

Stadtbahnprogramm - Ausbau Böllberger Weg Süd und Südstadtring (zwischen Max-Lademann-Straße und Mailänder Höhe) Gestaltungsbeschluss

Inhalt

1. Veranlassung
2. Bedeutung des auszubauenden Streckenabschnittes
3. Untersuchte Varianten
4. Beschreibung der Vorzugsvariante
 - 4.1 Hauptabschnitt 1 Hafenbahntrasse bis Wiener Straße
 - 4.2 Hauptabschnitt 2 Wiener Str. bis Turiner Eck
 - 4.3 Einziehung von öffentlichen Parkplätzen am Südstadtring
5. Kosten und Finanzierung
 - 5.1 Kosten
 - 5.2 Finanzierung
6. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit
7. Termine und weiteres Vorgehen

Anlagenverzeichnis

- 1 Übersichtsplan zur Abschnittsbildung
- 2 Variantenübersicht
- 3 Variantenvergleich
- 4 Lageplan
- 5 Regelquerschnitte RQ1 bis 8
- 6 Regeldetails der Gestaltung (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 RQ-V1, RQ-V2 der Varianten
- 13 Einziehung von Parkplätzen am Südstadtring
- 14 künftiges Linienkonzept Straßenbahn und Bus

1. Veranlassung

Die Ausbaumaßnahme Böllberger Weg Süd / Südstadtring befindet sich zwischen der Hafenbahntrasse (Straßenknoten Max-Lademann-Straße) und Mailänder Höhe (zwischen den Straßenknoten Züricher Straße und Turiner Eck). Es schließt die Lücke zwischen den im Bau befindlichen Maßnahmen Böllberger Weg Nord BA 2.2 und Verknüpfungspunkt Veszpremer Straße/Durchbindung Schleife Südstadt. Das vorliegende Ausbauprojekt ist Bestandteil der Stufe 1 des Stadtbahnprogramms (Stufenbeschluss zur Stufe 1 vom 28.03.2012, V/2012/10404). Maßnahmenträger ist die Hallesche Verkehrs-AG (HAVAG).

Angestrebt wird eine Verbesserung der Qualität des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch Beseitigung von Störungsstellen in Bereichen mit Querungen des Motorisierten Individualverkehrs (MIV), durch Beseitigung von Behinderungen beim Fahrgastwechsel an den Haltestellen, aber auch durch Verbesserungen in der Verknüpfung von Buslinien im Übergang zur Straßenbahn sowie durch zusätzliche Bike & Ride-Angebote. Alle Haltestellen im Ausbauabschnitt werden barrierefrei ausgebaut. Querungsangebote für die Fußgänger zu den Haltestellen sowie an Knoten und in der Strecke werden verbessert. Darüber hinaus sollen durch Ausbau auf Rasengleiseindeckung ökologische Vorteile und emissionsrelevante Verbesserungen erzielt werden.

Die Unfallauswertung für die Jahr 2014 bis 2016 ergab für den betrachteten Verkehrsraum keine besonderen Auffälligkeiten. Bauliches Verbesserungspotential wird in einer größeren Übersichtlichkeit und Eindeutigkeit der Verkehrsanlage und in einer Entschärfung von engen Radien gesehen (bestehende Krümmen im Südstadtring südlich Böllberger Weg). Durch unangepasste Geschwindigkeiten besteht hier ein erhöhtes Unfallrisiko. Bei insgesamt wenigen Unfällen mit Radfahrern wird oft als Ursache die Nutzung der vorhandenen Radwege in die nicht freigegebene Richtung erkannt.

Die angestrebte Reduzierung der Reisezeit soll durch eine verbesserte Linienführung der Gleise und die durchgehende Bevorrechtigung der Straßenbahn an den signalisierten Knotenpunkten erreicht werden. 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. Die teils enge Trassierung zwischen Haltestelle Wiener Straße und südlichem Bauende am Turiner Eck soll zugunsten einer großzügigeren Linienführung bei verbessertem Fahrkomfort optimiert werden. Die Verbesserungen werden infolge größerer Radien, längerer Übergangsbögen und der Ausbildung überhöhter Gleise in der Bogendurchfahrt möglich. Der Streckenausbau mit Rasengleis und die verbesserte Linienführung mit größeren Radien sollen zu einer Reduzierung von Luftschallemission durch die Straßenbahnzüge beitragen.

