

Inhaltsverzeichnis

- 1 Veranlassung
- 2 Bedeutung der geplanten Endstelle Hauptbahnhof
- 3 Ergebnisse der Vorplanung
 - 3.1 Allgemeines
 - 3.2 Untersuchte Varianten
 - 3.3 Beschreibung der Vorzugsvariante
 - 3.3.1 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
 - 3.3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
 - 3.3.3 Radverkehr und Fußgängerverkehr
 - 3.3.4 Straßenraumgestaltung
- 4 Kosten und Finanzierung
- 5 Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit
- 6 Termine und weiteres Vorgehen

Anlagenverzeichnis

- 1 Übersichtskarte
- 2 Variantenübersicht
- 3 Lageplan
- 4 Regelquerschnitt
- 5 Unterhaltungsaufwendungen (Folgekosten) bei Umsetzung der Vorzugsvariante
- 6 Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten
- 7 Familienverträglichkeitsprüfung nach Kriterienkatalog
- 8 Prüfung der Barrierefreiheit nach Checkliste
- 9 Prinzipdarstellung Fußgängerführung
- 10 Übersichtsplan Variantenuntersuchung
- 11 Standortoptionen für Ersatz der Fahrradbügel

1 Veranlassung

Die Verkehrsanlage der Endstelle Hauptbahnhof ist ein Bestandteil der vom Stadtrat beschlossenen Stufe 2 des Stadtbahnprogramms Halle. Im Rahmen dieser vom Land und vom Bund geförderten Maßnahme soll die Attraktivität des Straßenbahnverkehrs erhöht werden. Es soll der Ausbau der Streckenführung zwischen den Endstellen Ammendorf und Kröllwitz zu einer wirtschaftlichen und zukunftsfähigen Stadtbahnlinie erfolgen.

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.

Durch den Bau eines Aufstellgleises bzw. Haltestellengleises am Hauptbahnhof sollen betriebliche Zwangspunkte, Abhängigkeiten und Behinderungen bei Fahrplanabweichungen beseitigt werden. Die Anlage soll die Vorbeifahrt durchgehender Straßenbahnzüge (heute Linien 2, 5 bzw. 7 und 9/10) an haltenden, die Fahrtrichtung wechselnden Straßenbahnzügen (heute Linien 4 und 12) ermöglichen.

Zu Beginn der variantenoffenen Vorplanung zur Endstelle Hauptbahnhof, die Gegenstand dieses Variantenbeschlusses ist, wurden eine Variantenuntersuchung über den Bau eines Aufstellgleises bzw. Haltestellengleises im Bereich des Hauptbahnhofes durchgeführt.

2 Bedeutung der geplanten Endstelle Hauptbahnhof

Für den Straßenbahnverkehr in Halle gehört die Haltestelle Hauptbahnhof mit zu den wichtigsten Verknüpfungspunkten. Hier treffen 6 Linien aus vier Richtungen zusammen. Die Haltestelle Hauptbahnhof ist in zwei Standorte geteilt. Die südliche Haltestelle mit den Bahnsteigen C und D befindet sich vor dem Nebeneingang des Hauptbahnhofes am Ernst-Kamieth-Platz und wird von den in Richtung Süden weiterfahrenden Linien (2 und 5) angefahren. Die nördliche Haltestelle mit den Bahnsteigen A und B ist unter der Eisenbahnüberführung angeordnet und wird von den nach Osten fahrenden Linien (7 und 9/10) sowie den endenden Linien (4 und 12) angefahren.

