



## Dringlichkeitsvorlage

TOP:  
Vorlagen-Nummer: **IV/2005/05101**  
Datum: 12.10.2005  
Bezug-Nummer.  
Kostenstelle/Unterabschnitt: 1.6100.650000  
Verfasser: GB II Planen, Bauen und  
Straßenverkehr

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
Beigeordnetenkonferenz	23.08.2005	nicht öffentlich Vorberatung
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	13.09.2005	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	28.09.2005	öffentlich Entscheidung
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	11.10.2005	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	26.10.2005	öffentlich Entscheidung

**Betreff:** Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Halle (Saale), lfd. Nr. 17  
"Ortsumgehung Reideburg"

### Beschlussvorschlag:

1. Dem Entwurf zur Darstellungsänderung des Flächennutzungsplanes – geänderter Trassenverlauf der Ortsumgehung Reideburg – wird zugestimmt.
2. Dieser Entwurf zur Änderung des FNP wird gemäß §3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt.

**Finanzielle Auswirkung:** keine

Ingrid Häußler  
Oberbürgermeisterin

## **Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung:**

### **Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Halle (Saale), lfd. Nr. 17 "Ortsumgehung Reideburg"**

Die im Flächennutzungsplan der Stadt Halle enthaltene Linienführung der Ortsumgehung Reideburg entspricht nicht mehr den aktuellen Planungszielen der Stadt. Im Bereich der eigentlichen Querung der Ortslage durch die bisher im FNP dargestellte OU-Trasse ist eine bauliche Verfestigung durch Wohnungsneubau eingetreten, die in der Entwicklungsabsicht der Stadt Halle liegt. Anlass der Änderung des FNP ist die im Bereich des Reideburger Ortsteils Schönnewitz geplante zukünftige bauliche Entwicklung, für die der B-Plan 122 „Halle-Reideburg“ entwickelt wird (Aufstellungsbeschluss 28.5.2003, Offenlagebeschluss 24.11.2004). Der FNP von 1998 weist den Trassenverlauf der Vorzugsvarianten nach dem damaligen Planungsstand aus. Durch die Detailuntersuchungen in den folgenden Jahren wurde eine ortsferne Trassenführung als beste Variante angesehen, die jetzt in den FNP aufgenommen werden soll. Ungeachtet der Tatsache, dass es eine konkretisierte Bauabsicht für die Ortsumgehung Reideburg momentan nicht gibt, ist es notwendig, die Trasse planerisch vorzuhalten. Der Ausbau des Autobahnanschlusses Halle-Ost steht unmittelbar bevor. Im Falle einer Belegung des Industriegebietes an der A 14 würde die Ortsumgehung Reideburg sehr schnell an Bedeutung gewinnen.

Das vorliegende Planverfahren soll nach dem bis zum 19. Juli 2004 gültigen BauGB zu Ende geführt werden (gemäß §§ 233 und 244 Überleitungsvorschriften des seit 20. Juli 2004 geltenden BauGB).

## ERLÄUTERUNGSBERICHT

### zur Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Halle (Saale), lfd. Nr. 17 „Ortsumgehung Reideburg“

---

#### 1. Rechtsgrundlage/ Stand des Verfahrens

Der Flächennutzungsplan der Stadt Halle (Saale) wurde in der 33. Tagung am 16.07.1997 vom Stadtrat der Stadt Halle beschlossen und mit Verfügung des Regierungspräsidiums Halle vom 18.02.1998, Aktenzeichen AZ.: 25-21101/02, sowie mit Verfügung vom 27.07.1998, Aktenzeichen AZ.: 25-21101/02, genehmigt und ist mit der Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Halle (Saale) vom 10.09.1998 wirksam. Die letzten beiden Änderungen wurden mit Verfügung des Landesverwaltungsamtes Sachsen-Anhalt vom 18.10.2004, Az. 204-21101-16.Ä/HAL/000 und Az. 204-21101-4.Ä/HAL/000 genehmigt und traten mit der Bekanntmachung vom 26.1.2005 im Amtsblatt der Stadt Halle (Saale) in Kraft.