2. Bedeutung des auszubauenden Streckenabschnittes

Der vorliegende Planungsabschnitt ist Teil einer wichtigen Nord-Süd-Achse für den Straßenbahnverkehr in Halle. Für den Kfz- und Radverkehr hat diese Hauptverkehrsstraße ebenfalls eine große Bedeutung. Der Böllberger Weg und der Südstadtring verbindet das Stadtzentrum mit der Silberhöhe (einschließlich der Stadtteile Südstadt und Wörmlitz).

3. Untersuchte Varianten

Die Stadtbahnmaßnahme Böllberger Weg Süd / Südstadtring wurde bei der Vorplanung in zwei Hauptabschnitte gegliedert:

Hauptabschnitt 1: Hafenbahntrasse südlich der Gleisschleife bis einschließlich Haltestelle Wiener Straße.

Hauptabschnitt 2: südlich Haltestelle Wiener Straße bis ca. 50 m westlich Straßenknoten Turiner Eck (siehe Anlage 1)

Im Hauptabschnitt 1 (Böllberger Weg) war zwischen einem Ausbau des Bahnkörpers in bestehender Breite (Variante 1) und einem Ausbau des Bahnkörpers mit Regelbreiten (Variante 2) zu entscheiden. Bevorzugt wurde Variante 1. Variante 2 hätte einen weitreichenden Ausbaumumfang durch sich verändernde Bordlinien nach sich gezogen, ohne dass eine weitere Verbesserungen für den ÖPNV zu erzielen war.

Im Hauptabschnitt 2 (Südstadtring) wurde die Variante mit Verbesserung der Trassierung zugunsten einer Geometrie mit großzügigeren Radien und Übergangsbögen gegenüber der Variante eines Ausbaus im Bestand in der bestehenden Trassenlage besser bewertet. Die Lösung mit der verbesserten Linie wurde mit Untervarianten bezüglich der Verknüpfung mit dem Busverkehr untersucht. Ein Teil der Varianten war durch die

Entscheidung der HAVAG zur Veränderung der Linienführung der Linie 23 bis an die Wiener Straße letztlich nicht mehr relevant für die Entscheidung zur Vorzugsvariante.

Die Hauptvarianten werden in Anlage 2 benannt und in Anlage 3 bewertet. Unter folgenden Gliederungspunkt 4 wird die Vorzugsvariante vorgestellt.

4. Beschreibung der Vorzugsvariante

In der Vorplanung wurde die Variantenuntersuchung entsprechend o.g. Planungsabschnitte durchgeführt. Im Ergebnis wurde eine Vorzugslösung gefunden, die unter den Gliederungspunkten 4.1 und 4.2 beschrieben wird.

4.1 Hauptabschnitt 1 Hafnenbahntrasse bis Wiener Straße

Im Hauptabschnitt 1 ist der Ausbau des Bahnkörpers in bestehender Breite vorgesehen, außer bei notwendigen Aufweitungen, z.B. bei der Herstellung neuer regelkonformer Fußgängerquerungen. Der Bahnkörper ist abschnittsweise zu breit. Eine Reduzierung der Fahrbahnbreite auf einen durchgehenden Fahrstreifen und Ausbildung einer Allee ist zwar funktional möglich und würde zu einer Aufwertung des Straßenraums führen, ist aber über das Stadtbahnprogramm aufgrund der hier gegebenen räumlichen Bestandssituation nicht finanzierbar. Der Leitungsbestand ist bei Umbauten der Fahrbahn zu sichern oder ggf. zu erneuern. Die hierbei zusätzlich anfallenden Kosten für den Leitungsbau sind hier als Folgemaßnahme mit finanzieller Förderung im Stadtbahnprogramm nicht begründbar. Es werden deshalb zwischen den Straßenknoten nur die technischen Bahnanlagen erneuert einschließlich des Austausches der Bahnkörperbegrenzungsborde.

Im Bereich des besonderen Bahnkörpers ist die Trassierung auf eine Entwurfsgeschwindigkeit von 70 km/h ausgelegt. In den Knotenüberfahrten ist nach StVO die Durchfahrt mit 50 km/h möglich.

Alle vorhandenen Straßenbahnhaltestellen werden ertüchtigt, bleiben aber in der Lage unverändert. Die Analyse der Haltestelleneinzugsgebiete zeigt, dass eine Verlängerung der Haltestellenabstände mit Reduzierung der Haltestellenanzahl theoretisch möglich wäre. Tatsächlich sind weitere Randbedingungen wie die einmündenden Straßenzüge und die Knotensignalisierung sowie die wesentliche Wegebeziehungen mit zu betrachten. Im Ergebnis wurde auf eine Haltestellenreduzierung (Zusammenlegung oder Neuordnung) verzichtet. Andernfalls bestünde die Gefahr dass sich durch verlängerte Weglängen von und zu den Haltestellen das Fahrgastaufkommen reduziert.

