entsprechend der veränderten Rahmenbedingungen fortgeschrieben. Die neue Vorzugsvariante soll nach der Bestätigung durch den Stadtrat die Grundlage der Gespräche mit dem Fördermittelgeber bilden.

2. Untersuchte Varianten

Der Ausbauabschnitt Böllberger Weg Nord wurde für den Variantenvergleich in der Vorplanung in 5 räumliche Abschnitte gegliedert. Der Bauabschnitt 2.1 umfasst die Variantenuntersuchungsabschnitte A und B (A: Knoten Torstraße und B: Engstelle Künstlerhaus bis Weingärten) und beinhaltet 5 Querschnittsvarianten. In der Beschlussvorlage Vorlagen-Nr.: V/2012/11289 vom 1.10.2013 wurden die 5 Varianten beschrieben. Es wurden die Varianten einem Wertungssystem unterzogen. Die damalige Vorzugsvariante 5 ist auf Grundlage des Gerichtsurteils nicht mehr umsetzbar. Ein deswegen überarbeiteter Variantenvergleich ist in Anlage 3 dargestellt. Vorangestellt wird in Anlage 2 eine Variantenübersicht mit allen betrachtungswerten Lösungsansätzen. Im Ergebnis des Vergleichs stellt sich heraus, dass nur die Variante 1.1 die denkmalrechtlichen und städtebaulichen Zwangspunkte respektieren und gleichzeitig mit Einschränkungen regelkonform (Engstelle) und barrierefrei ausgebildet werden kann. Die Variante 1.1 sieht mangels Möglichkeit einer räumlichen Trennung (kein besonderer Bahnkörper) die behinderungsfreie Fahrt der Straßenbahn mittels signalgesteuerter Bevorrechtigung des Straßenbahnverkehrs vor (zeitliche Trennung).

3. Beschreibung der Vorzugsvariante der Vorplanung

3.1 Neue Abwägung der Vorzugslösung

Durch die unveränderbare Bausubstanz in diesem Bauabschnitt des Böllberger Weges, kein Abriss der Wohnbebauungsostseite, kein Abriss des Künstlerhauses und auch keine bauliche Veränderung des Künstlerhauses mit Arkaden, ist die Verwirklichung des Stadtbahnprogramm Stufe 1 in diesen Abschnitt nur mit der Variante 1.1 möglich. Die Variante 1.1 wurde aus der Variante 1 aus dem Jahr 2013 entwickelt. Eine Ausbildung mit eingleisigem besonderem Bahnkörper ermöglicht nicht den regelkonformen Ausbau der Straßenverkehrsanlage (auch nicht im Sinne von Engstellen). Die Gleislage der Variante 1.1 im Abschnitt B gibt die Linienführung im Abschnitt A (Knoten Torstraße) vor. Im Sinne eines modernen, bequemen und wirtschaftlichen ÖPNV kommt nur die Variante 1.1 – ohne Gegenbögen - in Frage, mit erforderlichem Grunderwerb am Eckgrundstück Böllberger Weg Nr.1.

Es handelt sich beim Bauabschnitt 2.1 um einen Ausbau von Haupt- und Verkehrsstraßen. Es wird der ÖPNV gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr bevorrechtigt. Es ist eine Beschleunigungsmaßnahme für den ÖPNV. Im Sinne der Förderrichtlinie werden Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse erreicht und die Anforderungen zur Barrierefreiheit der Verkehrsanlage werden erfüllt.

3.2 Abschnitt Torstraße bis Südgiebel Böllberger Weg 188 (Künstlerhaus)

Im Bereich B beinhaltet Variante 1.1 eine Sicherung der Bevorrechtigung der Straßenbahn gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern mit entsprechender Lichtsignalsteuerung. Der Querschnitt wird von der östlichen Bebauung mit einem 2,50 m breiten Gehweg, einem 2,10 m breiten stadtwärtiger Radweg, einer 6,50 m breiten Fahrbahn mit Straßenbahngleisen, einem 1,50 m breiten Radweg und einem 2,20* m breiten Gehweg ausgebildet (*: auf ca. 9m Länge Unterschreitung des empfohlenen Mindestmaß für Gehwege durch 25 cm herausragenden Haussockel Künstlerhaus). An der Geseniusstraße soll eine „Pfortnerampel“ die freie Fahrt der Straßenbahn in Richtung Torstraße ermöglichen (verkehrssicheres Verflechten auf einen Fahrstreifen). Am Knoten Torstraße meldet sich die landwärtige Straßenbahn ihre Grünzeit an der Lichtsignalsteuerung an. Eine gegenseitige Beeinflussung im Straßenbahnbegegnungsfall ist bei der straßenbahnbevorrechtigten Signalisierung nicht auszuschließen. Es wird in jeden Fall aber eine deutliche Verbesserung für den Straßenbahnverkehr gegenüber dem Bestand eintreten.