Der Aufstellungsbeschluss zur Änderung des Flächennutzungsplanes lfd. Nr. 17 „Ortsumgehung Reideburg“ wurde vom Stadtrat der Stadt Halle (Saale) am 26.05.2004 gefasst.

Vorliegendes Planverfahren wird nach dem bis zum 19. Juli 2004 gültigen BauGB geführt (gemäß §§ 233 und 244 Überleitungsvorschriften des neuen BauGB).

#### 2. Räumliche Abgrenzung des Geltungsbereiches der Änderung

Der Bereich der Flächennutzungsplanänderung liegt im Stadtteil Reideburg und betrifft die südlich der Delitzscher Straße geführten zwei Varianten der Ortsumgehung (OU) Reideburg (Trassenfreihaltung), die östlich und westlich der Ortslage wieder in die Delitzscher Str. einmünden (siehe Anlage Trassenvarianten).

#### 3. Darstellung im genehmigten FNP

Im Flächennutzungsplan der Stadt Halle (Saale) wird die Linienführung der Ortsumgehung Reideburg als *Fläche für den Verkehr – sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen* – dargestellt. Der FNP enthält die nach damaligem Diskussionsstand favorisierte teilortsgebundene Ortsumgehung. Am südlichsten Punkt splittet sich diese in zwei *Trassenalternativen* auf. Die Querung der Ortslage in diesem Bereich – Ortsteil Schönnewitz – erfolgt durch eine Gemischte Baufläche, deren Nutzung traditionell dörflich-landwirtschaftlich geprägt ist. Die Trasse tangiert weiterhin in ihrem südöstlichen Verlauf neue geplante Wohnbauflächen. Dafür sieht der FNP Lärmschutzmaßnahmen als erforderlich an.

#### 4. Erfordernis der Änderung

Die im Flächennutzungsplan der Stadt Halle (Saale) enthaltene Linienführung der OU Reideburg entspricht nicht mehr den aktuellen Planungszielen der Stadt. Geändert hat sich die Linienführung der OU, nicht jedoch der im Erläuterungsbericht zum FNP angegebene zeitliche Entwicklungshorizont („weitere Neubaumaßnahme mit Priorität“). Wie die Bewerbung um die BMW-Ansiedlung im Industriegebiet Halle-Saalkreis an der A14 gezeigt hat, kann die OU im Falle der Belegung des

Industriegebietes sehr schnell an Bedeutung gewinnen. Der Ausbau des Autobahnanschlusses Halle-Ost steht bevor (geplant ab 2005). Die aktuelle Verkehrsprognose der Stadt Halle (Saale) bis 2015 geht von einer leichten Zunahme der Verkehrsbelastung (DTV) auf der Delitzscher Straße zwischen Büschdorf und Autobahnanschluss aus (ca. 10%), wobei diese Steigerung aus einer Erhöhung des Schwerverkehrsanteils herrührt. In den Prognoseannahmen sind der Ausbau des Autobahnanschlusses und die Belegung des Industriegebietes Halle-Saalkreis enthalten. Die Konflikte der Ortsdurchfahrt Reideburg würden sich weiter verstärken. Dies führt zu einem erhöhten Handlungsbedarf für die Stadt, die Delitzscher Straße als Autobahnzubringer qualitativ aufzuwerten und eine Ortsumgehungstrasse für Reideburg planerisch vorzuhalten.

Der genehmigte FNP der Stadt von 1998 weist den Trassenverlauf der Vorzugsvarianten nach dem damaligen Planungsstand aus. Durch die nachfolgenden Detailuntersuchungen wurde im Unterschied dazu jedoch eine ortsferne Trassenführung als beste Variante angesehen, da die im FNP enthaltene unvollständige Ortsumgehung eine zu hohe Trennwirkung auf den Siedlungsbereich Reideburgs hat.