Der Straßenknoten Max-Lademann-Straße wird signalisiert (siehe Anlage 4, Blatt 1). Durch die Signalisierung unter Einbeziehung der heutigen Parkplatzein- und -ausfahrt des Verbrauchermarktes sowie der künftigen Anbindung des B-Plan-Gebietes 170.1 ist ein Rückgang der Unfallzahlen an diesen Straßenknoten zu erwarten. Der Ausbau erfolgt somit als vierarmiger Knoten. Bei der gewollten hohen Geschwindigkeit der Straßenbahn wird eine signaltechnische Sicherung in jeden Fall notwendig. Die Bauleistungsgrenze der Stadtbahnmaßnahme befindet sich im Bereich der Parkplatzein- und -ausfahrt am westlichen Gehbahnrand (Fußgängerfurt). Die Planung des B-Planes 170.1 und der Stadtbahnmaßnahme sind abgestimmt (Fahrbewegung und Signalisierung). Am nördlichen Knotenpunktarm besteht kein Querungsbedarf für Fußgänger (mögliche Nutzung der Hafnenbahntrasse), es wurde aus Gründen der Leistungsfähigkeit am Knoten hier auf eine Fußgängerfurt verzichtet.

Auf der landwärtigen Richtungsfahrbahn des Böllberger Weges vor dem B-Plangebiet 170.2 und zwischen dem Anliegerweg zur Rabeninsel und Knoten Diesterwegstraße besteht die Möglichkeit Stellplätze für Längsparken zu markieren.

Der dreiarmlige Straßenknoten Pestalozzistraße wird signalisiert (siehe Anlage 4, Blatt 2). Der unübersichtliche schiefwinklige Knoten hatte in der Unfallstatistik mehrere Vor-

fahrts- und Auffahrunfälle. Durch die vorgesehene Signalisierung ist neben der Sicherung einer ungehinderten Durchfahrt für die Straßenbahn auch eine Reduzierung der Unfallhäufigkeit zu erwarten. Das westlich befindliche B-Plangebiet 170.2 wird über (bestehende) Grundstückszufahrten am Böllberger Weg erschlossen. Sie sind nicht Bestandteil der Stadtbahnbaumaßnahme. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen der B-Plangebiete wurde bei der Leistungsfähigkeitsberechnung der Straßenknoten berücksichtigt. Hier wurde auch der künftige Wendeverkehr auf dem Böllberger Weg an den Straßenknoten Max-Lademann-Straße und Diesterwegstraße, hervorgerufen durch die Anbindung des B-Plangebietes 170.2 (Zu- und Ausfahrt mit nur zulässigem Rechtsabbiegeverkehr) bei den Prognoseverkehrsströmen beachtet.

Am Passendorfer Weg erfolgt der barrierefreie Ausbau der vorhandenen Straßenbahnhaltestelle (nördlich der Einmündung; siehe Anlage 4, Blatt 3). Es wird eine neue signalisierte Querungsstelle auf die Bahnsteige und über den Böllberger Weg, am südlichen Bahnsteigende angeboten. Die Einmündung Passendorfer Weg bleibt unsignalisiert. Am äußeren Fahrbahnrand des Böllberger Weges, nördlich Am Passendorfer Weg befinden sich die Haltestellen der städtischen Buslinien (einschließlich Nachtbus). Der barrierefreie Ausbau erfolgt nur an der westlichen Bushaltestelle. Die Bushaltestelle in Richtung Stadtzentrum wurde bereits in der Vergangenheit mit Bahnsteigbord ausgebaut.

Der heute signalisierte Straßenknoten Diesterwegstraße wird barrierefrei ausgebaut (siehe Anlage 4, Blatt 4). Die Notwendigkeit einer zusätzlichen Fußgängerfurt auf dem Böllberger Weg, nördlich der Diesterwegstraße wird nicht gesehen. Fußgängerquerungen sind über die signalisierte Fußgängerfurt südlich der Diesterwegstraße und an der signalisierten Querungsstelle Haltestelle Passendorfer Weg möglich.

Die vorhandenen Bahnsteige der Straßenbahn sollen mit Regelmäßigkeit neu erstellt werden. Weiterhin sollen hier die Bushaltstellen im Böllberger Weg ausgebaut werden.

