

Ausschuss für Planungsangelegenheiten

Dienstag, 15. Mai 2018

Öffentlicher Teil

Tagesordnungspunkt 1.

Eröffnung der Sitzung,
Feststellung der Ordnungsmäßigkeit der Einladung und
der Beschlussfähigkeit

Tagesordnungspunkt 2.

Feststellung der Tagesordnung

Tagesordnungspunkt 3.

Genehmigung der Niederschrift

Tagesordnungspunkt 3.1.

Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift vom
13.03.2018

Tagesordnungspunkt 3.1.

Entscheidung über Einwendungen gegen die Niederschrift vom
10.04.2018

Tagesordnungspunkt 4.

Beschlussvorlagen

Tagesordnungspunkt 4.1.

Bebauungsplan Nr. 170.1 „Böllberger Weg/Mitte, An der ehemaligen Brauerei“ – Abwägungsbeschluss

Vorlage: VI/2017/03489

Tagesordnungspunkt 4.2.

Bebauungsplan Nr. 170.1 „Böllberger Weg/Mitte, An der ehemaligen Brauerei“ – Satzungsbeschluss

Vorlage: VI/2017/03490

Tagesordnungspunkt 4.3.

Hochwasserfolgemaßnahme Nr. 93 – Saalepromenade Giebichenstein, Änderung des Baubeschlusses

Vorlage: VI/2018/03931



Tagesordnungspunkt 4.4.

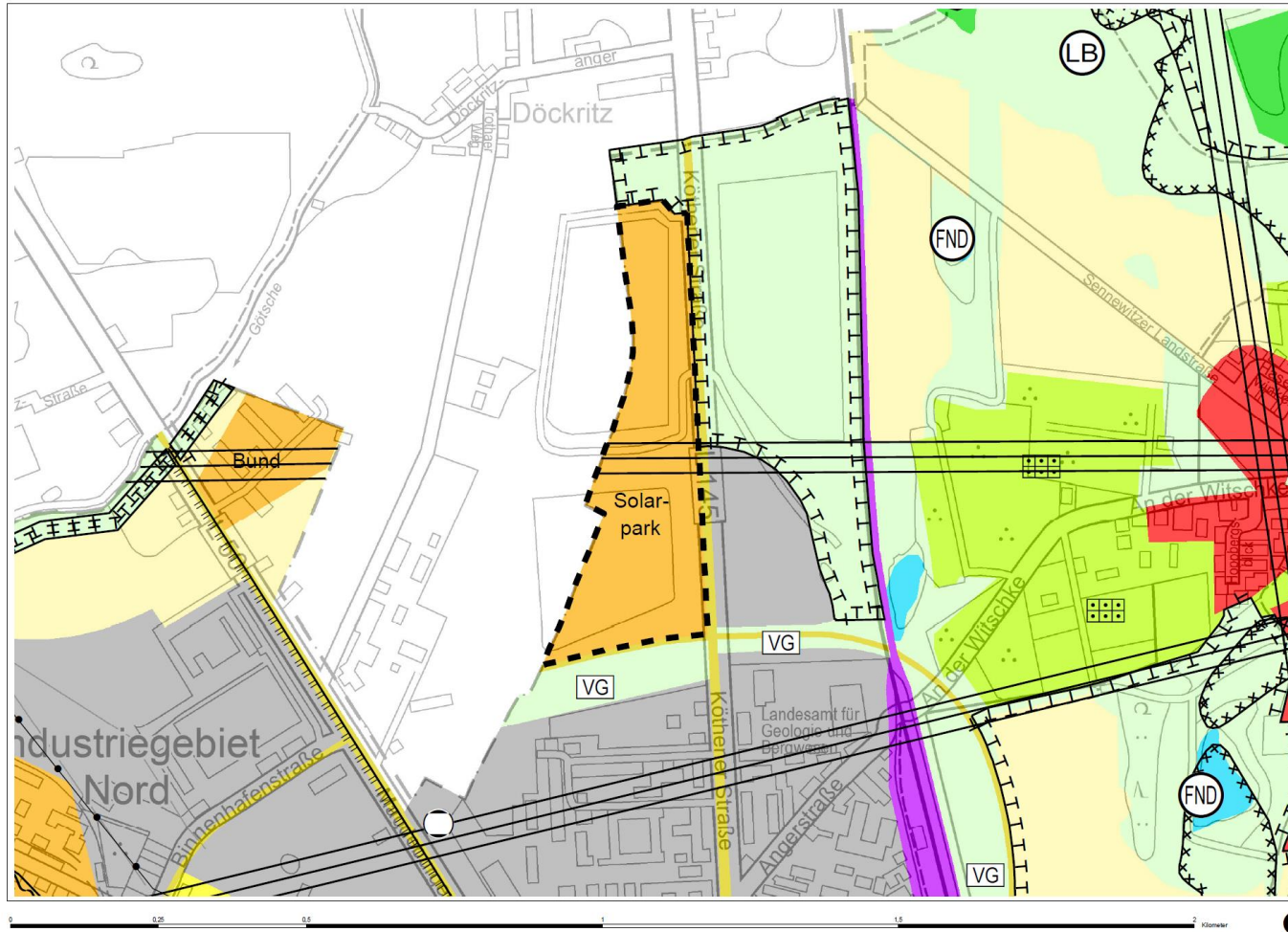
Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Halle (Saale),
Ifd. Nr. 32 „Sonderbaufläche Solarpark Trotha, Köthener Straße“
– Beschluss zur öffentlichen Auslegung

Vorlage: VI/2017/03414

Änderungsplan

FLÄCHENNUTZUNGSPLAN DER STADT HALLE (SAALE)

Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Halle (Saale), lfd. Nr. 32 „Sonderbaufläche Solarpark Trotha, Köthener Straße“

hallesaale*
HÄNDELSTADT


Kartengrundlage: Abteilung Stadtvermessung

STADT HALLE (SAALE), GESCHÄFTSBEREICH II, FACHBEREICH PLANEN

ÄNDERUNGSPLAN

Maßstab des Originals 1 : 10.000

- Geltungsbereich der FNP-Änderung
- Sonderbauflächen mit Zweckbestimmung (Solarpark)
- Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft
- Richtfunktrasse

Flächenbilanzierung

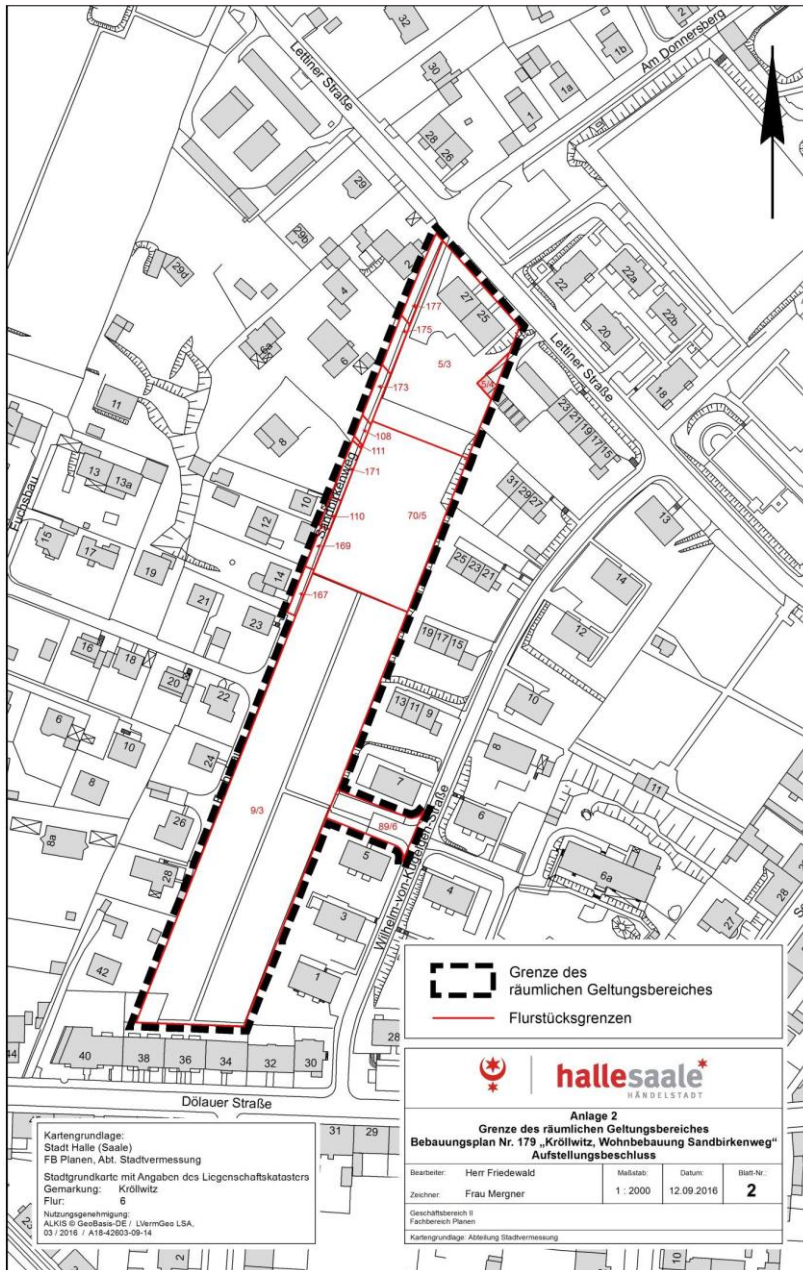
Sonderbauflächen	115.516 m ²
Summe	115.516 m ²

Ausdruck vom 22. Januar 2018

Tagesordnungspunkt 4.5.