Mit den veränderten Randbedingungen durch das Gerichtsurteil im Oktober 2015, erfolgte eine Modifizierung der Ausführungsplanung im Bauabschnitt 2.2 um den Anpassungsaufwand zwischen den Bauabschnitten im Bereich des Südgiebels Künstlerhaus zu minimieren. Im BA 2.2 wird die Verziehung zum BA 2.1 so ausgeführt, dass ein nochmaliger Umbau (Anpassung an die Bauausführung im BA 2.1) nicht notwendig ist. Aus diesen Grund erfolgt der Ausbau des Verziehungsbereiches mit westlichem Radweg (bis an das Künstlerhaus 188) einschließlich geringfügig erhöhten Flächenbedarf und ein Linksabbiegen aus Richtung Stadt in die Geseniusstraße wird durch Verlängerung des besonderen Bahnkörpers in Richtung Knoten Torstraße unterbunden.

3.3 Knoten Böllberger Weg/Glauchauer Straße/Torstraße

Der Ausbau des Straßenknotens Böllberger Weg/Glauchauer Straße/Torstraße soll soweit wie verkehrlich erforderlich erfolgen. Ausgehend von der Schnittstelle zur Haltestelle Kurt-Tucholsky-Straße entwickelt sich die Knotenpunktzufahrt der Torstraße zum Böllberger Weg. In der Knotenpunktzufahrt wird ein Rechtsabbiegefahrstreifen in Richtung Glauchaer Straße angelegt, ebenso ein Linksabbiegefahrstreifen für den Radfahrer in Richtung Böllberger Weg. Der heute verbotene linksabbiegende Kraftfahrzeugverkehr wird auf dem landwärts führenden Gleis gemeinsam mit dem Straßenbahnverkehr geführt. Gleiches gilt für das stadtwärts führende Gleis und den aus dem Knotenpunkt nach Osten in die Torstraße abfließenden Verkehr.

Der Ausbau beginnt in der Glauchaer Straße unmittelbar nach der auf der westlichen Straßenseite gelegenen nördlichen Einmündung der Straße Weingärten. Der Querschnitt in der Knotenpunktzufahrt der Glauchaer Straße umfasst einen Geradeaus- und einen Linksabbiegefahrstreifen. Die Radverkehrsanlagen schließen sich nach außen an, wobei auf der Ostseite ein Radfahrstreifen und auf der Westseite ein Radweg eingeordnet wird. Die Entscheidung zwischen Radweg und Radfahrstreifen ist auf die Führung des Radverkehrs in und über den Knoten zurückzuführen. Der landwärtige Radweg verläuft dann weiter vor dem Künstlerhaus und der stadtwärtige Radfahrstreifen nördlich der Torstraße entlässt den Radfahrer an der Einmündung zum Einkaufsmarkt auf die Fahrbahn. Es sind im weiteren Verlauf der Glauchaer Straße keine Radverkehrsanlagen vorhanden.

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

Auf der Westseite des Böllberger Weges wird der Eingriff in die Außenanlagen der städtischen Grundstücke Böllberger Weg 189 und 189a notwendig. Für dieses Grundstück besteht ein Erbbaurecht. Um den flächenmäßigen Eingriff gering zu halten wird eine Stützwand angeordnet. Für den Neubau einschließlich Verkehrsfläche müssen 18 Bäume gefällt werden. Es soll entlang der neuen Einfriedung eine Baumreihe gepflanzt werden. Art und Anzahl der Neupflanzungen wird in der folgenden Entwurfsplanung durch die UNB, unter Berücksichtigung des Ausgleichsschlüssels, festgelegt.