Die Notwendigkeit einer Endstelle am Hauptbahnhof ergibt sich anhand der Lage am östlichen Rand der „Kernstadt“ in der Stadt Halle (Saale). Im Verhältnis der starken Verkehrsströme in nördlicher, südlicher und westlicher Richtung ist die Stromstärke in östlicher Richtung (Büschdorf, Freimfelder Straße) wesentlich kleiner. Im Liniennetz ist daher in der Relation West-Ost und Nord-Ost bereits heute eine Reduzierung des Angebotes entsprechend des Bedarfs notwendig. Die Linie 7 sowie die betrieblich kombiniert betriebene Linie 9/10 (die Linien 9 und 10 werden betrieblich als eine zusammenhängende Linie betrachtet, damit entfällt jeweils das Wenden für die Linien 9 und 10) fahren weiter in Richtung Osten. Die Linien 4 und 12 enden am Hauptbahnhof. Im Betriebsablauf erfordert dies für die Gestaltung des Liniennetzes eine Wendeanlage im Bereich Hauptbahnhof mit Zulauf aus Richtung Franckestraße und Magdeburger Straße.

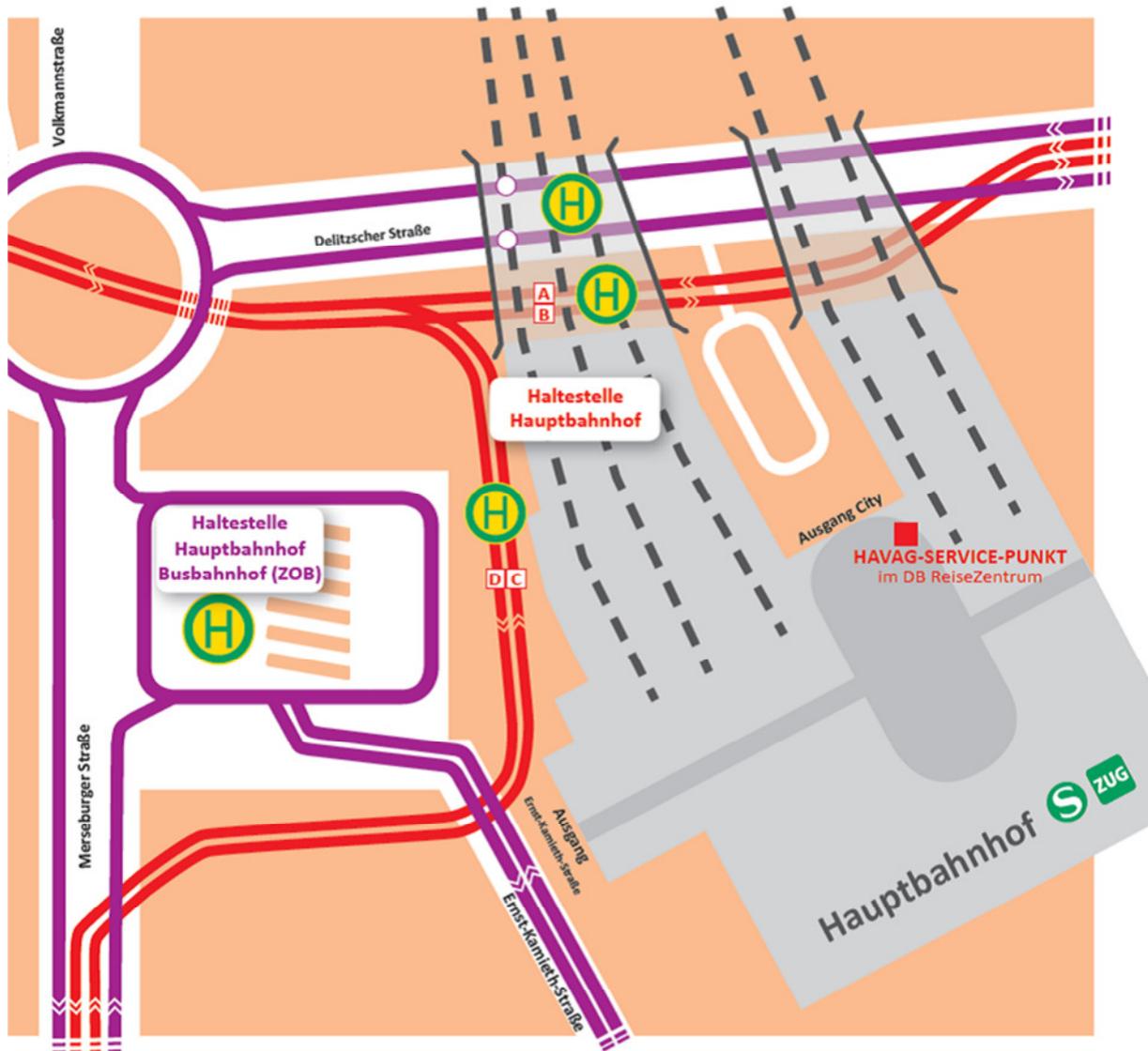


Bild: Umgebungsplan Hauptbahnhof

	Einsteiger/Tag	Aussteiger/Tag	Linien	Takt/Linie	Zugfolge/h
Bahnsteig A	2.326	1.706	7, 9/10	15'	8
Bahnsteig B	1.723	2.462	7, 9/10	15'	16
	1.716	2.097	4, 12	15'	
Bahnsteig C	1.861	2.410	2, 5	15'	8
Bahnsteig D	2.343	1.733	2, 5	15'	8

Tabelle: Fahrgastzahlen/Taktung/Zugfolge (HAVAG, Stand 2016)

An den Bahnsteigen A und B der nördlichen Haltestelle wird ein Verhältnis der Fahrgastströme von 100% (Nordwest) zu ca. 40% (Ost) ausgewiesen, was die deutliche Reduzierung des Fahrgaststromes in der östlichen Richtung belegt. In diesen Werten sind die Ein-/Aussteigenden der endenden Linien 4 und 12 enthalten.

In Höhe und Ausrichtung entspricht die unterschiedliche Verteilung der Ein-/Aussteigenden der räumlich unterschiedlichen Verteilung der Einwohnerinnen und Einwohner innerhalb der Stadt Halle (Saale) sowie den Verkehrsströmen im MIV (Binnenverkehr).

