



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VIII/2024/00659**
Datum: 24.03.2025
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto: 1.51101
Verfasser: FB Städtebau und
Bauordnung

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten und Stadtentwicklung	08.04.2025	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Ordnung	10.04.2025	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	30.04.2025	öffentlich Entscheidung

**Betreff: Bebauungsplan Nr. 221 Erweiterung des HAVAG-Betriebshofs
- Aufstellungsbeschluss**

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat beschließt gemäß § 2 Abs. 1 BauGB den Bebauungsplan Nr. 221 „Erweiterung des HAVAG-Betriebshofs“ aufzustellen.
2. Der Geltungsbereich umfasst die in der Anlage 2 zu diesem Beschluss dargestellten Flächen von ca. 0,95 ha.
3. Der Stadtrat billigt die in der zusammenfassenden Sachdarstellung und Begründung genannten Planungsziele.

René Rebenstorf
Beigeordneter

Darstellung finanzielle Auswirkungen

Für Beschlussvorlagen und Anträge der Fraktionen

Finanzielle Auswirkungen

ja

nein

Aktivierungspflichtige Investition

ja

nein

Ergebnis Prüfung kostengünstigere Alternative

Folgen bei Ablehnung

A	Haushaltswirksamkeit HH-Jahr ff.	Jahr	Höhe (Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
Ergebnisplan	Ertrag (gesamt)			
	Aufwand (gesamt)			
Finanzplan	Einzahlungen (gesamt)			
	Auszahlungen (gesamt)			

B Folgekosten (Stand:		ab Jahr	Höhe (jährlich, Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ertrag (gesamt)			
	Aufwand (ohne Abschreibungen)			
	Aufwand (jährli- che Abschrei- bungen)			

Auswirkungen auf den Stellenplan
Wenn ja, Stellenerweiterung:

ja

nein

Stellenreduzierung:

Familienverträglichkeit:
Gleichstellungsrelevanz:

ja

ja

Klimawirkung:

positiv

keine

negativ

Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung

Bebauungsplan Nr. 221 „Erweiterung des HAVAG-Betriebshofs“

Aufstellungsbeschluss

1. Planungsanlass und -erfordernis

1.1. Planungsanlass

Am 27.09.2024 ging im Fachbereich Städtebau und Bauordnung der Antrag nach § 12 Abs. 2 BauGB der Halleschen Verkehrs-AG auf Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens für den Bau einer Buswerkstatt und einer Busabstellfläche in der Gemarkung Halle, Flur 18, Flurstück 13/9 ein.

1.2. Planungserfordernis

Die Flächenerweiterung des im Bestand vorhandenen Betriebshofes der Halleschen Verkehrs-AG (künftig kurz als HAVAG bezeichnet) ist erforderlich aufgrund der notwendigen Umsetzung der gesetzlichen Regelungen, die sich aus dem *Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz* (SaubFahrzeugBeschG), geändert durch Art. 1 G vom 20.05.2024 I Nr. 167, ergeben.

Dieses Gesetz trat am 15.06.2021 in Kraft. Mit dem SaubFahrzeugBeschG wurde die EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive, CV- Richtlinie) konkretisiert und in nationales Recht der Bundesrepublik Deutschland umgesetzt.

Darüber hinaus trat am 28.05.2024 die *Verordnung (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlamentes und des Rates* vom 24.04.2024 über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7), zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlamentes und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlamentes und des Rates, der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission und der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 in Kraft.

Aus Art. 10 Abs. 7 in Verbindung mit Art. 4 Abs. 2 dieser Verordnung ((EU) 2024/1257) folgt, dass Neufahrzeuge der Klassen N2, M2, N3 oder M3 (diese Klasse umfasst die unter § 6 Abs. 2 SaubFahrzeugBeschG beschriebenen und von der HAVAG eingesetzten Busse), nur noch bis zum 28.05.2029 mit einem Antrieb durch Verbrennungsmotoren (dann der Schadstoffklasse Euro VI) zugelassen werden dürfen.

Daraus ergibt sich, dass Stadtbusse mit (Verbrennungs-)Motoren der Schadstoffklasse Euro VI nur noch bis maximal zum 28.05.2029 in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen werden dürfen.