Durch den Abriss des Hauses Böllberger Weg Nr. 1 im Jahr 2015 besteht momentan die Möglichkeit den Richtungswechsel der Straßenbahngleise mit einfachen Bogen zu verwirklichen. Die Variante 1.1 erfordert eine Grundstücksinanspruchnahme vom Eckflurstück an der Torstraße / Böllberger Weg, sie bietet dafür den Vorteil auf Gegenbögen bei der Gleisführung zu verzichten. Ansonsten müsste die Gleisanlage mit beiden Gleisen in der Torstraße und im Böllberger Weg am Knoten abgeschwenkt werden. Die Abschwenkung verursacht eine verminderte Fahrgeschwindigkeit für die Straßenbahn über eine Länge von ca. 90 m und vermindertem Fahrkomfort infolge wechselnder Seitenbeschleunigungen. Die zweifache Durchfahrt eines S-bogenförmigen Gleisverlaufes führt zu erhöhten Verschleiß an Schienenmaterial und Fahrzeugen. Eine Gleisanlage mit dieser Geometrie würde nicht den Ansprüchen einer neu zu bauenden Verkehrsanlage entsprechen.

4. Kosten und Finanzierung (Straßenausbaubeiträge)

4.1 Kosten

Die Gesamtkosten des Ausbaues Böllberger Weg Nord BA 2.1 werden auf 3,166 Mio. € geschätzt.

4.2 Finanzierung

Eine Förderung des Bauabschnittes 2.1 über das GVFG – Bundesprogramm ist problematisch, da die Förderrichtlinie den Bau eines eigenen oder besonderen Bahnkörpers vorgibt. Es soll deshalb eine Förderung durch das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr mit dem Entflechtungsgesetz erwirkt werden. Hier sind die Finanzierungsmöglichkeiten durch den Vorhabenträger mit Hilfe der Stadtverwaltung zu klären.

Der Fördersatz beträgt bis zu 80% der zuwendungsfähigen Ausgaben des Vorhabens.

Sollte eine ausschließliche Förderung aus Mitteln des öffentlichen Personennahverkehrs bei dieser Maßnahme nicht möglich sein, müssten nach Kommunalabgabengesetz, für die nicht zuwendungsfähigen Ausgabenanteile die durch Satzung festgelegten Straßenausbaubeiträge erhoben werden.

In diesem Fall wären die städtischen Eigenmittel im Sinne der Maßnahmeträgerrahmenregelung Zusatzmaßnahmen, für die dann ein gesonderter Baubeschluss erforderlich wäre.

Die Folgekosten (s. Anlage 8) sind im zur Verfügung stehenden Budget zu kompensieren.

Derzeit vorgesehen ist die Finanzierung durch den Maßnahmeträger mit einer 100%igen ÖPNV-Förderung des Landes. Im Vorfeld einer verbindlichen Förderzusage erwartet auf Grund der Vorgeschichte der Fördermittelgeber ein politisches Votum zur Vorzugsvariante. Im Anschluss daran soll über eine teilweise Refinanzierung aus dem GVFG-Bundesprogramm (Stadtbahn) durch den Fördermittelgeber entschieden werden. Im Ergebnis ist die Finanzierung des Gesamtvorhabens derzeit nicht gesichert, da Art und Höhe nicht nachgewiesen werden können. Gegebenenfalls erforderliche Zusatzmaßnahmen (Finanzmittel der Stadt) sind in den bisherigen Haushaltsplanungen bis 2020 nicht berücksichtigt worden. Eine abschließende Behandlung der finanziellen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt ist nicht möglich.

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

siehe Anlagen 9,10 und 11

Der Hinweis des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten zur Verkehrsflächengliederung für Fußgänger und Radfahrer vor dem Künstlerhaus wurde berücksichtigt. Es soll hier ein 1,50 m breiter Radweg und ein 1,95 m breiter Gehweg angeordnet werden. Die weiteren Hinweise in der Stellungnahme werden in den kommenden Planungsphasen berücksichtigt.

6. Termine und weiteres Vorgehen

2016: Gestaltungsbeschluss

2017: Entwurfsplanung

2018: Planfeststellungsbeschluss

2019: Bau und Verkehrsfreigabe