Bedingt durch die aktuell fehlende bauliche und betriebliche Trennung des Wenderegimes von der durchgehenden Streckenführung ist aufgrund der hohen Fahrzeugbelegung im Bereich Riebeckplatz/ Hauptbahnhof in der täglichen Betriebsführung die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens stark eingeschränkt (z.B. stauen sich auflaufende Fahrten im Zulauf auf die bestehende Wendeanlage, Fahrten in Nord-Süd-Richtung werden durch auflaufende Fahrten behindert etc.). Die Anordnung der Weichenverbindung führt im Zeitraum des Wendens (2...3 min) zu Behinderungen der stadtauswärts fahrenden Züge. Bei einer Zugfolge von ca. 3...4 min (16 Fahrten/h bei 4 Linien im 15'-Takt) sind zudem in der Fahrplangestaltung bereits die Zeitfenster zur Ankunft bzw. Abfahrt festgelegt. Hierdurch sind die Freiheitsgrade in der Fahrplangestaltung stark eingeschränkt. Dies beeinflusst auch die Wirtschaftlichkeit und Stabilität des Linienbetriebs.

Als Zulaufstrecke zum Betriebshof Freimfelder Straße sind im Zeitraum des Einrückens (Mo-Fr ca. 18:00 bis 20:30) zusätzliche Fahrten im bestehenden Wenderegime über das südliche Gleis zu führen. Hierbei kann ein Aufstauen der Züge nicht vermieden werden.

Im Fahrplansystem wirken sich durch bauliche und betriebliche Festsetzungen weitere Einflüsse auf den Wendevorgang am Hauptbahnhof aus, welche die Zeitfenster für das Wenden vorgeben. Bedingt durch die eingleisigen Strecken der Linien 4, 5 und 7 im Stadtgebiet von Halle (Saale) und die eingleisigen Strecken auf der Linien 5 im Saalekreis sind für die Befahrung dieser Abschnitte definierte Zeiten bereits in der Fahrplankonstruktion dieser Linien vorgegeben.