Der vorhandene Saaleradweg wird zurzeit neu ausgebaut. Es ist beabsichtigt eine Führung über Schnepfenweg – Böllberger Weg – Zur Rabeninsel vorzunehmen. Um eine zweimalige Querung des Böllberger Weges durch Radfahrer, die den Saaleradweg in Richtung Mündung folgen, zu vermeiden, soll auf diesem Abschnitt ein Zweirichtungsradweg angeordnet werden.

Im Bereich der Haltestelle Diesterwegstraße sollen Fahrradbügel (ohne Überdachung) angeordnet werden.

Alle Straßenknoten wurden im Rahmen der Vorplanung auf Ihre Leistungsfähigkeit untersucht. Es wurden die ermittelten Prognoseverkehrszahlen für das Jahr 2030 verwendet. Zusätzlich wurde die Leistungsfähigkeit der Straßenknoten auf dem Böllberger Weg bei eventueller Realisierung eines südlichen Saaleübergangs geprüft. In einer verkehrlichen Studie zu Lagevarianten von möglichen Saaleübergängen wurde das jeweilige zusätzliche Verkehrsaufkommen prognostiziert. Der Nachweis erfolgte mit der höchsten zusätzlichen Belegung auf dem Böllberger Weg (DTV=2000 KFZ/24h).

4.2 Hauptabschnitt 2 Wiener Straße bis Turiner Eck

An der Einmündung Wiener Straße, nördlich der Bahnsteiganlagen wird eine Weichenverbindung errichtet, um für spezielle Betriebszustände Wendefahrten der Straßenbahnzüge zu ermöglichen (z.B. Verstärkerfahrten im Schülerverkehr; siehe Anlage 4, Blatt 5). Die Anordnung der Bushaltstellen im Bereich Wiener Straße erfolgt seitlich der Straßenbahnbahnsteige am äußeren Fahrbahnrand. Die Buslinie Nr. 26 (einschließlich Nachtlinie) verkehrt weiterhin auf den Richtungsfahrbahnen und soll nicht den Gleisbereich nutzen.

Zur Verknüpfung von Straßenbahn und Bus wurden zahlreiche Varianten untersucht (insbesondere der Bereich Haltestelle Wörmlitz; siehe Anlage 3). Unter Abwägung aller Belange (Betriebliche Aspekte, Verkehrssicherheit, Lärmsituation, Veranstaltungsver-

kehr) soll hier eine Mitbenutzung des Bahnkörpers durch Busse nicht eingerichtet werden. Die Schaffung von Barrierefreiheit an Bus und Straßenbahn erfordert baulich unterschiedliche Bordhöhen (18 cm / 24 cm). Die getrennten Bahnsteige verursachen eine lange Gesamthaltestellenlänge, es ist keine Anordnung im Bogen möglich.

Ein Fahrgastwechsel der Verkehrsmittel Bus (Linie 23) – Straßenbahn (Linie 1) soll an der Haltestelle Wiener Straße erfolgen und nicht mehr an der Haltestelle Wörmlitz. Die veränderte Linienkonzeption der HAVAG (siehe Anlage 14) begründet sich in der besseren Qualität für den Schülerverkehr, der nun nicht mehr für eine Haltestelle auf die Straßenbahn umsteigen muss. Die Varianten für eine Verknüpfung der Linien an der Haltestelle Wörmlitz sind damit hinfällig.

Eine Bushaltestelle für die stadtwärtige Fahrt in Höhe der Bahnsteige der Straßenbahn (Haltestelle Wörmlitz) würde eine Umwegfahrt verursachen. Die Anordnung der Bushaltestelle nördlich des Knotens Hildesheimer Straße würde dagegen die Umsteigewege der Fahrgäste verlängern. Eine Haltestelle in der westlichen Zufahrt des Knotens würde den signalisierten Verkehrsablauf insbesondere im Berufsverkehr stören. Somit ist der mögliche Umstieg an der Haltestelle Wiener Straße die beste Lösung.

Südlich der Haltestelle Wiener Straße soll die bestehende enge S-Kurve durch größere Ausrundungsradien entschärft und aufgehoben werden (Richtungsänderung ohne Gegenbogen). Dadurch wird die mögliche Geschwindigkeit der Straßenbahn bei der Kurvenfahrt erhöht. Über längere Übergangsbögen und Gleisüberhöhungen werden auch Verbesserungen hinsichtlich Fahrkomfort und Verschleiß erzielt. Die Verkehrssicherheit für Kraftfahrer wird sich durch die verbesserte Übersichtlichkeit erhöhen. Die Schallemission durch die Straßenbahn wird reduziert.