Für die Ortsumgehung Reideburg wurden in den letzten Jahren folgende Untersuchungen zur Linienführung durchgeführt, um eine Vorzugsvariante zu bestimmen:

- Verkehrsplanerischer Vorentwurf (Mai 1996),
- Umweltfachtechnische Grobeinschätzung zur Linienbestimmung (September 1998),
- Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach den Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (Januar 2000),
- Ergänzungen zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung; Baulandbewertung (September 2000).

Damit ist eine Konsolidierung des Untersuchungsstandes erreicht und weitere Untersuchungen sollen erst erfolgen, wenn die Realisierung der OU Reideburg zeitlich konkretisiert wird.

Parallel zu dieser verkehrsplanerischen Favorisierung der vollständigen Ortsumgehung ist im Bereich der eigentlichen Querung der Ortslage durch die im FNP dargestellte OU-Trasse (mit den beiden Trassenalternativen) in den letzten Jahren eine bauliche Verfestigung durch Wohnungsneubau eingetreten. Dies liegt in der Entwicklungsabsicht der Stadt Halle (Saale) für die Ortslage Reideburg. Auf Basis des § 34 BauGB wurden an der Kreuzung Zwintschönaer Str./Dölbauer Str. drei Mehrfamilien-Wohnhäuser gebaut. Unmittelbarer Anlass der Änderung des FNP ist die im Bereich des Reideburger Ortsteils Schönnewitz geplante zukünftige bauliche Entwicklung, für die der B-Plan 122 „Halle-Reideburg, Freiburger Straße“ entwickelt wird (Aufstellungsbeschluss vom 28.5.2003, Offenlagebeschluss vom 24.11.2004). Damit soll die potenziell attraktive Wohnlage, in der inzwischen ein bedrohlicher baulicher Verfallsgrad ehemals für die Landwirtschaft genutzter Gebäude eingetreten ist, positiv entwickelt werden. Für einen Teil der B-Plan-Fläche gibt es einen Investor, der als Bauträger für Eigenheim-Wohnungsbebauung auftritt. Die Berücksichtigung der bisherigen OU-Trasse im B-Plan 122 wäre zwar theoretisch möglich, aber mit erheblichen Kosten (Lärmschutz) und deutlich eingeschränkter städtebaulicher Qualität verbunden. Deshalb berücksichtigt der B-Plan Entwurf die Trasse für die OU Reideburg nicht, weshalb der FNP in einem parallelen Änderungsverfahren im Sinne des Wegfalls der bisherigen und Übernahme der favorisierten Trassenvariante geändert werden soll.

## **5. Änderung des FNP und Auswirkungen der Änderung**

Der im genehmigten FNP dargestellte Trassenverlauf für die Ortsumgehung Reideburg soll herausgenommen werden. Dieser entspricht etwa der untersuchten Variante B (siehe Anlage Trassenvarianten). Stattdessen soll die Linienführung der vollständigen Ortsumfahrung übernommen werden, die etwa der untersuchten Variante D entspricht. Aufgrund der detaillierten Untersuchungen der letzten Jahre zur Ortsumgehung Reideburg wurde diese Variante als Vorzugsvariante bestimmt. In der tabellarischen Übersicht sind die wichtigsten Ergebnisse dieser Untersuchungen zu den Hauptkriterien der Variantenbewertung und den konfliktträchtigsten Schutzgütern synoptisch

zusammengefasst. Die Bewertung möglicher Baulandflächen spielt inzwischen keine Rolle mehr (siehe unten).