An den Endstellen der betroffenen Straßenbahnlinien erfolgen Verknüpfungen mit Buslinien, die somit auch beeinflusst werden.

Die derzeitige bauliche Situation wurde mit Inbetriebnahme der neuen Verkehrsführung am Riebeckplatz im Zuge der Straßenbahnneubaustrecke „Halle-Neustadt – Rennbahnkreuz – Riebeckplatz - Hauptbahnhof“ realisiert. Zwar sind die Fahrgastzahlen in und von Richtung Osten mit der Verlängerung der Straßenbahnstrecke in der Delitzscher Straße deutlich gestiegen, jedoch besteht nicht der Kapazitätsbedarf, um alle Linien in östlicher Richtung weiter zu betreiben. Somit besteht die wirtschaftliche Notwendigkeit zwei Linien vorher enden zu lassen (Linie 4 und Linie 12). Durch die Anschaffung von Zweirichtungsfahrzeugen entfielen die notwendigen Fahrten zu Wendeschleifen. Die Nutzung einer normalen Haltestelle am Hauptbahnhof als Endstelle wurde möglich. Der Wendevorgang wird seitdem mit nachteiligen Auswirkungen auf den durchgehenden Linienverkehr auf den bestehenden Richtungsgleisen abgewickelt.

3 Ergebnisse der Vorplanung

3.1 Allgemeines

Das Untersuchungsgebiet liegt im städtischen Raum am Hauptbahnhof. Es ist gekennzeichnet als Umsteigepunkt zu regionalem und überregionalem Verkehr in Verbindung mit durchgehenden sowie am Hauptbahnhof endenden Linien der Straßenbahnen.

Für die Standortfindung sind folgende Kriterien relevant

- Einhaltung der Gleisparameter
- Nähe zu Bahnsteigen
- Beeinträchtigung Straßenbahnverkehr
- Betroffenheit Baumbestand

- Betroffenheit Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Betroffenheit Fußgänger und Radfahrer
- Betroffenheit Schulwegenetz
- Gewährleistung Verkehrssicherheit
- Gewährleistung Barrierefreiheit
- Betroffenheit Versorgungsanlagen
- Betroffenheit von Bausubstanz und Fremdgrundstücken
- Städtebauliche Aspekte
- Kosten

3.2 Untersuchte Varianten

Im Rahmen der Vorplanung wurde eine Vielzahl von Varianten untersucht. Dazu erfolgte zunächst eine Betrachtung möglicher Standorte des Aufstellgleises.

Die Untersuchung hat sich auf den Bereich zwischen dem Rondell Riebeckplatz und dem Knoten Herrmann-Richter-Weg bzw. der Merseburger Straße erstreckt.

U.a. wurden Varianten:

- östlich der Bahnbrücken über die Delitzscher Straße,
- im Bereich des Hans-Dietrich-Genscher-Platzes (Bahnhofsvorplatz),
- im Bereich der Unterführung für Fußgängerinnen und Fußgänger vom Bahnhofsvorplatz in Richtung Riebeckplatz
- sowie eine Integration in die Ernst-Kamieth-Straße/ den Ernst-Kamieth-Platz geprüft.

Die Anlage einer neuen Endstelle Hauptbahnhof wurde als neue Haltestelle, als separates Aufstellgleis und lediglich als Einbau von Gleiswechseln in die bestehenden Gleise sowie als Kombination der vorgenannten Möglichkeiten untersucht.

Dabei soll die Lage der bestehenden und der ggf. noch zu errichtenden Haltestellen auch weiterhin in unmittelbarer Nähe der Bahnsteigzugänge liegen. Die Wendestelle muss mindestens aus Richtung Franckestraße und Magdeburger Straße anfahrbar sein. Um unnötige Betriebsfahrten zu vermeiden, soll die Wendestelle an den bzw. in der unmittelbaren Nähe der Haltestellen des Hauptbahnhofes angeordnet werden.