Damit besteht für die HAVAG eine gesetzliche Pflicht zur Beschaffung von emissionsfreien Stadtbussen in dem vom SaubFahrzeugBeschG in Verbindung mit den Verordnungen (EU) 2024/1257 und (EU) 2024/1610 des Europäischen Parlamentes und des Rates vorgegebenen zeitlichen Rahmen, d.h. spätestens ab dem 28.05.2029.

Gemäß § 8 Abs. 5 ÖPNVG LSA dürfen Linienbusse nicht älter als 12 Jahre sein. Anschließend müssen diese Fahrzeuge ausgesondert und neu beschafft werden.

Unter Berücksichtigung dieser gesetzlichen Regelungen, des im Bestand vorhandenen Fuhrparks und der bis zum 25.05.2029 geplanten noch möglichen Neuzulassungen von Bussen mit Motoren der Schadstoffklasse Euro6 müssen unter der Voraussetzung, dass keine unfallbedingten ungeplanten Ersatzbeschaffungen erforderlich werden, spätestens ab dem Jahr 2033 die neuen emissionsfreien Elektrobusse in den Fuhrpark eingegliedert werden.

Spätestens bis zu diesem Zeitpunkt muss die HAVAG eine entsprechend angepasste Infrastruktur des Betriebshofes an der Feiimfelder Straße für den Betrieb und die Wartung der neuen emissionsfreien Elektrobusse (Ladung, Wartung und angepasste Aufstellflächen) betriebsbereit vorhalten.

Da die vorhandene Infrastruktur nicht entsprechend der neuen Anforderungen ertüchtigt werden kann, ist eine Erweiterung der Fläche des Betriebshofes um eine Teilfläche der angrenzenden Kleingartenanlage unumgänglich. Laut Gutachten des sachverständigen Gutachters vom Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme IVI begründet sich dieses Erfordernis u.a. darin, dass einerseits der Neubau einer für Elektrobusse geeigneten Buswerkstatt zwingend erforderlich, aber auf der vorhandenen Fläche des Betriebshofes nicht umsetzbar ist. Andererseits werden wegen des hohen Beschaffungswertes von Elektrobusen größere Sicherheitsabstände für den Fall von Bränden auf der bisherigen Busabstellfläche eingehalten, was eine geringere Dichte der Aufstellung und in Verbindung damit einen insgesamt größeren Flächenbedarf verursacht.

Die im Rahmen des Gutachtens „Machbarkeitsstudie zur Einsatzmöglichkeit von Bussen mit alternativen Antrieben (E-Antrieb und Brennstoffzellentechnologie) bei der Halleschen Verkehrs AG (HAVAG)“ durchgeführte Alternativenprüfung (siehe dazu auch den entsprechenden Unterpunkt unter 2.3 Städtebauliche Situation) hat ergeben, dass unter infrastrukturellen, innerbetrieblich-organisatorischen sowie wirtschaftlichen Gesichtspunkten allein eine Erweiterung des im Bestand vorhandenen Betriebshofes an der Feiimfelder Straße geeignet ist, die beschlossenen gesetzlichen Vorgaben in einem wirtschaftlich vertretbaren Rahmen in der Zukunft vollumfänglich und dauerhaft zu erfüllen.

Die HAVAG betreibt aktuell zwei Betriebshöfe, für Busse steht davon nur der Betriebshof in der Feiimfelder Straße zur Verfügung. Die Erweiterung des vorhandenen Betriebshofes an dieser Stelle ist städtebaulich vertretbar und objektiv besser als die Begründung eines neuen Standortes. Der Erweiterung des Betriebshofes an der beantragten Stelle stehen auch keine anderweitig von der Stadt Halle (Saale) als Planungshoheitsträger verfolgten städtebaulichen Gründe entgegen.

2. Räumlicher Geltungsbereich/Städtebauliche Situation

2.1 Lage und Größe des Plangebietes

Das Plangebiet befindet sich in der Flur 18 der Gemarkung Halle und hat eine Größe von ca. 0,95 Hektar. Es besteht aus den beiden Flurstücken 13/9 und 15/9 sowie der südlichen Teilfläche des Flurstückes 95/16, welches sich weiter nach Norden erstreckt, wo es Teil des Straßengrundstückes der Helmut-von-Gerlach-Straße ist.

2.2 Grenze des räumlichen Geltungsbereiches

Das Plangebiet ist im Norden, im Süden und im Westen von dem im Bestand vorhandenen Betriebshof der Halleschen Verkehrs AG umgeben und wird von den Flurstücken dieses Betriebshofes begrenzt. Im Osten wird das Plangebiet von den Flurstücken 23/3 und 125/22 der Kleingartenanlage „Schloß Feiimfelde“ begrenzt.