Die Änderung der Linienführung verursacht, dass ein Teil der vorhandenen Parkplätze südlich und westlich des Südstadtrings durch die neue Verkehrsanlage überbaut wird. Zu klären war, ob ein Bedarf für einen Ersatzneubau der entfallenden Stellplätze besteht bzw. inwieweit Stellplätze entfallen können. Es erfolgte deshalb von Oktober bis Dezember 2016 eine Parkplatznutzerzählung der Bestandsparkplätze P1 - P3 (siehe Anlage 13). Die geringe Auslastung, auch an Spieltagen des Stadions, ist dokumentiert. Es erfolgten Abstimmungen mit dem HFC e.V. und Stadion Halle Betriebs GmbH (Erdgas Sportpark) über die erforderliche Stellplatzzahl bei Veranstaltungen. Im Ergebnis können die Stellplätze P3 entfallen. Der Parkplatz P1 soll die Funktion des Parkplatz P3 übernehmen.

Der Parkplatz P2 soll u. a. als P+R-Anlage genutzt werden. Die heute in zweiter Reihe vorhandenen aber nicht nutzbaren Stellplätze sollen wieder ertüchtigt werden. Die den Parkplatz mit ihrer Vegetation (Wildwuchs) umgebenen Flächen sollen einen Rückschnitt erfahren. Durch eine verbesserte Einsehbarkeit auf die Stellplätze soll hier die Nutzungsakzeptanz verbessert werden.

Im Oktober 2016 fand ein Besichtigungstermin durch die Baumschutzkommission statt. In der einzugreifenden Vegetationsfläche befinden sich keine schützenswerte Bäume. Laut der unteren Naturschutzbehörde muss bei der Vorbereitung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung eine Eingriffs-/ Ausgleichsbilanz erstellt werden, da gerade im Kurvenbereich massiv in die bestehende Gehölzfläche eingegriffen wird. Des Weiteren soll im Entwurf eine Vorprüfung hinsichtlich der Notwendigkeit einer UVP durchgeführt werden. Weiterhin hält die UNB eine Brutvogelkartierung für erforderlich. Auf die Untersuchung weiterer Artengruppen kann hier verzichtet werden.

Über den Bereich der veränderten Gleis- und Fahrbahnführung soll die alte Verkehrsanlage zurückgebaut werden. Abstimmungen mit den Versorgungsunternehmen über einen Rückbau bzw. einer Umverlegung der in ihrer Rechtsträgerschaft befindlichen technischen Anlagen laufen. Folgemaßnahmen sind vorgesehen. Entwässerungsanlagen der Verkehrsflächen sind anzupassen. Teile der vorhandenen Gehweganlage des alten Südstadtrings bleiben bestehen. Somit wird der Zwang vermieden, generell die parallel zur neuen Verkehrsanlage vorgesehenen Gehwege nutzen zu müssen (kurze Fußwege für Ziele abseits der Hauptverkehrsstraße).

Die vorhandene Geländeerhöhung am Eingang der S-Kurve soll abgetragen werden. Die verbleibenden Restflächen können später als die Verkehrsbaumaßnahme städtebaulich gestaltet werden. Somit sollen die nach Abschluss der Verkehrsbaumaßnahme verbleibenden Restflächen erst einmal übergangsweise begrünt werden.

Die Querschnittbreite der Richtungsfahrbahnen, die im Hauptabschnitt 2 neu hergestellt werden, beträgt jeweils 5,50 m (davon werden 1,85 m als Radfahrstreifen abmarkiert). Beim Liegenbleiben von Fahrzeugen ist somit eine Vorbeifahrt an einem stehenden LKW oder Bus möglich.

Der Straßenknoten Hildesheimer Straße wird entsprechend der neuen Linienführung des Südstadtrings angepasst. Der Knoten ist wieder zu signalisieren. Auf eine nördliche Fußgängerfurt über dem Südstadtring wird weiterhin verzichtet.

Es werden im Bereich der Straßenbahnhaltestelle Wörmlitz zwei Bushaltestellen für den Nachtbus und den Pendelbus zum Stadion bei Veranstaltungen geplant. Die Busbahnsteiglänge soll deshalb hier auf einen Gelenkbus (l = 18 m) ausgelegt werden.

An der Haltestelle Wörmlitz soll eine überdachte Fahrradabstellanlage erstellt werden (nördliche Stirnseite P&R-Parkplatz).