Die im Änderungsverfahren des FNP aufzunehmende neue Variante der OU Reideburg (bzw. die D-Variante) ermöglicht als einzige OU Variante eine ungestörte Entwicklung von Reideburg und gefahrlose Nord-Süd-Beziehungen, z. B. im Fußgänger- und Radverkehr sowie auf den Schulwegen im Ort. Eine Trennwirkung der Ortslage ist durch die Umfahrung nicht mehr gegeben. Geeignete bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen sollen dazu führen, dass die bisherige Ortsdurchfahrt nach Bau der Umgehung deutliche Verkehrsentlastungen erfährt, insbesondere vom Schwerverkehr. Die Ortsumgehung wird in ausreichendem Abstand zur Ortslage geführt, um die Schallimmissionsgrenzwerte einzuhalten. Dennoch ist damit verbunden, dass bisher weitgehend unverlärmt Räume eine Belastungszunahme erfahren, wie es für viele Ortsumgehungen unvermeidbar ist. Bezüglich der Bewertung der Umweltfolgen der neuen OU-Trasse ist die Belastung des Schutzgutes Mensch im Variantenvergleich am geringsten. In der Abwägung hierzu wird die Immissionsituation der bestehenden Ortsdurchfahrt inklusive der prognostizierten Zunahme als deutlich belastender eingeschätzt, als die Immissionszunahme auf niedrigerem Niveau (unterhalb der BImSchV-Grenzwerte), die mit der Ortsumgehung die äußere Ortslage besonders im Bereich der Siedlung Süd beträfe.

Vorteile der neuen OU-Variante bestehen auch in der Bewertung der verkehrlichen Eignung, da es sich um die einzige vollständige Ortsumgehung handelt. Bei anderen Schutzgütern in der Betrachtung der Umweltverträglichkeit weist die neu aufzunehmende OU-Variante jedoch leider die höchsten Belastungen im Variantenvergleich auf. Neben der umfangreichsten Neuversiegelung mittel- bis hochwertiger Ackerböden ist dies insbesondere die Beeinträchtigung der Reidebachniederung im westlichen Verlauf der Trasse. Aus gesamtstädtischer Perspektive bedarf die Reidebachniederung einer erheblichen Aufwertung, da der gesamte Osten der Stadt mit hochwertigen Grünbereichen unterversorgt ist. Hierfür bietet die Reidebachniederung das Potenzial, einen geschlossenen Grünzug mit wichtiger Erholungsfunktion zu bilden. Räumlich ist an dieser Stelle die Unterscheidung zu treffen zwischen der *Reidebachniederung* als Landschaftsraum, der das gesamte Areal zwischen den Siedlungen Büschdorf und Reideburg einnimmt und dem *Grünzug Reideniederung*. Letzterer ist als Regionaler Grünzug in dem in Aufstellung befindlichen Regionalen Entwicklungsplan für die Planungsregion Halle enthalten und als Vorbehaltsgebiet für den Aufbau des ökologischen Verbundsystems regionalplanerisch fixiert.

Der neue Verlauf der OU Reideburg rückt im westlichen Teil näher an die Reide heran und damit in einen Bereich, der im FNP als *Fläche für Maßnahmen zum Schutz zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft* umgrenzt ist. Dieses Flächenentwicklungspotenzial wird durch den neuen Trassenverlauf der OU Reideburg eingeschränkt. Dies betrifft ebenso die Planung der Unteren Naturschutzbehörde, ein Landschaftsschutzgebiet Reide festzusetzen.

Die Belastung des nach § 30 NatSchG LSA geschützten Gehölzes am südlichwestlichen Wendepunkt der Trasse ist im Rahmen der Realisierungsplanung mittels Trassenoptimierung mit dem Ziel eines größeren Abstandes zum Gehölz zu minimieren. Eine weitere Umfahrung der Gehölzgruppe könnte jedoch z. B. höhere Ackerflächenverluste zur Folge haben und muss abgewogen werden. Die Darstellung im FNP ist letztlich eine generalisierte Variante. Nach den vorliegenden Erkenntnissen liegt die Trasse nicht im potenziellen Überschwemmungsbereich eines HQ 100.