Bebauungsplan Nr. 179 „Kröllwitz, Wohnbebauung Sandbirkenweg“
– Aufstellungsbeschluss

Vorlage: VI/2018/03735



Lageplan mit räumlichem Geltungsbereich

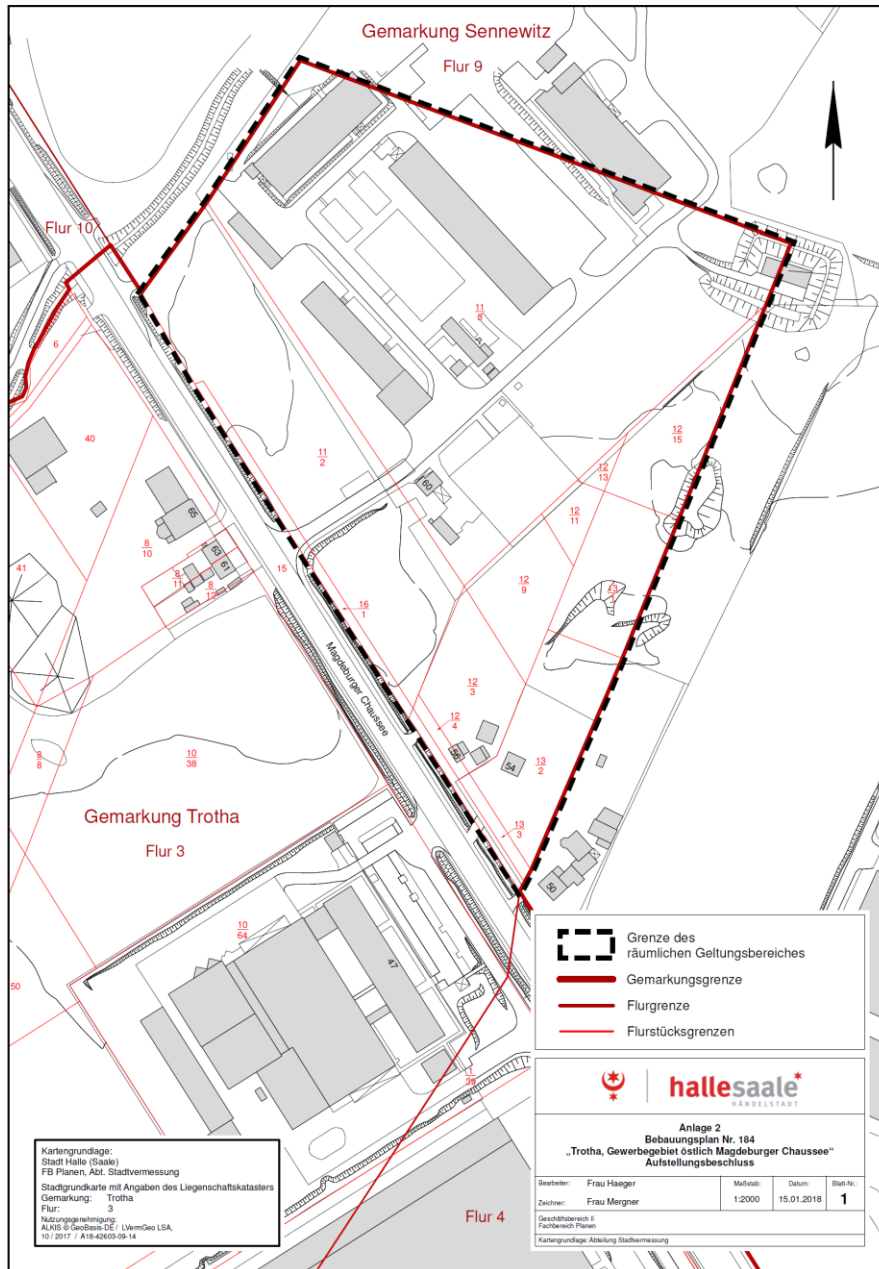


Bebauungsvorschlag

Tagesordnungspunkt 4.6.

Bebauungsplan Nr. 184 „Trotha, Gewerbegebiet östlich der Magdeburger Chaussee“ – Aufstellungsbeschluss

Vorlage: VI/2018/03740



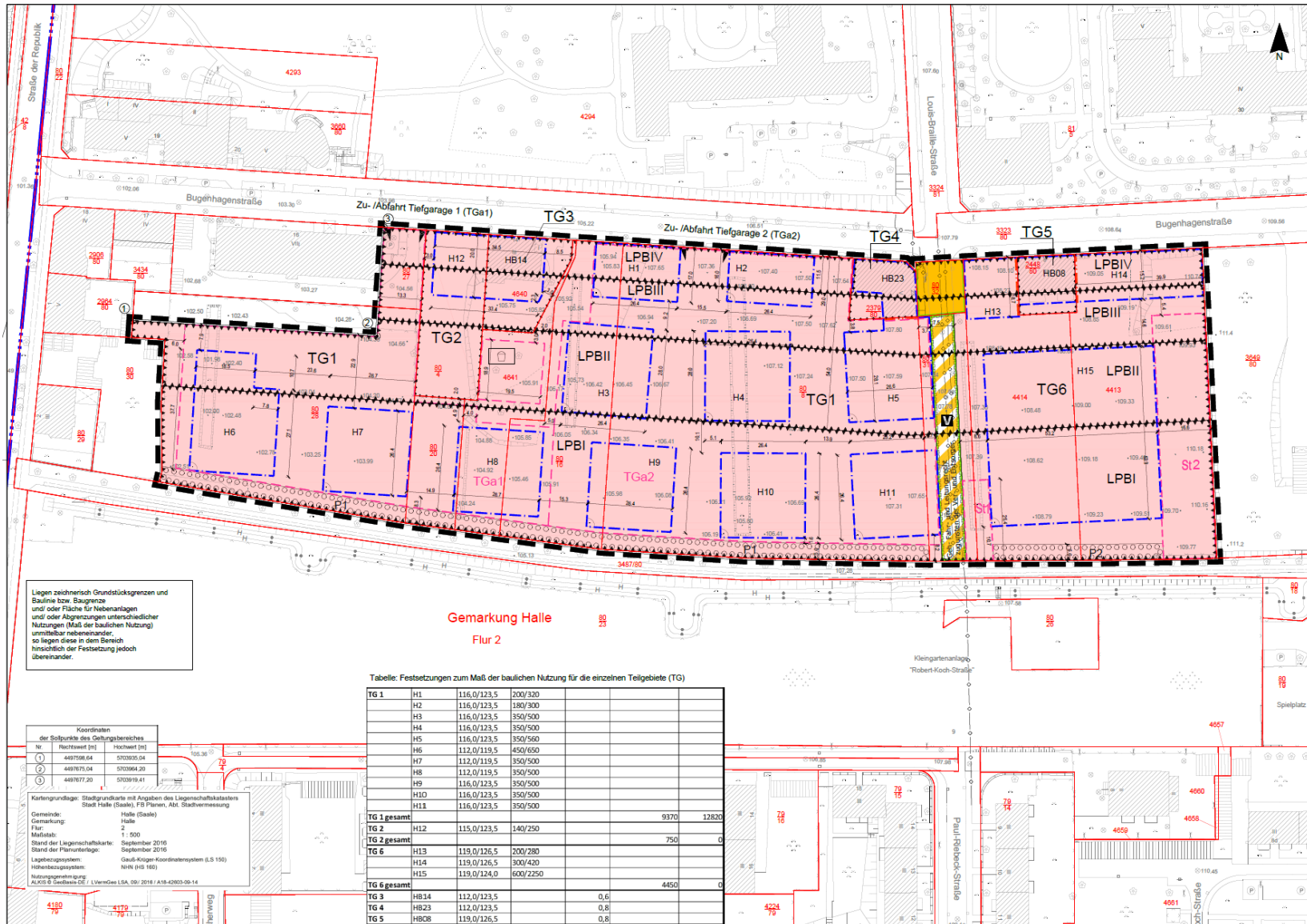
Lageplan mit räumlichem Geltungsbereich

Tagesordnungspunkt 4.7.

Bebauungsplan Nr. 144 „Wohngebiet an der Bugenhagenstraße“
– Beschluss zur erneuten öffentlichen Auslegung

Vorlage: VI/2018/03920

Planzeichnung



Tagesordnungspunkt 4.8.

Gestaltungsbeirat 2018 - 2020

Vorlage: VI/2018/03916

Tagesordnungspunkt 5.

Anträge von Fraktionen und Stadträten

Tagesordnungspunkt 5.1.

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
zur Instandsetzung von Fuß- und Radwegen

Vorlage: VI/2018/03722

Tagesordnungspunkt 5.2.

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Gestaltung der Fassade des Stadthauses

Vorlage: VI/2018/03881

Tagesordnungspunkt 5.3.

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
zur Umsetzung von Projekten des Wassertourismuskonzeptes
der Stadt Halle (Saale)

Vorlage: VI/2018/03884

Tagesordnungspunkt 5.4.

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Baumfällungen im
Jahr 2013 im Bereich der halle-Saale-Schleife

Vorlage: VI/2018/03885

Tagesordnungspunkt 5.5.

Antrag der Fraktion MitBÜRGER für Halle – NEUES FORUM
zur Visualisierung von Bauprojekten

Vorlage: VI/2018/03897

Tagesordnungspunkt 5.6.