Ein Teil der Fahrbahn des verlängerten Böllberger Weges (bis einschließlich Hausnr. 123) wird zurückgebaut. Eine verkehrliche Grundstückserschließung ist über die Emil-Grabow-Straße gegeben. Im Rahmen des Stadtbahnprogramms werden zusätzlich zwei Bushaltestellen (je Richtung) in Wörmlitz (im Bereich der Einmündung Anglerstraße; siehe Anlage 4, Blatt 7) gebaut. Dabei erfordert die Anfahrt der stadtauswärtigen Bushaltestelle eine zusätzliche Ausfahrt vom Südstadtring und bindet auf den eingekürzten verlängerten Böllberger Weg ein (siehe Anlage 4 Blatt 7). Eine Haltestellenanordnung in die Knotenpunktabfahrt nach Wörmlitz würde den abfließenden Fahrzeugstrom behindern. Es bestünde die Gefahr, dass Fahrzeuge in Richtung Wörmlitz bei einem Fahrgastwechsel des Busses den Knoten nicht räumen können. Die Lage der neuen Bushaltestelle in Richtung Zentrum am Knoten ist verkehrlich nicht ideal, aber den geringen Platzverhältnissen in diesen Bereich geschuldet. Die Breite der angrenzenden Gehwege und Wartebereiche sind im Entwurf noch zu optimieren.

Das bisherige Unfallgeschehen am Straßenknoten Hildesheimer Straße zeigt keine Auffälligkeiten. Die neue Linienführung des Südstadtringes mit vergrößerten Kurvenradien führt hier zu einer verbesserten Fahrersicht der Verkehrsteilnehmer am Knoten. Die Verkehrssicherheit wird sich erhöhen.

Die nordwestliche Anbindung der Züricher Straße (nur Einfahrt, Einbahnstraße) bleibt unsignalisiert. Die vorhandene Querungshilfe über die Gleise soll am südlichen Bahnsteigende (Haltestelle Wörmlitz) neu hergestellt werden.

Vor der Mailänder Höhe ist eine weitere Linienverbesserung vorgesehen (siehe Anlage 4, Blatt 8 und 9). Statt der bestehenden S-Kurve soll ein stetiger großer Bogen diese Richtungsänderung der Verkehrsanlage verbessern. Es werden vor den Hochhäusern der Mailänder Höhe Eingriffe in die Geländesituation erforderlich. Die Festlegung der technischen Lösung zur Gestaltung des Höhengsprungs (Verkehrsfläche Südstadtring – Eingang Wohnbebauung) soll in der kommenden Entwurfsplanung erfolgen (Böschung, bewehrte Erde, Gabionen oder Stützwand).

Die bestehende Gleisüberfahrt an der südöstlichen Anbindung der Züricher Straße (nur Ausfahrt, Einbahnstraße) wird mit einer LSA (Rot-Dunkel-Schaltung) gesichert. Auf dem Südstadtring aus Richtung Stadtzentrum soll hier eine Linksabbiegespur angeordnet werden. Die geplante Knotenpunktsgeometrie erlaubt eine Wendefahrt von Gelenkbussen (Veranstaltungsverkehr).

Der Querschnitt am südlichen Bauende entspricht dem Planzustand der angrenzenden Stadtbahnmaßnahme Südstadtring / Veszpremer Straße.

4.3 Einziehung von öffentlichen Parkplätzen am Südstadtring

In Vorbereitung eines notwendigen Einziehungsverfahrens nach §8 StrG LSA für die Stadtbahnmaßnahme erfolgte von Oktober bis Dezember 2016 eine Parkplatznutzerzähl-

lung der Bestandsparkplätze P1 - P3 (siehe Anlage 13). Im Ergebnis dieser Erhebung kann festgestellt werden, dass die Nutzung der Stellplätze sehr gering ist.

Nach 8 Abs. 2 des Straßengesetzes für das Land Sachsen-Anhalt vom 06.07.1993 (StrG LSA) kann der Träger der Straßenbaulast die Einziehung von Straßen verfügen, wenn sie ihre Verkehrsbedeutung verloren haben oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen.

Zwischen dem Südstadtring und dem Stadtteil Wörmlitz befinden sich westlich des Südstadtrings in Grünflächen eingebettete selbständige Parkplätze. Zur besseren Übersichtlichkeit und Zuordnung wurden die selbständigen Parkplätze in drei Teilflächen gegliedert:

Parkplatz 1 (südlich ab Mailänder Höhe bis nördlich in Höhe der Einfahrt gegenüber der Züricher Straße) umfasst derzeit 234 Stellplätze.