Die Anlagen 1, 2 und 10 enthalten eine Übersicht der untersuchten Varianten.

Fazit:

Der Anordnung einer neuen Haltestelle als Endstelle (Variante 1) direkt neben der nördlichen Haltestellen „Hauptbahnhof“, ist aufgrund der zentralen Lage an den Aufgängen zu den Bahnsteigen 1 bis 6, der Möglichkeit zur Realisierung einer barrierefreien Anlage, des geringen baulichen Aufwandes und der Vermeidung zusätzlicher Betriebsfahrten der Vorzug einzuräumen.

Alle anderen Varianten liegen weiter vom Nachfrageschwerpunkt entfernt, weisen teils erheblich schlechtere Randbedingungen bezüglich der Eingriffe in Belange Dritter auf oder sind mit verkehrlichen Nachteilen mit negativen Auswirkungen auf das Betriebsregime der Verkehrsanlage verbunden.

3.3 Beschreibung der Vorzugsvariante

3.3.1 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im Ausbauabschnitt wird der ÖPNV auf separaten Gleisanlagen geführt.

Die heutige nördliche Haltestelle Hauptbahnhof befindet sich direkt unter der Eisenbahnüberführung der westlichen Gleisgruppe des Hauptbahnhofes Halle(S.) in den beiden nördlichen von vier Brückenfeldern. Im Folgenden werden die einzelnen Brückenfelder von Süd nach Nord durchnummeriert.

Das geplante Aufstellgleis wird im zweiten Brückenfeld (im Folgenden auch Durchgang genannt) als zusätzliche Haltestelle mit einer Bahnsteiglänge von 45 m angeordnet. Der Abzweig erfolgt aus dem Bogen der Bestandsgleise zur Ernst-Kamieth-Straße bei Kreuzung des Gegengleises. Dem Haltestellengleis wird ein neuer Bahnsteig zugeordnet. Die bestehende nördliche Haltestelle Hauptbahnhof wird unverändert erhalten und durch diese dritte Bahnsteigkante ergänzt. Die Nähe zu den Bahnsteigzugängen des Hauptbahnhofes entspricht dem heutigen Zustand.

Die geplante Endstelle wird zukünftig von den endenden Linien angefahren, dient als Haltestelle für Aussteiger/Einsteiger und den erforderlichen Wartehalt. Aufgrund der bestehenden geometrischen Verhältnisse, erfolgt die Ausfahrt erst auf das Gegengleis und dann über den vorhandenen Gleiswechsel in das Gleis Richtung Riebeckplatz.

Die geplante Endstelle wird mit einer Bahnsteigkante von 24 cm versehen und kann auf einer Regellänge von 45 m barrierefrei ausgebaut werden. Aufgrund der Auswirkungen des Gleisbogens aus Richtung Riebeckplatzrondell ist das Spaltmaß an der letzten Tür des ein-fahrenden Zuges eines in Doppeltraktion fahrenden MGT-K (derzeit längste im Regelbetrieb eingesetzte Fahrzeugkonstellation) um 2 cm auf 7 cm erhöht. Nach der neuen DIN 18040-3 muss dieses Maß ≤ 5 cm sein. An allen weiteren Türen ist das Spaltmaß barrierefrei ausbildbar. Die Grundbreite der Warteflächen beträgt im Mindestmaß 2,00 m. Dies stellt hier kein Problem dar, weil die rückwärtige Fläche mit zum Warten genutzt werden kann.

Fahrgastunterstände sind aufgrund der Lage unter der Eisenbahnüberführung nicht erforderlich. Die Endstelle wird analog der nebenliegenden Haltestelle mit Bänken, Papierkörben, Fahrplan, OFI, AFI ausgestattet.