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
zu den Projekten Sandangerbrücke und Slipanlage Elisabethsaale

Vorlage: VI/2018/03964

Tagesordnungspunkt 6.

Schriftliche Anfragen von Fraktionen und Stadträten

Tagesordnungspunkt 7.

Mitteilungen

Tagesordnungspunkt 7.1.

Zusätzliche Saalequerungen für den Kfz-Verkehr im Stadtgebiet

Vorlage: VI/2018/03843

Untersuchung der Notwendigkeit eines nördlichen Saaleüberganges im Stadtgebiet von Halle (Saale)

- I. Grundlage der Untersuchung
- II. Ergebnisse der Untersuchung
- III. Zeitschiene für das weitere Verfahren

I. Grundlage der Untersuchung

1. Der Stadtrat hat die verkehrspolitischen Leitlinien als Grundlage der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung beschlossen (Stadtratssitzung vom 28.09.2016, VI/2016/01895).

Leitlinie Nr. 3

Für eine langfristige mögliche Saalequerung wird planungsrechtlich Vorsorge durch Trassenfreihaltung getroffen.

I. Grundlage der Untersuchung

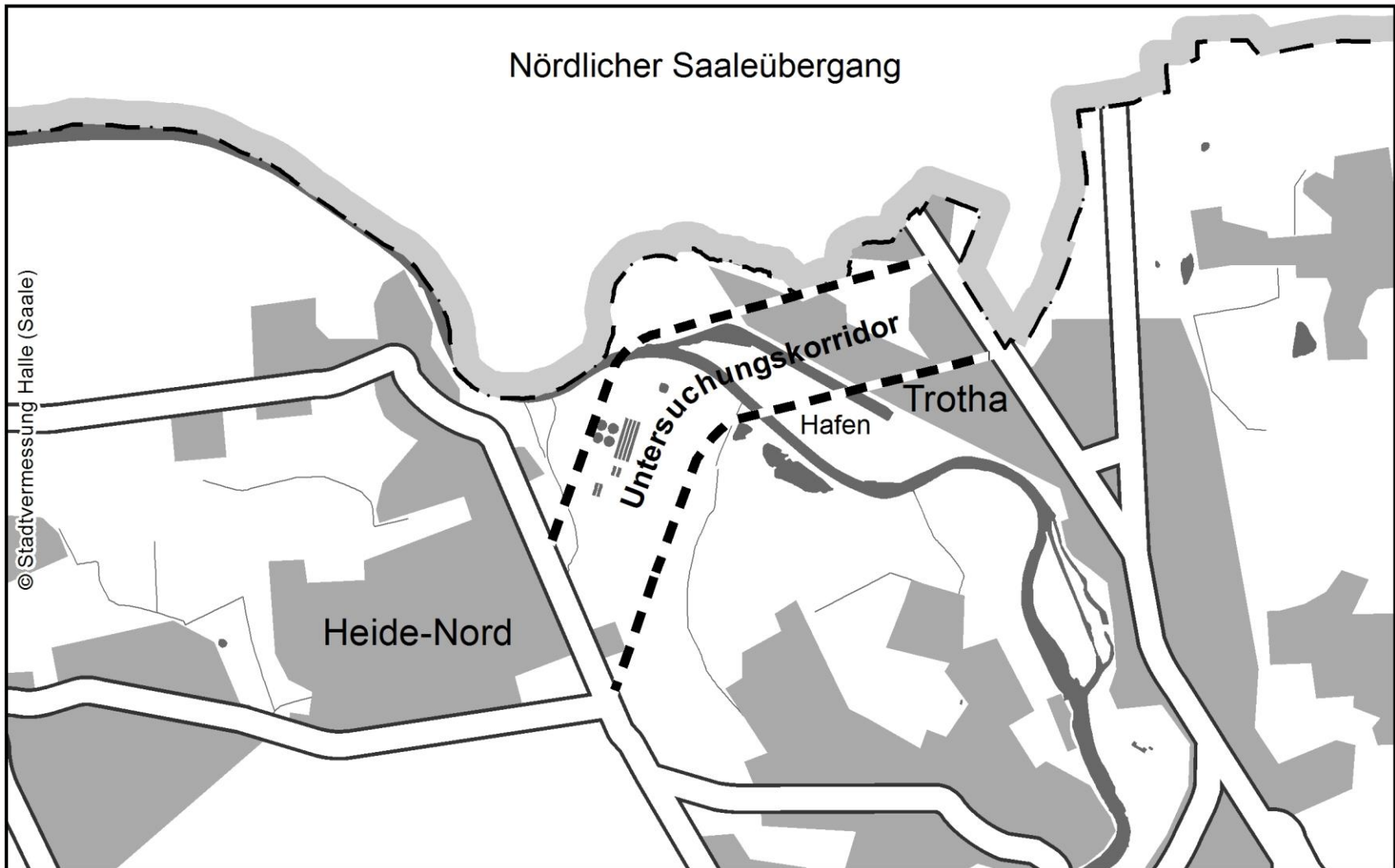
2. Der Stadtrat hat dem Entwurf der Kategorisierung des Hauptstraßennetzes auf der Basis der 2014/2015 durchgeführten Netzanalyse nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 08) zugestimmt (Stadtratssitzung vom 25.01.2017, VI/2016/02350).

Beschlusspunkt 2:

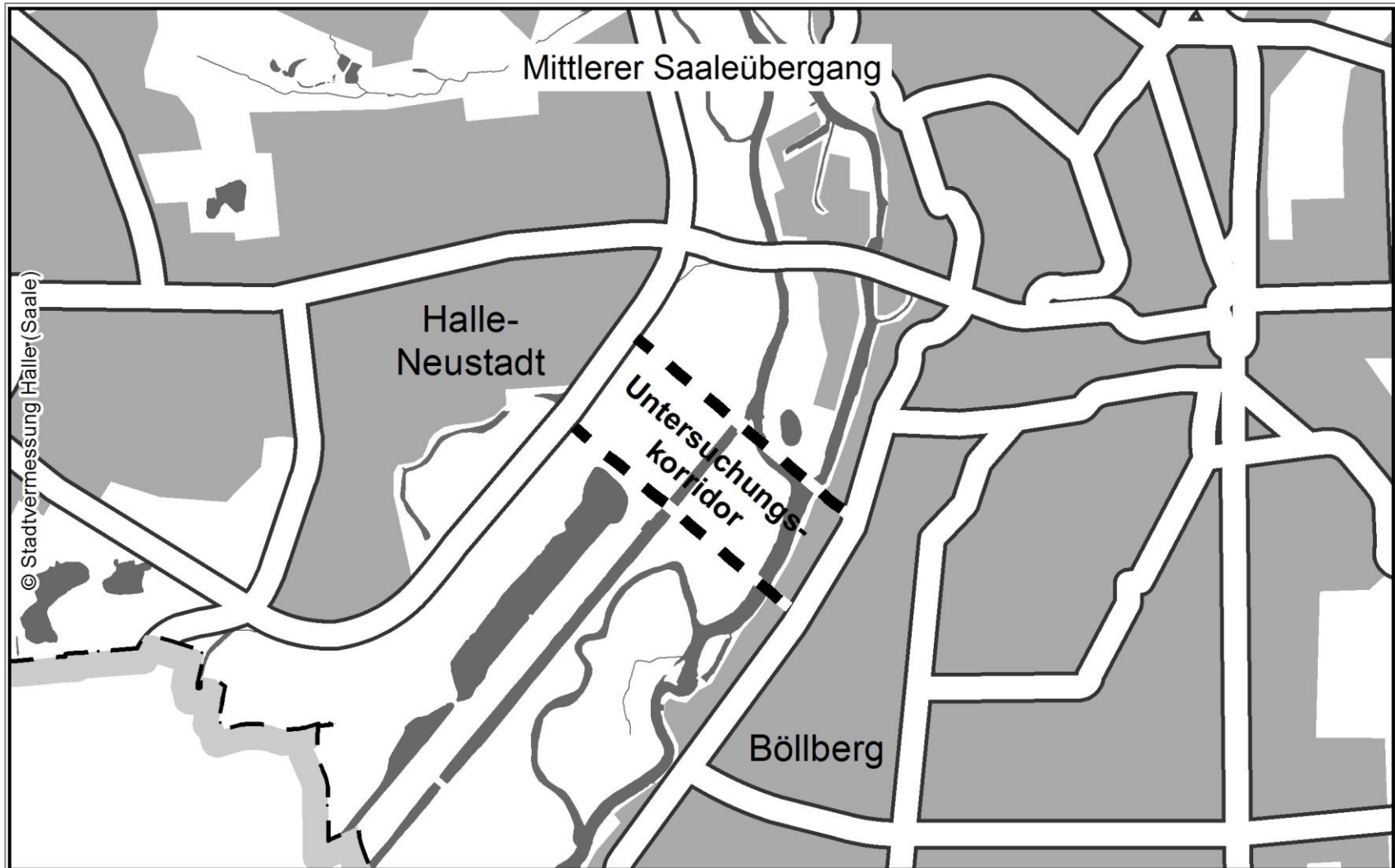
Die Stadtverwaltung wird beauftragt, in das kategorisierte Hauptstraßennetz in seiner Weiterentwicklung zum Netz 2030 folgende Freihaltetrassen für Saaleübergänge zu integrieren und die Aufnahme in den Flächennutzungsplan zu prüfen:

- nördlicher Saaleübergang zwischen Nordstraße und L50 in Höhe des Hafens Trotha,
- mittlerer Saaleübergang zwischen der Straße An der Feuerwache und dem Böllberger Weg südlich der Rennbahn,
- Südlicher Saaleübergang.