Parkplatz 2 (in Höhe der Einfahrt gegenüber der Züricher Straße bis Anglerstraße) umfasst 140 Stellplätze, von denen aufgrund des baulichen Zustands 67 nicht nutzbar sind. Diese sollen wieder ertüchtigt werden.

Parkplatz 3 (gegenüber Mannheimer Straße) umfasst derzeit 246 Stellplätze.

Insgesamt verfügen die Parkplätze über 620 Stellplätze bzw. derzeit nutzbare 553 Stellplätze.

Die Auslastung der drei Parkplatzanlagen am Südstadtring wurde im Zeitraum 17.09.2016 bis 17.12.2016 erfasst und dokumentiert. Die Erfassung erfolgte im ersten Monat zweimal täglich in verschiedenen Zeitbereichen und stellplatzgenau nach Fahrzeugkennzeichen, Fahrzeugtyp (Pkw, Lkw etc.) durch Fotodokumentation. Es wurde belegt, dass ein Überangebot an öffentlichen Stellplätzen auf allen Parkplätzen zur Verfügung steht. So wurde festgestellt, dass in der Summe aller drei Parkplätze eine maximale Auslastung von 111 Stellplätzen erreicht wurde. Als minimale Auslastung wurde die Belegung von 23 Stellplätzen ermittelt.

Es wurde weiterhin festgestellt, dass keiner der drei Parkplätze eine besondere Bedeutung besitzt, sondern eine nahezu ausgeglichene Nutzung erfolgt.

Bei der Betrachtung der Belegungen der Parkplätze wird deutlich, dass es ausreichend wäre, wenn ausschließlich der Parkplatz 2 mit 140 Stellplätzen für die Öffentlichkeit zur Verfügung stünde.

1. Parkplatz 1 (südlich ab Mailänder Höhe bis nördlich in Höhe der Einfahrt gegenüber der Züricher Straße)

Der Parkplatz mit 234 Stellplätzen wird in der maximalen Auslastung von 30 Fahrzeugen genutzt. Das stellt eine Auslastung von ca. 12,8 % dar.

Die Verkehrsbedeutung des Parkplatzes 1 ist entfallen. Die maximal 30 Fahrzeuge können auf dem ebenfalls nicht ausgelasteten Parkplatz 2 in unmittelbarer Nähe abgestellt werden.

Der Wegfall der Verkehrsbedeutung ist Voraussetzung für eine Einziehung gemäß StrG LSA.

2. Parkplatz 3 (gegenüber Mannheimer Straße)

Im Rahmen des Stadtbahnprogramms der Halleschen Verkehrs AG, Stufe 1 (Frohe Zukunft bis Veszpremer Straße) sollen im Abschnitt Böllberger Weg – Südstadtring (zwischen Wiener Straße und Einmündung Züricher Straße) die Straßenbahnanlagen ertüchtigt werden. Die Straßenbahntrasse verläuft am Südstadtring derzeit in stark gekrümmten Halbmessern in Bogen-Gegenbogen-Konstruktionen. Die Fahrgeschwindigkeit ist dadurch begrenzt und der Fahrkomfort durch erhöhte Seitenbeschleunigung und Ruck im Übergangsbogen eingeschränkt.

Hier sollen u. a. Verbesserungen in der Trassengestaltung erfolgen. Die zu optimierende Gleistrassierung schneidet bei Vermeidung der engen Bestandsradien den Parkplatz am Südstadtring (gegenüber Mannheimer Straße), führt in Höhe der Haltestelle Wörmlitz wieder auf die bestehende Trasse und folgt dann weiter einem geometrisch optimierten Trassenverlauf durch Vermeidung einer Bogen-Gegenbogen-Konstruktion im Bereich

der Mailänder Höhe. Der Parkplatz ist deshalb einzuziehen. Die baulichen Maßnahmen im Rahmen des Stadtbahnprogramms dienen der Verbesserung der Verhältnisse für den ÖPNV, der Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Schaffung von barrierefreien Straßenverkehrsanlagen und einer den Zielen der Stadtgestaltung entsprechenden Straßenraumgestaltung und liegen damit im überwiegend öffentlichen Interesse.

Damit liegen Gründe des öffentlichen Wohls als Voraussetzung für eine Einziehung gemäß StrG LSA vor.

Der Parkplatz 3 wird in der maximalen Auslastung von 33 Fahrzeugen genutzt. Das stellt eine Auslastung von ca. 13,4 % dar.

Die Verkehrsbedeutung des Parkplatzes 3 ist entfallen. Die maximal 33 Fahrzeuge können auf dem ebenfalls nicht ausgelasteten Parkplatz 2, bei welchem eine maximale Auslastung von 30 Fahrzeugen (ca. 21,4 %) festgestellt wurde, in unmittelbarer Nähe abgestellt werden.