Der räumliche Geltungsbereich des Bbauungsplanes ist in der Anlage 2 zu dieser Vorlage dargestellt.

2.3 Städtebauliche Situation

Das Erfordernis einer Überplanung des eingangs beschriebenen Plangebietes zum Zwecke der Erweiterung des HAVAG-Betriebshofes durch Arrondierung einer Fläche, die bereits dreiseitig von der Bestandsfläche des Betriebshofes umschlossen ist, begründet sich in fehlenden Alternativstandorten, um die unter dem Gliederungspunkt 1.2 Planungserfordernis beschriebenen gesetzlichen Auflagen für die Träger des öffentlichen Nahverkehrs spätestens ab dem Jahr 2029 wirtschaftlich und logistisch umzusetzen.

2.3.1 Die erforderliche Umgestaltung bisheriger Betriebsabläufe

Die HAVAG ist aufgrund der dargelegten gesetzlichen Anforderungen vorsorglich gezwungen, ihre internen Abläufe, insbesondere die Wartung und die Aufstellung der neuen Klasse von Fahrzeugen an den Betrieb einer Flotte von Elektrobussen, anzupassen.

Auch wenn die Brandgefahr von Elektrobussen nicht höher ist als von kraftstoffbetriebenen Bussen, erfolgt die Aufstellung von Elektrobussen wegen der hohen Fahrzeugwerte in geringerer Dichte als die Aufstellung der bisher verwendeten Busse. Dies führt zu einem erheblich größeren Bedarf an Aufstellflächen.

Auch die Anforderungen an eine für die Wartung von Elektrobussen geeignete Werkstatt, die bisher noch nicht vorhanden ist, erfordern einen größeren Platzbedarf.

2.3.2 Notwendigkeit des Neubaus einer Buswerkstatt

Gemäß Gutachten (wie bereits benannt) genügt die im Bestand vorhandene Buswerkstatt nicht den Anforderungen an den Betrieb einer Flotte von Elektrobussen. Dies bezieht sich insbesondere auf die Installation eines für Elektrobusse erforderlichen Dacharbeitsstandes sowie eines Portalkranes. So gestatten die lichten Höhen sowie die Flächenreserven im Bestand nicht einmal den Einsatz von mobilen Dacharbeitsständen und von mobilen Portalkränen.

Aufgrund der Vorgaben des Herstellers der drei bereits im Einsatz befindlichen E-Busse sind Arbeiten an dachseitigen elektrotechnischen Anlagen dieser Busse aus Gründen des Arbeitsschutzes nur zulässig, wenn über dem Fahrzeugdach mindestens eine lichte Höhe von 2,6 m vorhanden ist. Dies ist im Bestand aber nicht gegeben, weshalb die drei bereits vorhandenen Elektrobusse momentan in einer externen Werkstatt gewartet werden müssen.

2.3.3 Nichtrealisierbarkeit eines Neubaus der Buswerkstatt auf der vorhandenen Fläche

Der im Bestand vorhandene Betriebshof der HAVAG an der Freimfelder Straße weist allenfalls kleinere noch unbebaute und daher für das Vorhaben ungeeignete Reserveflächen auf, die den zusätzlichen Flächenbedarf der künftigen Elektrobussflotte in dem notwendigen und vorgesehenen Umfang nicht abdecken können.

Ein Ersatzneubau der Buswerkstatt auf der im Bestand vorhandenen Fläche des Betriebshofes würde zudem massive Eingriffe in die vorhandenen Einrichtungen der Straßenbahn erfordern und darüber hinaus den notwendigen Flächenbedarf (z. B. für Ladeinfrastruktur) nicht ermöglichen, woraus sich voraussichtlich nachteilige Konsequenzen für den Betrieb des Straßenbahnverkehrs im Stadtgebiet ergeben würden.

Da im Bereich des bestehenden Betriebshofes keine Flächenreserven für den als erforderlich erkannten Neubau der Buswerkstatt vorhanden sind, waren externe Alternativstandorte durch den Gutachter zu prüfen.

2.3.4 Prüfung von Standortalternativen

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden aus den eingangs genannten Gründen auch alternative Standorte hinsichtlich ihrer Eignung untersucht. Tatsächlich geeignete und darüber hinaus auch aktuell verfügbare Standorte sind insbesondere in der Umgebung des Betriebshofes an der Freimfelder Straße nicht vorhanden.