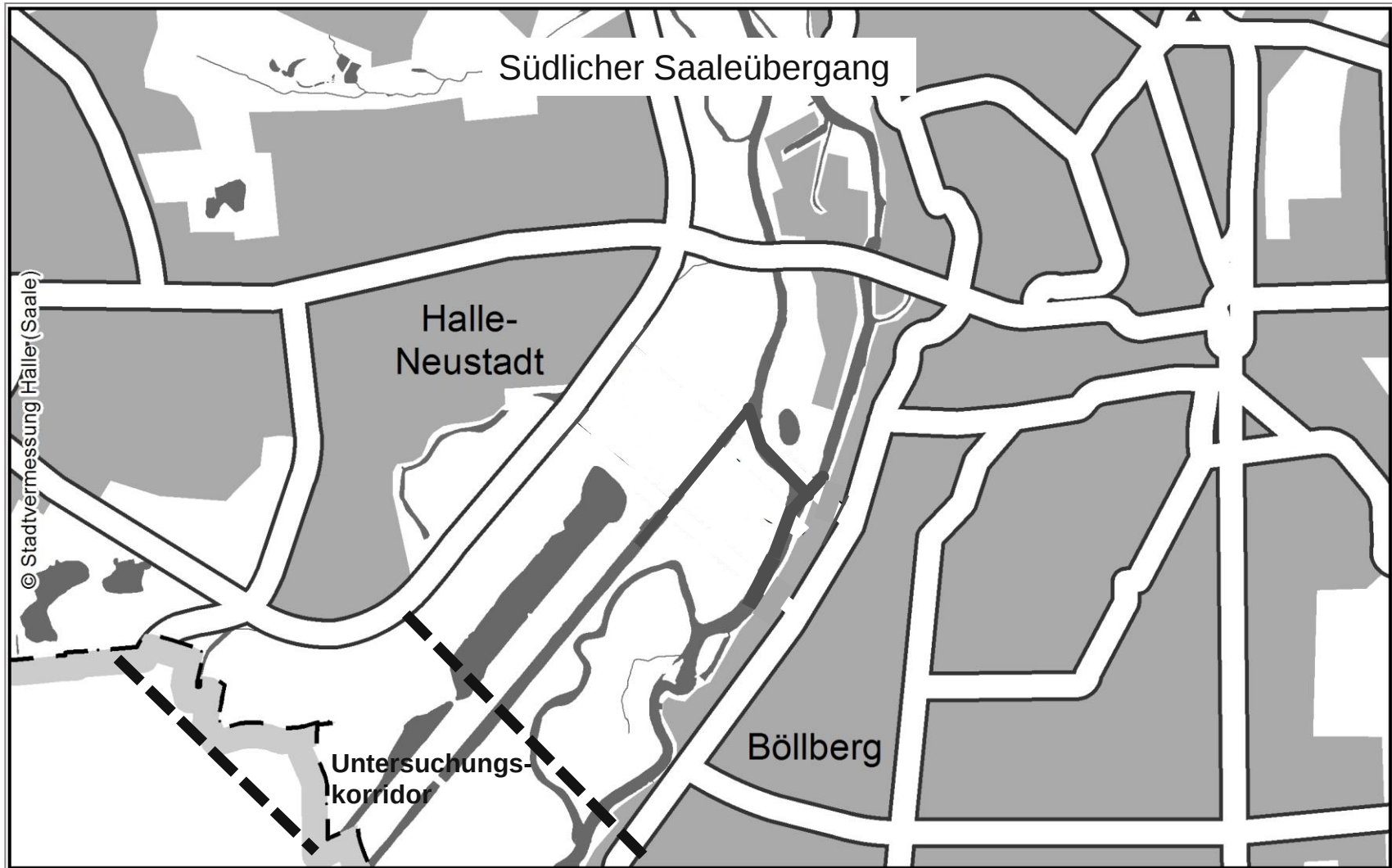
I. Grundlage der Untersuchung



I. Grundlage der Untersuchung

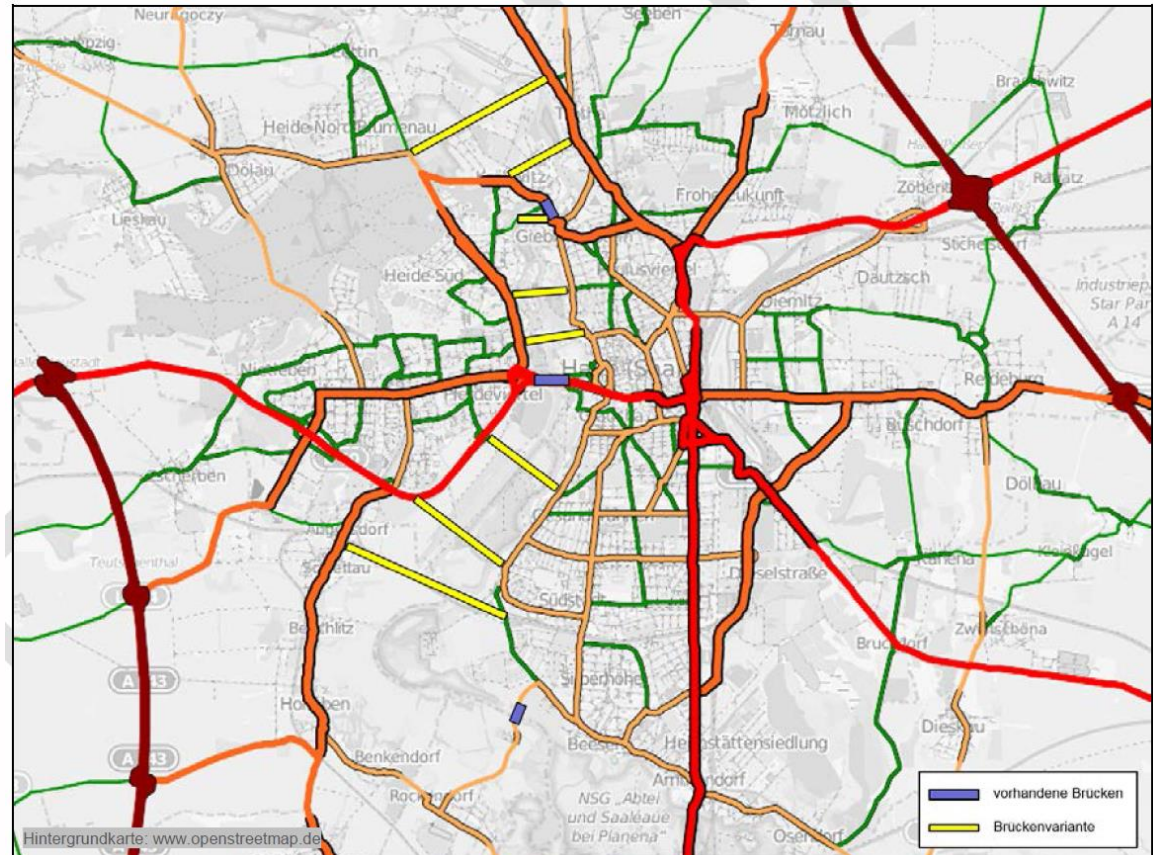


I. Grundlage der Untersuchung



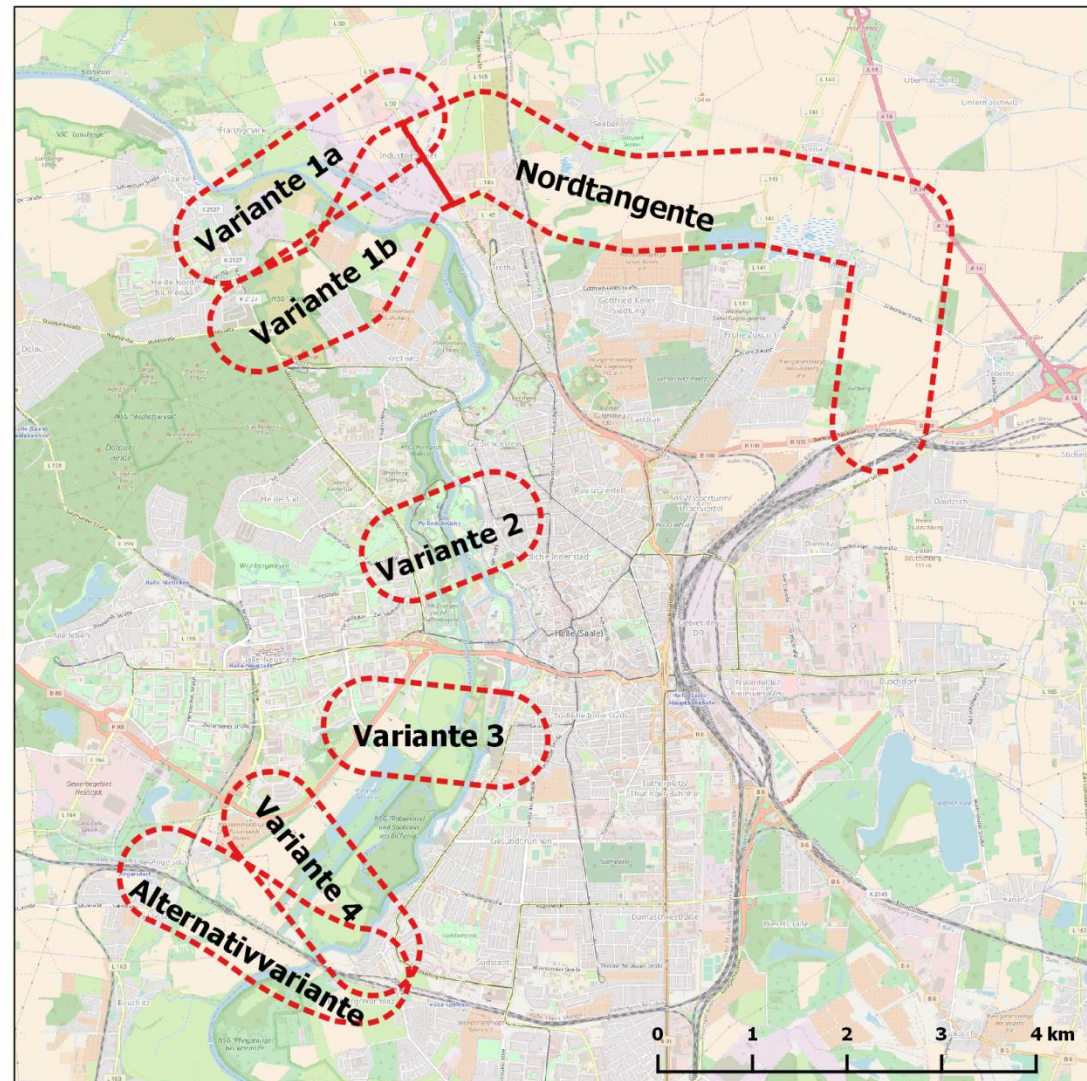
II. Ergebnisse der Untersuchung

- Untersuchung durch das Büro IVAS 2015; Suche nach der verkehrswirksamsten Brückenvariante
- Beurteilung nach der Entlastungswirkung auf den zentralen Saaleübergang im Verlauf der B80
- Beurteilung nach Gesichtspunkten der Netzsicherheit und der Möglichkeiten für ÖPNV und Radverkehr
- Auswahl der Varianten 1-4, um bei weitergehenden Beurteilungen in raumplanerischen Verfahren auf eine Vergleichsvariante Bezug nehmen zu können



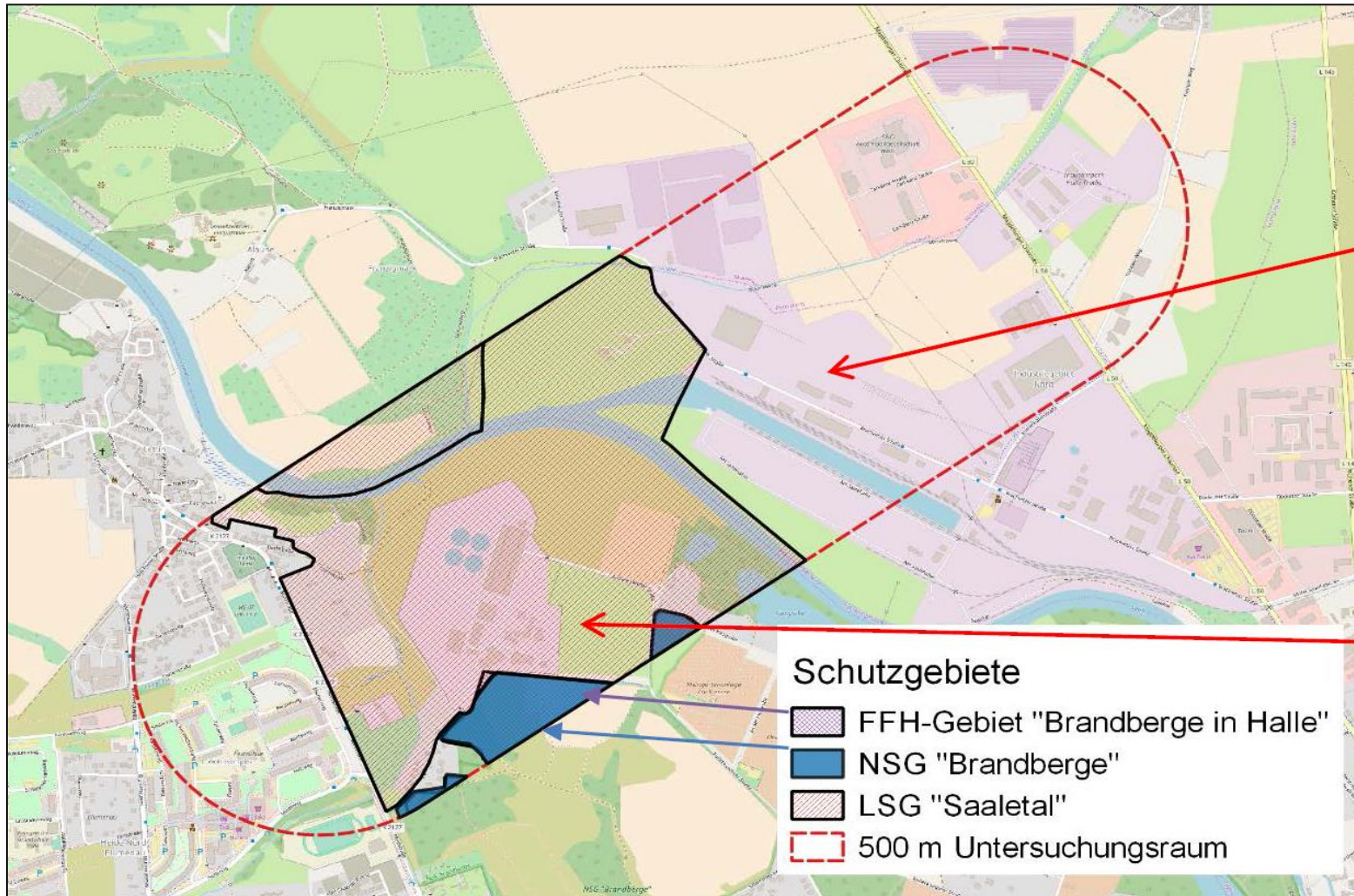
II. Ergebnisse der Untersuchung

- Untersuchung durch ein externes Büro (Landschaftsarchitekten)
- zwischen Juni 2017 und November 2017
- Suche nach dem konfliktärmsten Korridor
- Vorgehen anhand der Wertigkeiten der Umweltschutzgüter nach UVPG § 2
- Erstellen einer Bewertungsmatrix für jede Variante mit Untervarianten
- Zusammenfassung der Bewertung in einer Raumwiderstandsanalyse



II. Ergebnisse der Untersuchung

Der nördliche Korridor erhält die beste Bewertung, d.h. er ist der Konfliktärmste. Er erfüllt folgende Anforderungen:



- Geringste durchschnittliche Wertigkeit der Umweltschutzgüter nach UVPG § 2 im Variantenvergleich