Tabelle: Auszug aus der ganzheitlichen Bewertung der untersuchten Varianten der Ortsumgehung

Reideburg von September 2000 zuzüglich aktueller Bewertungen der Landschaftsplanung

<b>Kriterium/ Schutzgüter</b>	<b>Variante 0+</b> (bestehende Ortsdurchfahrt)	<b>Variante B</b> (etwa die im FNP enthaltene Variante)	<b>Variante D</b> (etwa die jetzt favorisierte Variante)
Umfeldverträgliche Verkehrsbela- stbarkeit	Große Konflikte zwischen den einzelnen Nutzungsarten im Straßenraum, die durch die beschränkten Platzverhältnisse nicht auszuräumen sind.	Vermeidung der Konflikte im östlichen und mittleren, aber nicht im westlichen Bauabschnitt (Querung der Ortslage).	Völlige Ortsumgehung. Keine Konflikte zwischen den Nutzungsarten.
Linienführung	Vorhandene Linienführung genügt nicht den Ansprüchen aus Verkehrsbelastung mit zugeordneter innerstädtischer und überregionaler Verbindungsfunktion	Einschränkungen sind im westlichen Abschnitt der OU im Bereich der Querung der Ortslage gegeben.	Die einzige vollständige Umgehung kann entsprechend den Anforderungen gebaut werden. Sehr langer Trassenverlauf durch räumliche Struktur der Ortslage Reideburg.
<b>Umweltverträglichkeit; Synopsis</b>	Schutzgut Mensch stark belastet, Schutzgüter Landschaft, Tiere und Pflanzen nur gering belastet	Zweiteilung: im westlichen Abschnitt (Querung Ortslage) Belastungen für den Menschen hoch, für andere Schutzgüter gering; im östlichen Abschnitt umgekehrt	Schutzgut Mensch am geringsten belastet im Variantenvergleich (Immissionen), Schutzgüter Land, Tiere und Pflanzen am stärksten betroffen, höchster Flächenverbrauch, Reidebachniederung beeinträchtigt
<i>Schall</i>	<i>Sehr hohe Belastung, durch hohen Schwerlastanteil bis 60 dB(A) nachts, deutliche Grenzwertüberschreitung, passive Schallschutzmaßnahmen großen Umfangs erforderlich</i>	<i>Mittlere Belastung im Bereich der Querung der Ortslage; mittlerer Aufwand für passive Schallschutzmaßnahmen</i>	<i>Geringe Belastung, Immissionsgrenzwerte werden im wesentlichen eingehalten; geringer Aufwand für passiven Schallschutz</i>
<i>Reidebach- niederung</i>	<i>Sehr geringe Beeinträchtigung</i>	<i>Geringe Beeinträchtigung durch ortsnahe Führung der OU im westlichen Bereich</i>	<i>Hohe Beeinträchtigung; starker Konflikt mit Entwicklungszielen Renaturierung, Erholungsfunktion (incl. Reide-Radwanderweg), Bio- topverbund/ regionaler Grünzug; Störung des Landschaftsbildes durch Landschaftszerschneidung, aber Trasse liegt außerhalb des Grünzuges Reideniederung</i>
<i>Boden</i>	-	<i>Hohe Neuversiegelung, hoher Verlust hochwertiger Ackerflächen (ca. 5 ha); hohe Zerschneidungswirkung</i>	<i>Sehr hohe Neuversiegelung und Ackerflächenverlust (ca. 6,5ha), hohe Zerschneidungswirkung</i>

<i>Trennung von Siedlungsbereichen</i>	<i>sehr hohe Trennwirkung in der Ortslage, Schulwegsunterbrechung</i>	<i>Hohe Trennwirkung im Bereich der Siedlungsquerung: Abtrennung der Siedlung Süd</i>	<i>keine</i>
<i>§ 30 Biotope NatSchG</i>	<i>Graben nördlich Delitzscher Str. betroffen (mittlere Beeinträchtigung)</i>	<i>Nicht betroffen</i>	<i>Hohe Beeinträchtigung des nach § 30 geschützten Feldgehölzes</i>