Dagegen stellte sich im Rahmen der Machbarkeitsstudie eine unmittelbar östlich an den Betriebshof angrenzende Teilfläche der Kleingartenanlage „Schloss Freimfelde“ als bestgeeignet dar. Diese Fläche befindet sich direkt angrenzend an die bereits jetzt vorhandene Abstellfläche für Dieselmotoren. Deren Dimensionierung ist für eine Aufstellfläche von Elektrobussen allerdings nicht ausreichend und muss daher zwingend um die Fläche des Plangebietes erweitert werden. Aus wirtschaftlichen, verkehrstechnischen und insbesondere aus Gründen der Betriebsführung (wie kurze Strecken zum Linieneinsatz) ist diese Fläche zu favorisieren. Die Fläche selbst befindet sich im Eigentum der Stadt.

Darüber hinaus unterliegt sie als Teilfläche einer Gartenanlage dem Bundeskleingartengesetz, so dass ihre Inanspruchnahme unter Beachtung der Regularien dieses Gesetzes zu erfolgen hat.

Das dazu erforderliche Verfahren wird in enger Abstimmung mit dem Stadtverband der Gartenfreunde der Stadt Halle sowie dem Vorstand der betroffenen Kleingartenanlage auf der Grundlage der Kleingartenkonzeption der Stadt Halle (Saale) moderiert. Die HAVAG hat bereits mit den betroffenen Pächterinnen und Pächtern Gespräche geführt, bei der Suche nach Ersatzparzellen wird durch den Stadtverband unterstützt.

Alternative Flächen, welche in der Studie untersucht wurden, weisen Nachteile sowohl in wirtschaftlicher Hinsicht als auch erhebliche Nachteile in Bezug auf die Betriebsführung auf und besitzen zudem nicht die ausreichende Flächengröße.

Im Rahmen der Studie wurden nachfolgende Standorte untersucht:

a) Freimfelder Straße 43 (Fläche im Bereich der Berliner Brücke/Freimfelder Straße)

Gegen die Nutzung dieser Fläche spricht:

- Das Grundstück ist mit einer Fläche von nur 13.653 m² zu klein für das Vorhaben.
- Statt zusammenhängender Betriebsanlagen (wie Ladeinfrastruktur, Werkstatt mit entsprechender Abstellfläche etc.) lägen räumlich getrennte Betriebsanlagen (Betriebshöfe), mit der Folge längerer und zusätzlicher innerbetrieblicher Wege vor.
- Das Mittelspannungsnetz weist für diesen Standort keine ausreichende Leistungsreserve der Stromversorgung aus.

b) Verlagerung der Elektrobusse in den Betriebshof Rosengarten

Gegen den Standort Rosengarten spricht:

- Die am Standort vorhandene Fläche im Eigentum der HAVAG von ca. 56.000 m² ist ausschließlich für die Nutzung durch Straßenbahnen konzipiert. Eine Nutzung durch Elektrobusse würde umfangreiche Umplanungen der bestehenden Betriebsanlagen für eine Abstellung und Ladung von Elektrobussen bedingen.
- Die Entwicklung des Standortes Rosengarten wäre durch den Aufbau von zwei Ladeinfrastrukturen wirtschaftlich nicht tragbar.
- Die Abstellplätze sowie die Ladeinfrastrukturen der Fahrzeuge wären weit entfernt von der zugehörigen Buswerkstatt bzw. es wären zusätzliche Werkstatteinrichtungen notwendig.
- Insgesamt hätte die Entwicklung dieses Standortes zusätzliche betriebliche Restriktionen und Mehraufwände zur Folge.

Weitere denkbare Standorte im Stadtgebiet, die nicht Gegenstand der erwähnten Studie waren, brächten nach übereinstimmender Einschätzung von Stadtverwaltung und HAVAG mindestens die Nachteile der hier erwähnten Alternativstandorte mit sich.

Als Ergebnis der Studie lässt sich zusammenfassen, dass die im Bestand des Betriebshofes vorhandene Fläche, welche derzeit als Abstellfläche für die Dieselflote genutzt wird, nicht ausreichend dimensioniert ist, um den größeren Flächenbedarf der Aufstellfläche für die künftige Elektrobussenflote zu decken. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, eine größere geeignete Fläche zu finden oder die vorhandene Fläche zu erweitern.

