

Stadtbahnprogramm Halle - Zwischenendstelle Halle-Neustadt Schwimmhalle

- Variantenbeschluss -

Inhalt

1. Veranlassung
2. Untersuchte Varianten
3. Beschreibung der Vorzugsvariante
4. Kosten und Finanzierung
 - 4.1 Kosten
 - 4.2 Finanzierung
5. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit
6. Termine und weiteres Vorgehen

1. Veranlassung

Dieses Bauvorhaben befindet sich im Straßenzug „An der Magistrale“ in Halle-Neustadt, östlich des Straßenknotens Nietlebener Straße, Hettstedter Straße und westlich der Haltestelle Schwimmhalle. Das vorliegende Neubauprojekt Zwischenendstelle Halle-Neustadt, Schwimmhalle ist Bestandteil der Stufe 2 des Stadtbahnprogramms (Stufenbeschluss zur Stufe 2 vom 25.09.2013, V/2012/10579). Maßnahmenträgerin ist die Hallesche Verkehrs-AG (HAVAG).

Mit dieser Baumaßnahme wird es künftig möglich sein, einen Teil der Straßenbahnfahrten an diesem Stadtteilzentrum und Busverknüpfungspunkt enden zu lassen. Die anzustrebende Wirtschaftlichkeit des Linienbetriebs auf diesem Streckenast erfordert diese Wende- und Abstellmöglichkeit. Durch den Bau der Zwischenendstelle kann die Zuganzahl auf der Linie 2 um einen Zug reduziert werden. Die Reduzierung beinhaltet auch die Senkung der Aufwendungen für das Fahrpersonal (ca. 3 bis 4 Planstellen). Die Anlage bietet zusätzlich die Möglichkeit, bei Unregelmäßigkeiten im Linienbetrieb, einer flexiblen Gestaltung der Führung von Straßenbahnzügen.

Westlich der Haltestelle Schwimmhalle nimmt das Fahrgastaufkommen stark ab, bedingt durch die räumliche Anordnung der weiteren Bebauung und der damit korrespondierenden Zahlen der Einwohnerinnen und Einwohner. Entsprechend der Fahrgastzahlen (Zählung und Prognose; Zählwerte siehe Anlage 10) kann das Beförderungsangebot im Zuge der Magistrale mit der Zwischenendstelle dem vorhandenen und künftig zu erwartenden Bedarf angepasst werden. Der Streckenast zur Endhaltestelle Soltau Straße wird dann künftig von einer anderen Linie, die bisher zur Endstelle Göttinger Bogen fuhr, bedient.

2. Untersuchte Varianten

Die in der Vorplanung untersuchten Varianten 1 bis 8 werden in Anlage 2 benannt. Alle Varianten wurden unter Beibehaltung der Haltestelle Schwimmhalle mit Umsteigemöglichkeit zum Bus entwickelt. Es wurden Varianten nördlich und südlich der vorhandenen Gleise untersucht und eine Variante in Mittellage mit Verschwenkung eines durchgehenden Gleises. Es wurde auch eine Variante westlich der Nietlebener Straße geprüft. Die damit verbundenen erheblichen Aufwendungen für Betriebs- (Wende-) Fahrten führten hier zum Ausschluss der Variante. Bei allen Varianten ist die Nähe zur Haltestelle ein wichtiges Kriterium um eine wirtschaftliche Lösung zu erreichen. Unter dem folgenden Gliederungspunkt 3 wird die Vorzugsvariante (5) vorgestellt.

3. Beschreibung der Vorzugsvariante

Im Ergebnis des Variantenvergleichs wurde eine Vorzugslösung, die Variante 5, ermittelt.

In der Variante 5 wird, ähnlich der Variante 1, die Gleiserweiterung auf der Nordseite der vorhandenen Gleistrasse (östlich der Nietlebener Straße) im Bereich der sich dort befindenden Grünstreifen (Bestandteil des überbreiten Mittelstreifens) und der angrenzenden Busspur angeordnet.

Im Unterschied zu Variante 1 wurde die Weichenanbindung um einige Meter in östliche Richtung verschoben. Dadurch kann die Busspur weitgehend unverändert genutzt werden. Lediglich die Aufstellfläche des Linienbusses im Kreuzungsbereich vor dem Lichtsignalgeber wird um ca. 14 m gekürzt, was für die eingesetzten 12 m langen Standardbusse ausreichend ist. Die Umsetzung des Signalgebers erfolgt mittels Errichtung eines gepflasterten Inselkopfes westlich des Gleisabschlusses der Zwischenendstelle.

Für die Realisierung des Abstellgleises müssen insgesamt 4 Straßenbäume gefällt werden. Die bestehende Baumallee steht unter dem Naturschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt § 21 NatSchG LSA -Schutz der Alleen (in Anlehnung zu § 29 Abs. 3 des Bundesnaturschutzgesetzes). Daher ist nach Möglichkeit ortsnaher Ersatz zu schaffen. Durch den Wegfall einer Geradausspur und die Verschiebung des Grünstreifens sind standortnahe Ersatzpflanzungen möglich. Somit bleibt der Alleecharakter auf der Magistrale erhalten.