- Erhöhung der Netzsicherheit im Fall von Hochwasser bzw. anderen Havarien und Baumaßnahmen im Bereich der zwei bestehenden innerstädtischen Saalebrücken
- Entlastung der Kröllwitzer Straße und der Kröllwitzer Brücke von Kfz-Verkehr
- Entlastung des Knotens Fährstraße / Seebener Straße / Burgstraße, an dem eine Trennung von ÖPNV und Kfz-Verkehr räumlich nicht erreichbar ist
- Verbesserung der Luftqualität und Reduzierung der Lärmbelastung auf der Kröllwitzer Straße sowie auf Burgstraße und Großer Brunnenstraße
- Anbindung und Erschließung geplanter Wohnstandorte sowie Gewerbeflächen im nördlichen Stadtgebiet
- Verbindung mit möglicher Nordtangente zwischen L50 und B100

III. Zeitschiene für das weitere Verfahren

- Mai 2018 Informationsvorlage im Stadtrat zu den Ergebnissen der Untersuchung
- Juni 2018 Beschlussvorlage des Stadtmobilitätsplanes

Beschlusspunkt zu den Saaleübergängen:

Bezüglich einer möglichen weiteren Saalequerung für Kfz im Stadtgebiet wird beschlossen, nur noch den nördlichen Korridor planerisch zu verfolgen und in den Flächennutzungsplan aufzunehmen.

- 2019 Linienbestimmungsverfahren für den nördlichen Saaleübergang
- 2020 Übernahme der Freihaltetrasse in den neuen Flächennutzungsplan
- ab 2020 evtl. weitere Planungen für den nördlichen Saaleübergang

Tagesordnungspunkt 7.2.

Innerstädtische Ortsumgehungen in der Bauleitplanung

Vorlage: VI/2018/03859

Tagesordnungspunkt 7.3.