Da die Alternativenprüfung kein wirtschaftlich und betrieblich tragbares Ergebnis erbrachte, weist die durchgeführte Machbarkeitsstudie somit nach, dass eine Erweiterung der aktuell vorhandenen Abstellfläche für Dieselflote um das Plangebiet die bestmögliche Option der HAVAG darstellt, die anstehenden europarechtlichen Vorgaben bezüglich einer künftig allein zulässigen Elektrobussenflote einzuhalten.

3. Planungsziele und – zwecke

Nutzungsarten und -ziele

- Primäres Planungsziel ist die Erweiterung des HAVAG-Betriebshofes:
In inhaltlicher Übereinstimmung mit der Darstellung des Plangebietes im rechtsverbindlichen Flächennutzungsplan (Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung Straßenbahndepot) soll, abgeleitet aus § 1 Abs. 6 Nr. 8 i. V. m. Nr. 7 Buchstaben c, e, f und h BauGB, der künftige Geltungsbereich als eine Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung öffentlicher Personennahverkehr festgesetzt werden - im vorliegenden Fall konkret mit dem Ziel der Entwicklung von Aufstell- und Werkstattflächen für die gesetzlich vorgeschriebene Umrüstung der bisher von Verbrennungsmotoren angetriebenen Omnibusflotte auf alternativ angetriebene Fahrzeuge (künftig batteriegestützte Elektroantriebe).

Verkehrerschließung

- Die Verkehrerschließung erfolgt über den im Bestand vorhandenen Betriebshof.

medientechnische Erschließung

- Die medientechnische Erschließung erfolgt über den im Bestand vorhandenen Betriebshof.
Wasser und Abwasser liegen im Bestand an. Darüber hinaus wird das nördlich der Helmut-von-Gerlach-Straße auf dem Flurstück, Gemarkung Halle, Flur 18, Flurstück 167, gelegene Wasserreservoir der Firma GP Papenburg bereits von Regenwasser aus dem Betriebshof gespeist. Eventuelle Fragen zur Kapazität des anliegenden öffentlichen Leitungsnetzes werden im Rahmen der anstehenden Planung mit der HWS geklärt werden. Ein wesentlicher Grund, der gegen den Alternativstandort Freiimfelder Straße 43 spricht, ist die dort mangelhafte Stromversorgung aufgrund einer unzureichenden Kapazität des an dieser Fläche anliegenden Mittelspannungsnetzes der EVH. Am Betriebshof ist diese Beschränkung dagegen nicht gegeben, auch wenn für die zu erstellende Ladeinfrastruktur eine neue Trafostation zu errichten sein wird. Ob der Standort dieser internen Trafostation auf den vorhandenen Betriebsflächen oder innerhalb des Plangebietes sein wird, wird im Rahmen der künftigen Planung geklärt. Die Telekommunikation im Plangebiet ist durch eine Erweiterung der vorhandenen Anlage prinzipiell gesichert.

Grünplanung

- Im Rahmen der Bauleitplanung wird geprüft, wie innerhalb der erforderlichen Sicherheitsabstände zwischen den in Kleingruppen abgestellten Bussen standorttypische heimische Laubbäume gepflanzt werden können. Insgesamt wird als Ziel formuliert, auf verfügbaren Restflächen - sofern technische Gründe nicht dagegensprechen - eine möglichst große Zahl solcher Bäume mittels Pflanzgeboten festzusetzen. Ziel ist es dabei, den Wegfall der Kleingärten – soweit dies technisch möglich ist – im Gebiet zu kompensieren.

Umweltbelange

- Durch den Wegfall der Kleingärten werden Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes erforderlich. Aufgrund des Mangels an verfügbaren externen Ausgleichsflächen im Stadtgebiet besteht ein Ziel der Planung darin, diesen Ausgleich soweit wie möglich auf der Fläche des Betriebshofes der HAVAG durchzuführen, darin eingeschlossen die neu hinzukommende Fläche des Plangebietes.

Klimaschutz

- Ziel der gesamten zur Aufstellung vorgeschlagenen Bebauungsplanung ist es, gemäß § 1 Abs. 5 Satz 2 i.V.m. Abs. 6 Nr. 7 Buchstaben c, e, f und h BauGB für

die Stadt Halle (Saale) die gesetzlich vorgeschriebene Umstellung desjenigen Teils des ÖPNV, der mit Omnibussen betrieben werden muss, vom Verbrennerantrieb auf einen alternativen Antrieb (hier batteriebetriebener Elektroantrieb) innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Übergangsfrist zu ermöglichen.