Bei dieser Verkehrslösung ist es notwendig in der Knotenpunktzufahrt aus Richtung Rennbahnkreuz die Fahrspuren des Motorisierten Individualverkehrs anzupassen. Es soll eine Reduzierung der Geradausspuren von zwei auf eine Spur erfolgen. Die Geradausspur und die Linksabbiegespur sollen eine neue Breite von jeweils 3,25 m erhalten. Der rechnerische Nachweis der Leistungsfähigkeit mit einer Geradausspur liegt vor. Es wurde eine gute Verkehrsqualität (QSV B) für die geradeausfahrenden Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ermittelt.

Es existiert im Planungsraum ein rechtskräftiger Bebauungsplan Nr. 90. Die Maßnahmenträgerin muss für die geringfügigen Veränderungen einen Antrag auf Befreiung von Festsetzungen im B-Plan Nr. 90 stellen.

Zusätzlich zum neuen Abstellgleis ist längs die Anordnung eines Bedienweges erforderlich. Er ist beim Wechsel des Führerstandes notwendig, da nicht alle Straßenbahnzüge aus Einzelfahrzeugen bestehen. Der Bedienweg bietet eine hohe Sicherheit für das Bedienpersonal durch die durchgängige Trennwirkung des Grünstreifens vom Betriebsweg zur Fahrbahn.

Ein Schleppkurvennachweis am Straßenknoten liegt für den Linienbus und der Linksabbiegespur aus Richtung Rennbahnkreuz (einschließlich Wendeverkehr) vor.

Die Nutzlänge der Zwischenendstelle beträgt in dieser Variante ca. 45 m. Die Anbindung erfolgt auch hier über eine Weiche aus dem stadtauswärtigen Gleis und über zwei weitere Weichen gleicher Bauart in das stadteinwärtige Gleis. Im stadtauswärtigen Gleis wird die Weiche „spitz“ befahren ($V = 15 \text{ km/h}$). Da diese sich allerdings in kurzer Distanz (ca. 25 m) hinter der Haltestelle Schwimmhalle befindet, ist kein nennenswerter Fahrzeitverlust zu erwarten. Im stadteinwärtigen Gleis wird die Weiche stumpf befahren.

Der westliche Haltestellenbereich des stadteinwärtigen Gleises sowie die Fußgängerfurt im Bereich der Gleise sind auf einer Länge von ca. 15 m aufzunehmen, um den notwendigen Raum der Fahrzeughüllkurve sicherzustellen. Die Bahnsteigrampe ist hierzu in Richtung Osten zu verschieben und die Pflasterflächen neu herzustellen. Die Bahnsteiglänge ist trotzdem ausreichend, da statt der geplanten 60 m langen Züge heute wie auch künftig nur noch 45 m lange Züge eingesetzt werden.

Der Achsabstand zwischen dem stadtaus- und dem stadteinwärtigen Gleis bleibt unverändert bei ca. 3,50 m. Die bauliche Bedienwegbreite beträgt ca. 1,50 m.

An der Zwischenendstelle ist eine WC-Anlage für das Personal notwendig. Es wurden verschiedene möglich erscheinende Standorte unter Einbeziehung der Stadtverwaltung untersucht. Der Standort soll eine Erschließung mit Wasser, Abwasser und Energie ermöglichen und einen vertretbaren Abstand zum Abstellgleis haben. Es wurde eine städtebaulich verträgliche Einordnung im Straßenraum gefunden. Der Standort westlich der Schwimmhalle ist somit geeignet.

4. Kosten und Finanzierung (Straßenausbaubeiträge)

4.1 Kosten

Die Gesamtkosten der Zwischenendstelle Neustadt werden auf rund 1,1 Mio. € (Netto) geschätzt. Unterhaltungskosten treten für die Stadt nicht auf.

4.2 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 an der Bahnanlage und Anpassung der Fahrbahn als Folgemaßnahme der Maßnahmenträgerin (HAVAG), für welche der Stadt Halle 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.

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.

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

siehe Anlagen 8, 9 und 10

6. Termine und weiteres Vorgehen

Das erforderliche Baurecht kann mit einer Plangenehmigung erreicht werden. Die Bautätigkeit soll innerhalb der heute vorhandenen Verkehrsanlage erfolgen. Für die erforderliche WC-Anlage ist durch die Maßnahmeträgerin ein Bauantrag zu stellen. Die Standortfläche befindet sich im städtischen Eigentum und mit den betroffenen Versorgungsunternehmen werden die erforderlichen Regelungen vor Baubeginn getroffen.

2017: Variantenbeschluss
2017: Entwurfsplanung
2018: Bauausführung