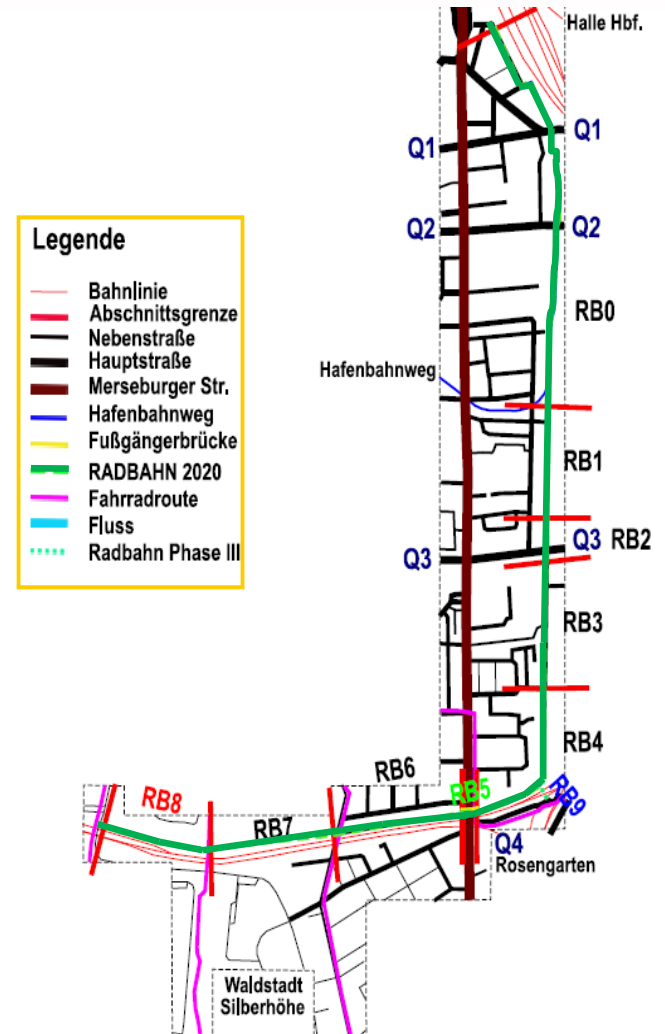
Quartalsbericht IV/2017 Stadtbahnprogramm Halle der Maßnahmeträgerin HAVAG

Vorlage: VI/2018/03870

Tagesordnungspunkt 7.4.

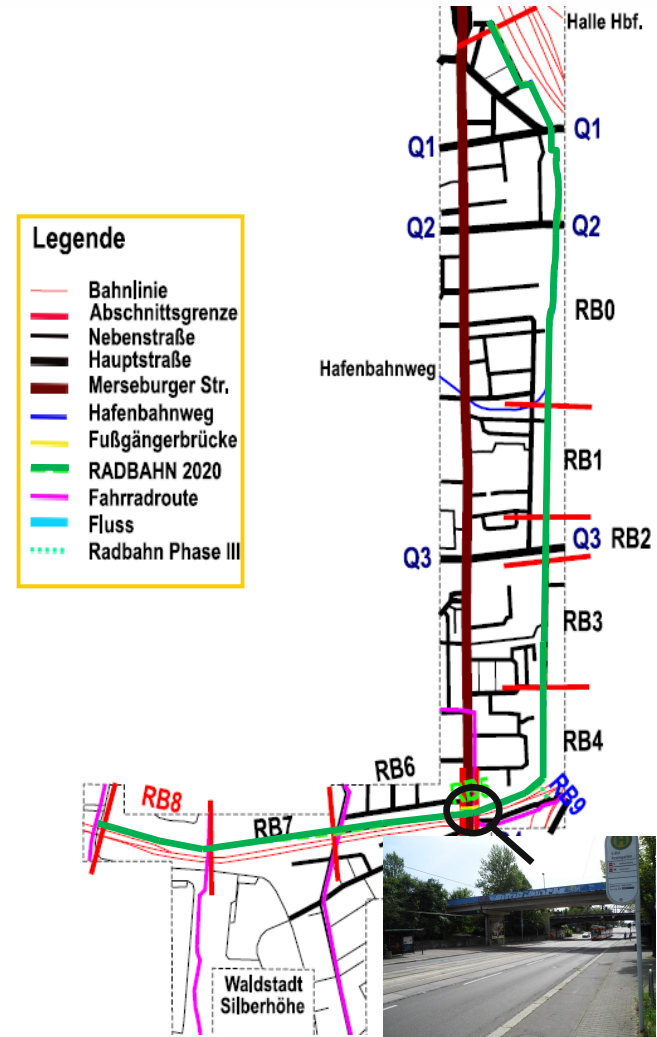
Information über den Standpunkt der Stadtverwaltung Halle (Saale)
zur Projektidee „Radbahn 2020“

Information der Stadtverwaltung zum Projekt „Radbahn 2020“



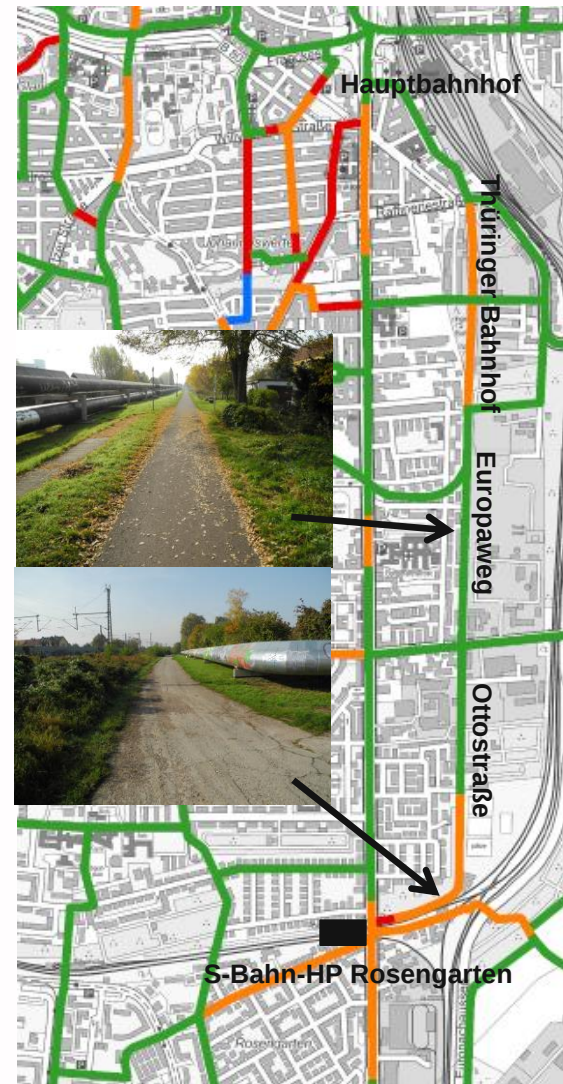
Veranlassung

- In der 48. Sitzung am Runden Tisch Radverkehr am 26.10.2017 stellte Herr Tucker erstmals die Idee „Radbahn 2020“ vor.
- Radschnellweg zwischen S-Bahn-Haltepunkt Silberhöhe und dem Hauptbahnhof.
- Verlauf: entlang der S-Bahn-Strecke – Ottostraße – Europaweg – Park Thüringer Bahnhof – Hauptbahnhof.
- Weniger signalisierte Knotenpunkte, weniger Emissionen als in der parallelen Merseburger Straße.
- Dadurch komfortableres und schnelleres Vorankommen für Radfahrer als in der Merseburger Straße.
- **Wichtigste Forderung: Erhalt der Fußgängerbrücke in der Merseburger Straße, unmittelbar nördlich der Bahnbrücken, um Merseburger Straße ungestoppt zu queren.**



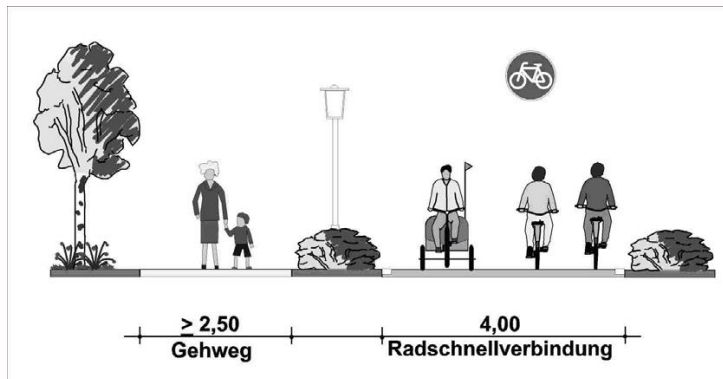
Radverkehrskonzeption Halle (Saale)

- In der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (S.) ist die Verbindung zwischen der Merseburger Straße und dem Hauptbahnhof über Ottostraße und Park Thüringer Bahnhof bereits enthalten.
- Hier allerdings als „normale“ Radroute, nicht als Radschnellweg.
- Diese Route ist bereits heute größtenteils gut befahrbar (u. a. wurde im Park Thüringer Bahnhof ein Weg asphaltiert).
- Noch notwendige Maßnahmen sind aus Sicht der Stadtverwaltung:
 - Herstellung eines gut befahrbaren Übergangs zwischen Merseburger Straße und Ottostraße (erfolgt im Rahmen Umbau Merseburger Straße),
 - Herstellung einer gut befahrbaren Oberfläche in der südlichen Ottostraße,



Radschnellweg?

- Nach bundesweiten Standards müsste bei einem Radschnellweg eine Fahrbahn nur für Radfahrer mit einer Breite von mind. 4,0 m und ein Extraangebot für Fußgänger hergestellt werden.
- Nach Einschätzung der Stadtverwaltung ist dies auf der vorgeschlagenen Route weder praktikabel noch erforderlich.
- Eine „normale“ Radroute reicht aus Sicht der Stadt aus, um dem zu erwartenden Bedarf gerecht zu werden.



Problem Liegenschaften

- Zwischen dem S-Bahnhof Silberhöhe und Merseburger Straße ist zwar größtenteils ein Weg vorhanden, dieser befindet sich aber auf Flächen, die nicht im Besitz der Stadt oder städtischen Unternehmen sind.
- Ein Grunderwerb wäre recht aufwendig und ist eigentlich nicht erforderlich, da es nördlich und südlich der Kasseler Bahn gute Alternativen über ruhige Straßen gibt (z. B. Beerenweg).
- Quelle/ Ziel der Radfahrer ist weniger der S-Bahn-Haltepunkt Silberhöhe, sondern die daran angrenzenden Stadtteile Südstadt und Silberhöhe.