Durch die neue Endstelle werden die derzeitigen Abhängigkeiten und Behinderungen bei Fahrplanabweichungen beseitigt. Das separate Aufstellgleis ermöglicht die Vorbeifahrt durchgehender Straßenbahnzüge an haltenden, die Fahrtrichtung wechselnden Straßenbahnzügen. Die Linien 7 und 9/10 stadtauswärts können auch bei wartenden Straßenbahnen der Linien 4 und 12 die Fahrt fortsetzen. Die Linien in Richtung Merseburger Straße werden nicht mehr blockiert durch wartende Fahrzeuge, die sich derzeit bedingt durch die Belegung der Wendeanlage außerhalb in Höhe Riebeckplatzrondell aufstellen müssen. Eine Vielzahl von Fahrplanabhängigkeiten entfällt. Damit werden ein größerer Freiheitsgrad bei der Fahrplanaufstellung und eine Sicherstellung der Fahrplaneinhaltung erreicht. Es bestehen nur noch Abhängigkeiten zwischen den wendenden Linien 4 und 12.

3.3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der MIV ist unter der Eisenbahnüberführung nicht erlaubt und wird aus diesem Grund nicht weiter betrachtet. Allerdings dient das zweite Brückenfeld als Feuerwehrezufahrt. Die erforder-

liche lichte Breite von 3,00 m und lichte Höhe von 3,90 m für die Befahrbarkeit durch Sonder-technik im Havariefall ist trotz der Planung der Endstelle in diesem Brückenfeld gewährleistet.

3.3.3 Radverkehr und Fußgängerverkehr

Der Planungsbereich befindet sich nicht im Zuge von Schulwegen zu Grundschulen. Im betreffenden, stark sowohl fußläufig als auch per Fahrrad frequentierten Bereich sind keine Unfälle aufgezeichnet.

Die derzeitige Führung des Radverkehrs in der Relation Riebeckplatzrondell - Delitzscher Straße erfolgt über einen separaten Zweirichtungsradweg entlang des südlichen Fahrbahnrandes der Delitzscher Straße unter der Eisenbahnüberführung. Ein zusätzliches Angebot für die Radfahrer mit dem Ziel Hauptbahnhof bzw. Fahrradabstellanlagen besteht in der Freigabe der Gehwege in den beiden südlichen Brückenfeldern mit Zeichen 239 StVO („Fußgänger“) mit Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“). Der Radfahrer darf auf einem derart gekennzeichneten Gehweg nur Schrittgeschwindigkeit fahren und muss dem Fußgängerverkehr Vorrang einräumen. Das erste Brückenfeld ist 6,50 m breit. Das zweite Brückenfeld ist 7,50 m breit, abzüglich der Fahrradabstellanlagen verbleiben derzeit 4,35 m nutzbare Breite. Es befinden sich 30 Anlehnbügel, also theoretisch 60 Radabstellplätze im Feld zwei. Diese Bügel sind für den heutigen Bedarf nicht ausreichend. Auch die auf dem Bahnhofsvorplatz befindlichen Radabstellanlagen sind überlastet. Es werden verschiedene Ausstattungselemente (Schilderpfosten, Masten, Geländer etc.) zum Anschließen der Fahrräder benutzt.

Der Fußgängerverkehr (Radfahrer frei) wird durch die beiden südlichen Brückenfelder geführt. Eine Zählung vom 07.11.2016 ergab ca. 1000 Fußgänger und Radfahrer pro Spitzens-tunde in beiden Richtungen in den Durchgängen eins und zwei gemeinsam. Der Anteil der Radfahrer beträgt davon ca. 15 %. Nach Realisierung des Fahrradparkhauses (siehe unten) westlich der Gleise der DB AG würde eine Verlagerung des Quell-Zielcharakters des Radverkehrs vor die Durchgänge erfolgen. Dadurch würde sich die Situation der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität weiter verbessern, weil sich die Anzahl der mitbenutzenden Radfahrerinnen und Radfahrer in den Durchgängen deutlich verringern würde.