Der Wegfall unversiegelter Kleingartenflächen wirkt sich natürlich unvorteilhaft auf das Mikroklima vor Ort aus.

Die positive Wirkung einer Umsetzung der Planungsziele auf das Klima insgesamt ist jedoch höher einzuschätzen, als erwartbare mikroklimatische Beeinträchtigungen, da das wesentliche Planungsziel in der erheblichen Senkung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor besteht und darüber hinaus bundesgesetzlich vorgeschrieben ist.

4. Planverfahren und Öffentlichkeitsbeteiligung

Das Planverfahren wird im Regelverfahren mit zweimaliger Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Träger öffentlicher Belange und der Nachbargemeinden gemäß § 3 und § 4 BauGB durchgeführt. Es ist ein Umweltbericht entsprechend § 2 Abs. 4 BauGB zu erarbeiten.

5. Übergeordnete Planungen

Als Oberzentrum benötigt die Stadt Halle (Saale) einen funktionierenden Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Weil die gesamte diesbezügliche Versorgung des Stadtgebietes nicht ausschließlich schienengebunden erfolgen kann, ist der Unterhalt einer Omnibusflotte weiterhin zwingend erforderlich. Aufgrund der eingangs unter dem Gliederungspunkt Planungserfordernis dargelegten gesetzlichen Bestimmungen dürfen ab dem 28.05.2029 Busse mit einem Antrieb durch Verbrennungsmotoren nicht mehr zugelassen werden, woraus sich ergibt, dass der ÖPNV in der Stadt Halle (Saale) nur dann dauerhaft gesichert bleibt, wenn die Omnibusflotte ab diesem Zeitpunkt auf alternative Antriebe, hier Elektro, umgestellt werden kann.

Die aufzustellende Bauleitplanung befindet sich in Übereinstimmung mit dem rechtsverbindlichen Flächennutzungsplan (FNP), der die Fläche des Plangebietes als Sondergebietsfläche mit der Zweckbestimmung „Straßenbahndepot“ darstellt. Der Begriff „Straßenbahndepot“ ist hier als Synonym für Betriebshof des ÖPNV zu verstehen. Zwecks Klarstellung sollte daher im Rahmen der künftigen Bauleitplanung auf die derzeit in Erarbeitung befindliche Neuaufstellung des Flächennutzungsplans dahingehend eingewirkt werden, dass die Bezeichnung der Zweckbestimmung der gesamten Sonderbaufläche im FNP von „Straßenbahndepot“ zu „Betriebshof für den ÖPNV“ geändert und damit präzisiert wird.

Von der zur Aufstellung zu beschließenden Bauleitplanung sind weder der Landesentwicklungs- und Regionalplan noch übergeordnete städtische Rahmenplanungen, wie beispielsweise das ISEK, das Einzelhandels- und Zentrenkonzept oder weitere Rahmenpläne berührt. Dies gilt auch für den Verkehrsentwicklungsplan, denn die Planung schafft lediglich die Voraussetzungen, die im Bestand vorhandene, künftig aber nicht mehr zulässige dieselgetriebene Omnibusflotte durch eine verkehrstechnisch äquivalente Flotte von Elektrobussen zu ersetzen. Das Verkehrskonzept für die Stadt Halle (Saale) wird durch die Planung nicht geändert.

Weiterhin ist die Kleingartenkonzeption der Stadt Halle (Saale) in Verbindung mit dem Bundeskleingartengesetz (BKleingG) im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Gespräche mit dem Stadtverband der Gartenfreunde, dem Vorstand des betroffenen Kleingartenvereins sowie mit den betroffenen Kleingärtnern wurden aufgenommen und werden mit dem Ziel geführt, eine einvernehmliche Lösung zu finden, welche sowohl die Interessen der Kleingärtner als auch das hoch zu gewichtende Interesse der Allgemeinheit an der Umsetzung der nationalen und internationalen Klimaschutzziele in Einklang bringt.

Darüber hinaus schafft die Planung nur die Voraussetzung für eine künftige Erweiterung des Betriebshofes und ist selbst nicht unmittelbar mit einer Kündigung bestehender Kleingärten verbunden.