Sachstand Fußgängerbrücke Rosengarten

- Nach derzeitigem vom Stadtrat bestätigten Stand ist vorgesehen, die derzeit kaum genutzte und nicht barrierefreie Brücke im Zuge der Stadtbahnmaßnahme „Merseburger Straße – Mitte“ abzureißen (Beschluss Nr. VI/2017/03256 vom 28.02.2012).
- Dies erfolgt voraussichtlich 2019/20.
- Für den Fuß- und Radverkehr wird dann, so wie heute auch, eine signalgesicherte Quermöglichkeit über die Merseburger Straße zur Verfügung stehen.
- Die ebenfalls über die Brücke verlaufenden Fernwärmeleitungen sollen dann in den unterirdischen Raum verlegt werden.
- Diese Maßnahmen sind finanziell abgesichert bzw. eingeplant.



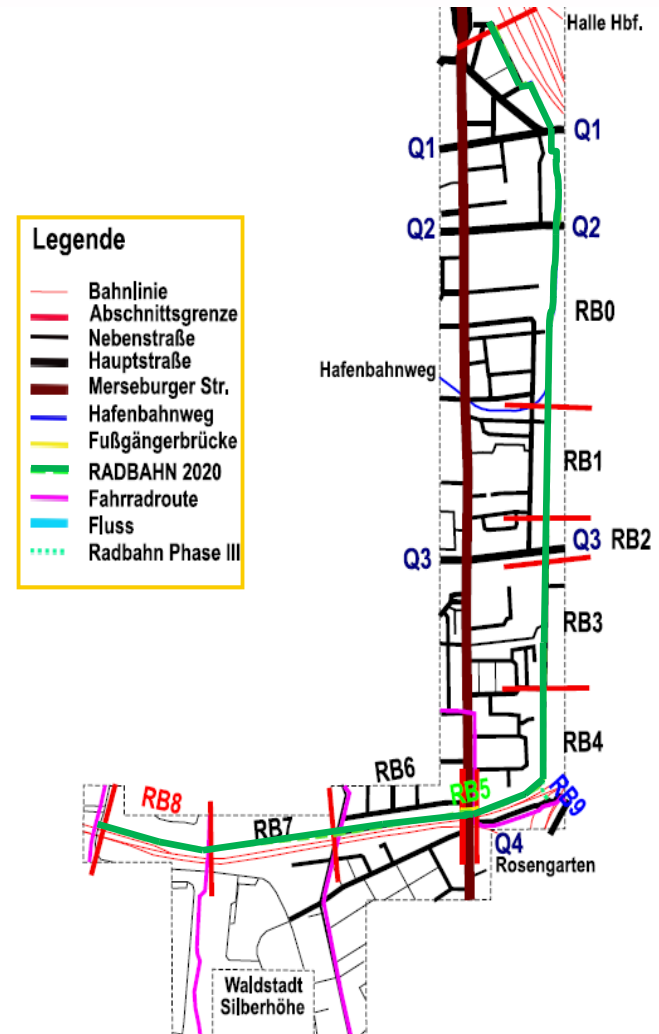
Zustand Fußgängerbrücke Rosengarten

- Brückenprüfung ergab, dass die Brücke irreparable Schäden aufweist und eine mittelfristig erforderliche Sanierung deshalb wirtschaftlich nicht vertretbar ist.
- Ersatzneubau würde ca. 1,3 Mio. € (brutto) kosten.
- Hinzu kämen Kosten für notwendige Rampen beidseits der Brücke im Zuge des vorgeschlagenen Radschnellweges (derzeit nicht bezifferbar, da noch nicht näher untersucht).
- Außerdem: Unterhaltungskosten ca. 18.500 € pro Jahr.



Fazit

- Insbesondere aufgrund der irreparablen Schäden an der Fußgängerbrücke ist eine mittelfristig erforderliche Sanierung wirtschaftlich nicht vertretbar.
- Für einen Ersatzneubau besteht aus Sicht der Verwaltung keine Veranlassung, da auch künftig eine regelkonforme signalisierte Querungsstelle über die Merseburger Straße (Realisierung über Stadtbahnprogramm) zur Verfügung stehen wird.
- Finanzmittel sollten besser in den Ausbau des Radwegenetzes investiert werden.
- Eine Ertüchtigung bzw. ein Ausbau des bahntrassennahen Weges zwischen der Merseburger Straße und dem S-Bahnhof Silberhöhe kann höchstens sehr langfristig erfolgen, da dieser sich auf Flächen befindet, die nicht im Besitz der Stadt oder städtischen Unternehmen sind.
- Zwischen der Merseburger Straße und den Stadtteilen Silberhöhe und Südstadt existieren akzeptable Radrouten durch ruhige Straßen.
- Zwischen der Merseburger Straße und dem Hauptbahnhof ist akzeptable Trasse größtenteils vorhanden.



Tagesordnungspunkt 7.5.

Information über die EFRE Förderung Radwege 2014 - 2020

Übersicht der geplanten Bauvorhaben (straßenbegleitende Radverkehrsanlagen)

Geplante Bauvorhaben (Vorplanung abgeschlossen):

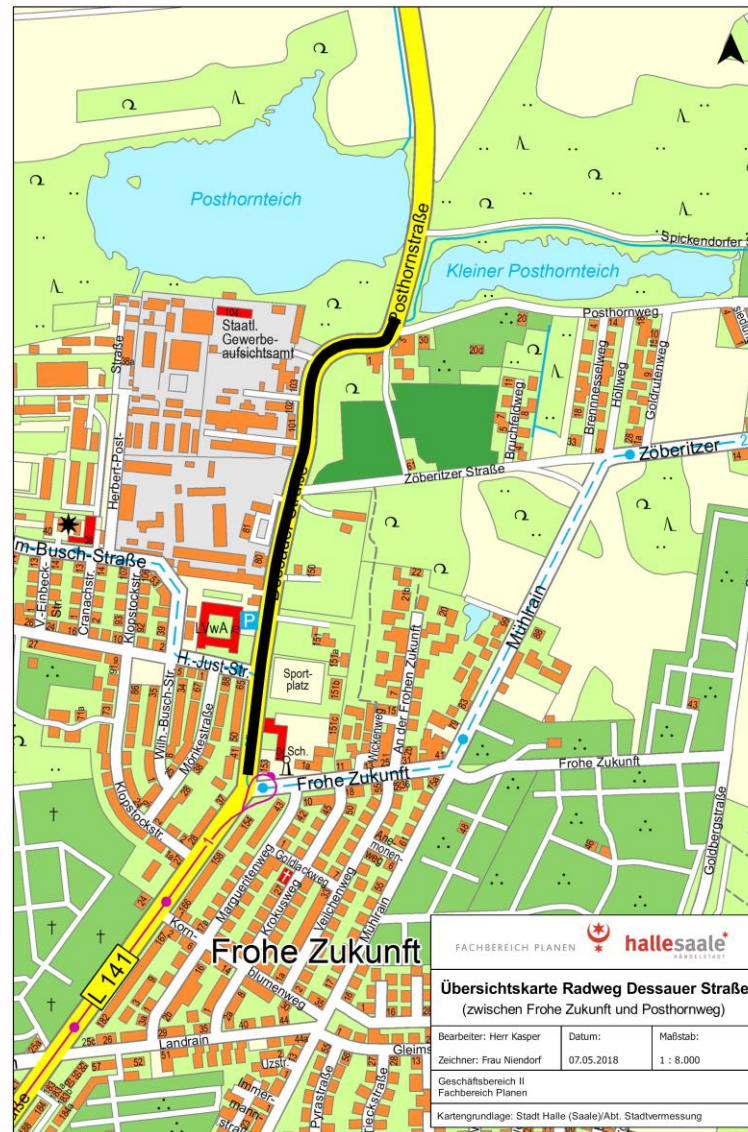
1. **Dessauer Straße** (zwischen Frohe Zukunft – Posthornweg)
 - Vorplanung ⇒ Beschlussvorlage in FB/GB-Abstimmung
2. **Waldstraße** (zwischen Nordstraße und Agnes-Gosche-Straße)
 - Vorplanung ⇒ Beschlussvorlage in FB/GB-Abstimmung
3. **Wallendorfer Straße** (zwischen Kanena – Büschdorf)
 - Vorplanung ⇒ Beschlussvorlage in FB/GB-Abstimmung

Weitere Bauvorhaben:

4. **Nordstraße** (Dölauer Straße – Ortsgrenze Lettin)
(Vorplanung in Arbeit, Stadtrat Ende 2018 angestrebt)
5. **Reideburg – BAB 14** (AAS Halle-Ost) (Planfeststellung)
6. **Salzmünder Straße** (Nietleben – Dölau)
(Vergabe der Planungsleistungen ist abgeschlossen. Planungsbüro wird beauftragt.)