Mit der Einrichtung der Endstelle Hauptbahnhof verändern sich die Bedingungen für die Radfahrer und Fußgänger insoweit, dass durch Anlage der Endstelle die nutzbare Gehwegbreite (weiterhin Radfahrer frei) beider südlichen Brückenfelder von insgesamt 10,85 m auf 9,15 m effektiv um ca. 1,70 m verschmälert wird. Die Gehweganlage ist weiterhin ausreichend leistungsfähig.

Um die verbleibende Querschnittsbreite der Gehwege nicht weiter einzuschränken, wird der Ersatz für die 30 entfallenden Fahrradbügel nicht wieder in die Brückenfelder eingeordnet. Die vorhandene Fahrradabstellanlage muss an dieser Stelle entfallen.

Die Stadt Halle plant aufgrund des Mangels an Fahrradabstellanlagen im Bereich des Hauptbahnhofes unabhängig von der Baumaßnahme Endstelle Hauptbahnhof den Bau eines Fahrradparkhauses im Bereich der Böschung westlich der EÜ. In dieser Planung wird der Ausgleich für die entfallenden 30 Bügel berücksichtigt. Die Planung des Fahrradparkhauses ist keine Folgemaßnahme des Stadtbahnprogramms. Ein Realisierungstermin kann noch nicht benannt werden.

Mit Beginn der Stadtbahnmaßnahme und bis zur Inbetriebnahme des Fahrradparkhauses wird Ersatz für die verdrängten Fahrradbügel angeboten. Dafür sind in Abhängigkeit von der Nutzungsdauer die in der Anlage 11 dargestellten Standortoptionen geeignet. Die funktional für die Radfahrer beste Standortoption 1 würde einem Fahrradparkhaus im Wege stehen. Standortoption 2 könnte als zusätzliche Stellplatzanlage auch dauerhaft bestehen bleiben. Standortoption 3 böte sich als kurzzeitige Übergangslösung an. Im Rahmen der folgenden Entwurfsplanung wird in Abhängigkeit vom Planungs- und Realisierungsstand des Fahrradparkhauses sowie vom Bauablaufplan der DB- Baumaßnahme Umbau „Knoten Halle“ (bauzeitliche Inanspruchnahme von öffentlichen Verkehrsflächen angedacht) eine Festlegung des Standortes erfolgen. Wenn bei Baubeginn der Endstelle Hauptbahnhof ersichtlich ist, dass das Fahrradparkhaus errichtet wird, werden die bauzeitlichen Fahrradbügel ohne Überdachung errichtet. Falls das Fahrradparkhaus nicht errichtet wird, werden die Fahrradbügel als dauerhafter Ersatz mit Überdachung gebaut.

3.3.4 Straßenraumgestaltung

Das Leitbild zur zukünftigen Entwicklung des Riebeckplatzes wird bezüglich der städtebaulichen Aspekte berücksichtigt.

Im Zusammenhang mit dem Riebeckplatzausbau wurden die Flächen unter der Eisenbahnüberführung mit dem aus dem Rondell ankommenden Pflaster/Platten gestaltet. Diese Gestaltung wird im geplanten Bereich der Endstelle Hauptbahnhof in Material und Verlegeprinzip wieder fortgeführt.

Die Endstelle erhält ein Blindenleitsystem. Im Detail muss in der Entwurfsplanung mit dem Behindertenbeauftragten und den Verbänden abgestimmt werden, ob hier die Gestaltung nach dem neuen Regelwerk oder in Abgleich/Anpassung auf die bestehende, nebenliegende Haltestelle ausgeführt werden soll.

Begrünung

Es gibt keine Eingriffe in Grünflächen.

Fahrleitungsanlage

Die Erweiterung der bestehenden Anlage zum Überspannen des Aufstellgleises mit Fahrleitung wird mit dem Entwurf geplant.

Beleuchtung

Das Erfordernis zusätzlicher Beleuchtungseinrichtungen für das Aufstellgleis ist nach Bestätigung der Vorzugsvariante zu prüfen.