Die genaue Lage der einzuziehenden Parkplätze am Südstadtring ist aus dem dieser Vorlage beigefügten Kartenausschnitt zu entnehmen.

Die Stadtverwaltung wird das Einziehungsverfahren entsprechend dem Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt (StrG LSA) durchführen.

Nach dem Einzug durch den Straßenbaulastträger, könnten die Parkplatzflächen durch den HFC übernommen und ausschließlich für die Nutzung als Gästeparkplatz vorgesehen werden. Hierfür ist mit dem FB Immobilien eine entsprechende Vereinbarung zu treffen.

5. Kosten und Finanzierung (Straßenausbaubeiträge)

5.1 Kosten

Die Gesamtkosten des Ausbaues Böllberger Wegs Süd und des Südstadtringes werden auf rund 19 Mio. € (Netto) geschätzt. Angaben zu den Unterhaltungskosten sind in Anlage 8 ersichtlich.

5.2 Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahmen für die Verkehrsanlagen, inklusive der Folgemaßnahmen und des Grunderwerbs, ist aus dem Stadtbahnprogramm Halle vorgesehen. Das Bauvorhaben betreffend handelt es sich ausschließlich um vorhabenbezogene Leistungen und Folgemaßnahmen des Maßnahmenträgers (HAVAG), für welche der Stadt keine Baukosten entstehen. Infolge der vollständigen Realisierung des Vorhabens ohne städtische Eigenmittel (Kostenneutralität für den städtischen Haushalt) entfällt nach derzeitiger Sach- und Rechtslage die Beitragserhebungspflicht auf Grundlage des Kommunalabgabengesetzes. Die Finanzierung erfolgt ausschließlich aus Mitteln des Öffentlichen Personennahverkehrs.

Die Folgekosten (s. Anlage 8) aus Betrieb und Unterhalt der Straßenverkehrsanlagen trägt die Stadt Halle (Saale) als Trägerin der Straßenbaulast. Die Folgekosten sind im zur Verfügung stehenden Budget zu kompensieren.

Entstehende Kostenanteile infolge zu erwerbender, vorübergehend in Anspruch zu nehmender und dauerhaft zu beschränkender Flächen werden den Folgekosten entsprechend der Maßnahmeträgerrahmenregelung zugeordnet.

Städtische Eigenmittel, d.h. Zusatzmaßnahmen im Sinne der Maßnahmeträgerrahmenregelung vom 31.01.2013 sind für die dargestellte Vorzugsvariante nicht erforderlich. Das Vorhaben ist für den städtischen Haushalt kostenneutral.

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

siehe Anlagen 9,10 und 11

Die in der Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten aufgeführten Hinweise werden in den folgenden Planungsphasen geprüft bzw. umgesetzt. Bei der Erarbeitung der Vorplanung erfolgte bereits eine frühzeitige Abstimmung.

Die gewünschte durchgehende Sanierung des Radweges auf der Westseite des Böllberger Weges könnte nur als Zusatzmaßnahme (außerhalb der finanziellen Förderung des Stadtbahnprogramms) erfolgen.

Die dargestellten Anbindungen zu den angrenzenden Gehwegen mit erlaubtem Radverkehr (Bereich der Rabeninselbrücke) erfolgt nur bei erforderlicher Höhenanpassung. Die Höhenabwicklung der Geh- und Radwege wird in der anschließenden Entwurfsplanung ausgearbeitet.

7. Termine und weiteres Vorgehen

Die Baumaßnahme wird in zwei Hauptabschnitte gegliedert. Eine Durchführung in zwei Etappen ermöglicht den früheren Baubeginn am Streckenbereich Böllberger Weg. Im ersten Hauptabschnitt kann das erforderliche Baurecht mit einer Plangenehmigung erreicht werden. Hier wird die Bautätigkeit innerhalb der heute vorhandenen Verkehrsanlage erfolgen. Die Baurechterlangung ist deutlich kürzer als bei einem Planfeststellungsverfahren, das im Hauptabschnitt 2 (Südstadtring) erforderlich wird. Hier werden durch die veränderte Linienführung die Rechte und Belange Dritter berührt, die einer Regelung bedürfen.

2017:	Gestaltungsbeschluss
2017:	Entwurfsplanung
2018:	Bauausführung Böllberger Weg Süd
2018:	Planfeststellungsbeschluss Südstadtring
2019:	Bau und Verkehrsfreigabe Südstadtring