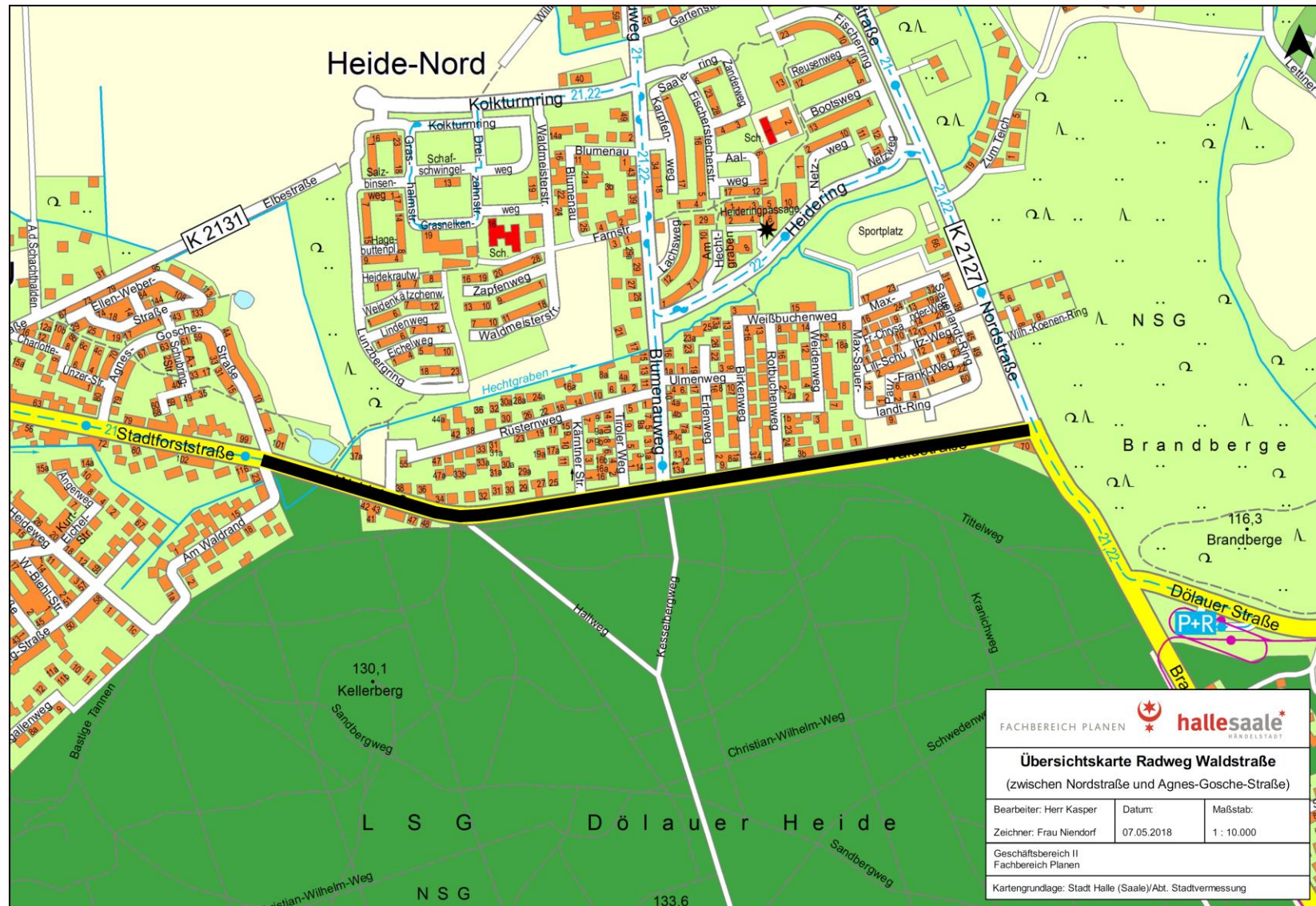
Dessauer Straße

(Abschnitt Frohe Zukunft – Posthornweg)



Waldstraße

(Nordstraße – Agnes-Gosche-Straße)



Wallendorfer Straße (Kanena – Büschdorf)

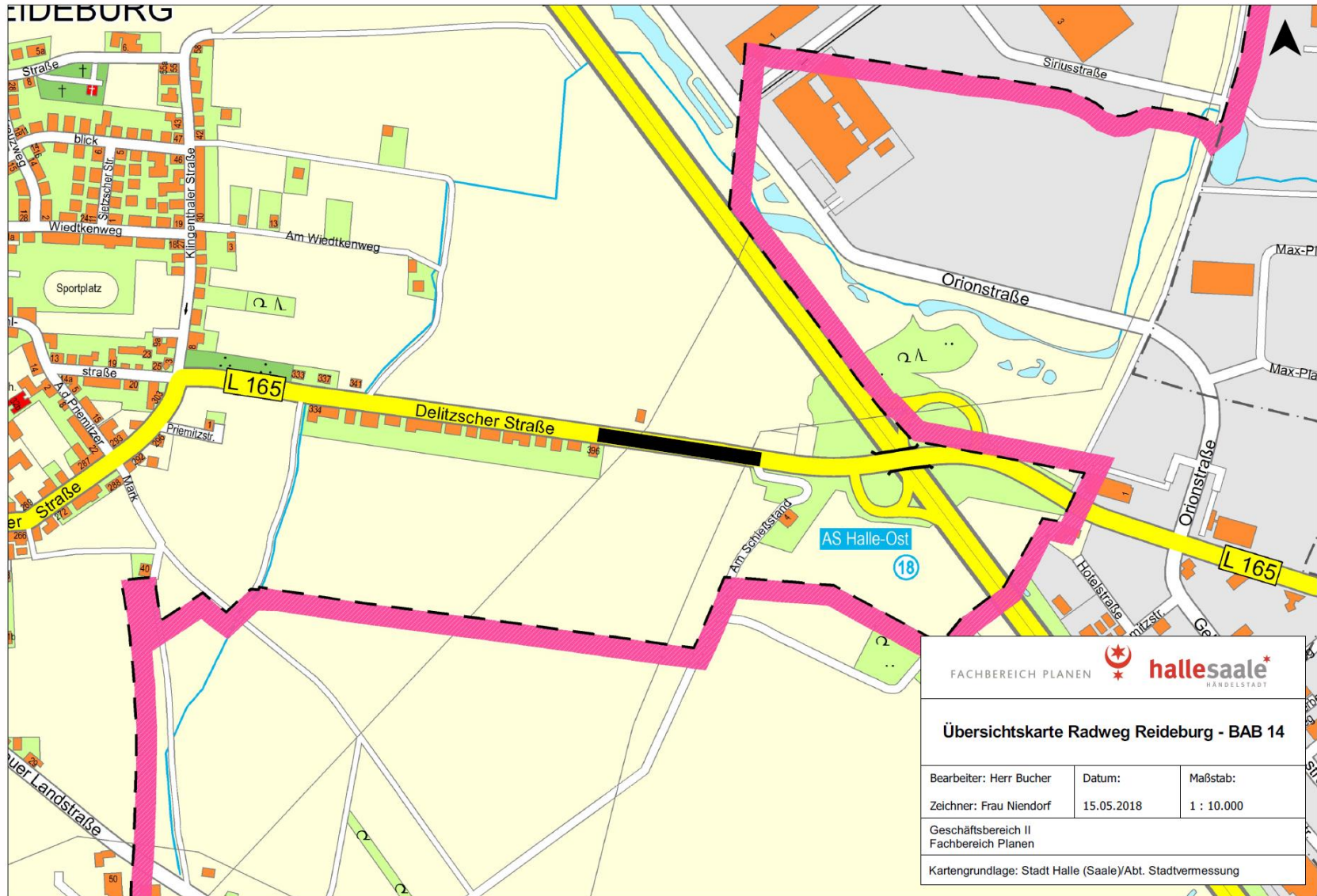


Nordstraße

(Dölauer Straße – Ortsgrenze Lettin)



Reideburg – BAB 14



Salzmünder Straße (Nietleben - Dölau)



Förderung des Neubaus straßenbegleitender Radverkehrsanlagen in kommunaler Baulast

Rechtliche Grundlage:

“Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung nachhaltiger Mobilität, Teilaktion Radwege“ des Landes Sachsen-Anhalt (RdErl. des MLV vom 21. Juni 2016 – 34.31-31332).

Ziel: Unterstützung umweltfreundlicher Verkehrsmittel für ein CO₂-armes und effektives Verkehrssystem

Fördervoraussetzungen:

- Neubau in kommunaler Baulast
- verkehrlicher Bedarf
- Ein Radweg ist so zu bemessen und zu gestalten, dass einer Benutzungspflicht (VwV zu § 2 Abs. 4 StVO) insoweit nichts entgegensteht.
- Die zu erwartende CO₂-Reduzierung ist darzustellen, zu begründen und nach Fertigstellung nachzuweisen.
- Hoher Termindruck, um Fördermittel zu erhalten.
- Förderzeitraum 2014 bis 2020

Weiteres Vorgehen und Termine

Vorschlag:

Verzicht auf einen separaten Variantenbeschluss für die Bauvorhaben

- Dessauer Straße
- Waldstraße
- Wallendorfer Straße
- Nordstraße

Begründung:

- Vorhaben wurden vor Änderung der Hauptsatzung begonnen.
- 5. Satzung zur Änderung der Hauptsatzung der Stadt Halle (Saale) vom 29.10.2014, zuletzt geändert am 31.01.2018. (Gemeinsamer Varianten- und Baubeschluss nicht mehr möglich.)
- **Nur Baubeschluss**, um Förderzeitraum (2014 bis 2020) nicht zu überschreiten.

Termine:

- ⇒ Beschlussfassungen Baubeschluss im September 2018 bzw. Ende 2018
- ⇒ Realisierung 2019/20

Tagesordnungspunkt 8.

Beantwortung von mündlichen Anfragen

Tagesordnungspunkt 9.

Anregungen