Entwässerung

Das Aufstellgleis erhält einen verrohrten Sickerstrang zur Gewährleistung der Planumsentwässerung. Der Anschluss erfolgt über das Entwässerungssystem des Gleisbestands oder direkt an das Abwassernetz der HWS.

Immissionstechnische Untersuchung

Bei den geplanten Maßnahmen innerhalb des Ausbauabschnittes ist jeweils die Anwendbarkeit der 16. BImSchV zu prüfen. Im §1 der 16. BImSchV wird ausgeführt:

- 1) *Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisen- und Straßenbahnen.*
- 2) *Die Änderung ist wesentlich, wenn*
 - a.) *eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder*
 - b.) *durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.*

Die Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweges ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird (gilt nicht in Gewerbegebieten).

Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich nicht um eine wesentliche Änderung nach 2a, da der vorhandene Schienenweg nicht „um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird“. Vielmehr handelt es sich hier um den Bau eines Nebengleises an einer vorhandenen durchgehenden Stadtbahnstrecke, welches nicht in den Geltungsbereich nach Punkt 2a fällt.

Inwieweit ein erheblicher baulicher Eingriff nach 2b) zu verzeichnen ist, muss in den weiteren Planungen durch Begutachtung und Abstimmung mit der Unteren Immissionsschutzbehörde geprüft werden. Im Falle der Feststellung eines erheblichen baulichen Eingriffes ist darüber hinaus mit der Unteren Immissionsschutzbehörde abzustimmen, ob aufgrund der Umfeldnutzung und der gegebenen Vorbelastung auf einen schalltechnischen Nachweis verzichtet werden könnte.

4 Kosten und Finanzierung

Der Ausbau der Endstelle Hauptbahnhof ist Bestandteil der Stufe 2 des Stadtbahnprogramms (Stufenbeschluss zur Stufe 2 vom 25.09.2013, V/2012/10579). Maßnahmeträgerin ist die Hallesche Verkehrs-AG.

Auf Grundlage der Vorplanung (Kostenschätzung) wurden die Kosten mit einem Umfang von ca. 0,76 Mio. Euro netto ermittelt.

Die Finanzierung der Maßnahmen der Verkehrsanlagen ist aus dem Stadtbahnprogramm Halle vorgesehen. Dieses wurde durch den Stadtrat mit dem Grundsatzbeschluss zum Stadtbahnprogramm am 28. September 2011 (V/2011/09954) beschlossen. Es wird eine Förderung von Bund und Land mit insgesamt 90 % angestrebt.

Der HAVAG werden die erhöhten Aufwendungen bei der Betriebsführung während der Bauzeit entsprechend dem Verkehrsbedienungs- und Finanzierungsvertrag als Betriebskostenzuschuss erstattet. Der Stadt entstehen damit keine Baukosten.

Die Unterhaltungskosten für die Verkehrsanlage sind in Anlage 5 enthalten.

Dauerhafter Grunderwerb ist prinzipiell nicht erforderlich.

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

Fuß- und Radverkehr

Die Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten liegt als Anlage 6 bei. Die Hinweise wurden berücksichtigt.

Familienverträglichkeit

Die Ergebnisse der Prüfung der Kriterien der Familienverträglichkeit laut Katalog B sind in der Anlage 7 dargestellt. Aufgrund der Querschnitts- und der Haltstellengestaltung ist das Vorhaben familienverträglich.

Barrierefreiheit

Die Ergebnisse der Prüfung der Kriterien für die Barrierefreiheit laut DIN 18040-3 sind in der Anlage 8 dargestellt. Die Planung wurde mit dem Behindertenbeauftragten im Mai 2017 vorabgestimmt. 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 voraussichtlich ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. In Abhängigkeit von den Abstimmungen mit den Betroffenen ist ggf. auch eine Plangenehmigung oder ein Planverzicht möglich. Der Baubeginn ist für April 2019 geplant. Die Bauausführung soll im November 2019 abgeschlossen sein.