6. Familienverträglichkeitsprüfung

Die Familienverträglichkeitsprüfung zum Aufstellungsbeschluss wurde als schriftliches Umlaufverfahren durchgeführt.

Die äußeren Zwänge, welche diesen Aufstellungsbeschluss nötig machen, werden in der Beschlussvorlage ausführlich erläutert. Weiterhin wurde mitgeteilt, dass die HAVAG mit den betroffenen Kleingärtnern bereits Kontakt aufgenommen hat und von diesen die erläuterten Zwänge nachvollzogen werden können. Es laufen bereits intensive Abstimmungen zwischen Kleingartenverein und HAVAG, um einen einvernehmliche und akzeptablen Prozess zu finden. In der Abwägung hinsichtlich der Familienverträglichkeit ist ebenfalls zu berücksichtigen, dass ein rechtssicherer Weiterbetrieb des öffentlichen Nahverkehrs in seiner Gesamtheit über das Jahr 2030 hinaus natürlich im Interesse der Familien, insbesondere auch der Schüler auf ihrem Schulweg liegen wird.

Die am Umlaufverfahren Beteiligten haben keine Vorbehalte gegen das Vorhaben vorgebracht. Im weiteren Verfahren soll das Vorhaben erneut dem Familienverträglichkeits-Jour-Fixe vorgestellt werden.

7. Klimawirkung

Die Aufstellung des Bebauungsplanes mit der planungsrechtlichen Ausweisung von Flächen für den Bau einer Elektrobusswerkstatt in Verbindung mit Aufstellflächen auf einer bisher als Kleingärten genutzten Fläche wirkt sich zunächst einmal negativ auf das Mikroklima vor Ort aus. Dies soll wenigstens teilweise durch die Umsetzung des Planungsziels kompensiert werden, soweit wie möglich viele heimische Laubbäume auf verbleibenden Restflächen im Plangebiet zu pflanzen.

In Bezug auf die übergeordneten Klimaziele soll das Planvorhaben dagegen eine außerordentlich positive Auswirkung erzielen, ist es doch Voraussetzung für die Umrüstung der verbrennergetriebenen Busflotte auf alternative Antriebe, was wiederum mittels des gesetzlich vorgeschriebenen Beitrags des Verkehrssektors zur Reduzierung der deutschen CO₂-Bilanz zur globalen Senkung der weitweiten CO₂-Emissionen beitragen soll.

8. Finanzielle Auswirkungen

Die Erweiterung ihres Betriebshofes wird durch die HAVAG entwickelt. Die Planungskosten sowie die Kosten für Fachgutachten und weitere Untersuchungen werden über einen städtebaulichen Vertrag zur Kostenübernahme gemäß § 11 BauGB durch sie getragen.

Der für die Betreuung der Planung und die Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben wie Öffentlichkeitsbeteiligung und Abwägung notwendige Aufwand seitens der Verwaltung ist im Produkt 1.51101 Räumliche Planung abgebildet.

Pro und Contra

Pro:

Das Planungserfordernis, den Betriebshof der HAVAG für die Wartung und das Abstellen von Elektrobussen zu ertüchtigen, ist aufgrund gesetzlicher Anforderungen ab dem Jahr 2029 zwingend vorgegeben. Daher stellt sich in Bezug auf das Planvorhaben erst einmal nicht die Frage, ob das Vorhaben umgesetzt werden soll, sondern allein die Frage, wie und vor allem wo das Vorhaben umgesetzt werden soll.

Für die Arrondierung des vorhandenen Betriebshofes spricht die Bündelung der technischen Kapazitäten am vorhandenen Standort, so dass die innerbetrieblichen Abläufe der HAVAG erleichtert werden. Als Ergebnis wird ein insgesamt effektiverer und betriebswirtschaftlich günstiger betriebener ÖPNV im Stadtgebiet erwartet, was wiederum der Versorgung der Bevölkerung einerseits, aber auch den städtischen Finanzen andererseits zugutekommen sollte, da die Entwicklung alternativer Standorte laut wirtschaftlichem Gutachten des sachverständigen Gutachters vom Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme IVI betriebswirtschaftlich ungünstiger wäre.

Contra:

Negativ einzuschätzen ist der Wegfall von Parzellen der Kleingartenanlage „Schloß Freimfelde“.

Anlagen:

Anlagen gesamt

Anlage 1 Übersichtsplan

Anlage 2 Lageplan des räumlichen Geltungsbereiches