Der Entzug von Ackerflächen ist beim neuen Verlauf der OU um ca. 1,5 ha höher als bei der gegenwärtig im FNP enthaltenen Variante. Dieser Flächenentzug ist im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung bzw. des Planfeststellungsverfahrens durch Optimierung möglichst gering zu halten. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollten auf Rest- und Splitterflächen – die möglicherweise auch im Zusammenhang mit anderen Baumaßnahmen entstanden sind – konzentriert werden, die sich nicht mehr ackerbaulich nutzen lassen. Falls eine unzumutbare Betroffenheit für ein landwirtschaftliches Unternehmen festzustellen ist, ist ebenfalls im Rahmen der Realisierungsplanung der OU darauf zu reagieren.

Im Falle der Ortsumgehung Reideburg hat die Untersuchung der möglichen Varianten ergeben, dass nicht alle fachlichen Belange optimal gelöst werden können, der Konflikt zwischen dem Optimum für das Schutzgut Mensch und dem Optimum für die anderen Schutzgüter sehr stark ist. Dennoch ist die planerische Vorhaltung einer Ortsumgehung aufgrund der gegenwärtigen und prognostizierten Belastungen der Ortsdurchfahrt notwendig. In der Gesamtabwägung überwiegen im Variantenvergleich die verkehrlichen Vorteile und die als gering bewertete Belastung des Schutzgutes Mensch für die neu aufzunehmende Umgehungsvariante. Die Beeinträchtigungen der anderen Schutzgüter sind teils erheblich, werden in der Gesamtabwägung jedoch als geringfügiger im Vergleich zu den Vorteilen der OU-Variante bewertet. Selbstverständlich müssen diese Belastungen durch geeignete Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden, wofür es speziell im Osten Halles genügend Flächenreserven gibt.

Die Modifizierung des mit der Änderung aufzunehmenden neuen Trassenverlaufes für die OU Reideburg gegenüber der untersuchten D-Variante ergibt sich, weil die im FNP ausgewiesenen neuen Wohnbauflächen im Südosten Reideburgs nicht mehr entwickelt werden sollen. Einerseits liegt seit 1999 die Einwohnerzahl Halles unter dem niedrigsten Entwicklungsszenarium des FNP für 2010 mit weiter rückläufiger Tendenz. Der Druck auf die Erschließung neuer Wohnbauflächen ist von daher geringer. Die städtische Marktentwicklung der letzten Jahre zeigt – das ist der entscheidende Grund für die geänderten Entwicklungsabsichten in Reideburg –, dass Großstandorte Entwicklungsschwierigkeiten aufweisen. Die Nachfrage bevorzugt kleinere Standorte in gewachsenen Lagen. Für die im FNP enthaltenen neuen Wohnbauflächen im Osten Reideburgs wirkt die Nähe der Autobahn zugleich als starke Restriktion, die eine erfolgreiche Entwicklung der Wohnbauflächen behindern würde. Um eine möglichst geringe Tangierung der Saalkreisgemeinde Kabelsketal, Ortsteil Dölbau zu erzielen, wird deshalb der ortsnähere Verlauf der Trasse im östlichen Bereich präferiert, d. h. die Beibehaltung der gegenwärtig im FNP enthaltenen Trasse. Die beiden neu ausgewiesenen Wohnbauflächen im Osten Reideburgs sollen in einem Änderungsverfahren aus dem FNP herausgenommen werden. Dazu ist jedoch eine Gesamtbetrachtung des Wohnflächenthemas für die Stadt Halle (Saale) und die Region erforderlich, die z. Zt. begonnen hat. Da der geänderte Trassenverlauf der OU im östlichen Bereich der genehmigten Variante im FNP entspricht, besteht für eine Verknüpfung des Änderungsverfahrens zur Ortsumgehung mit dem Änderungsverfahren zu den Wohnbauflächen keine Notwendigkeit.

## 6. Flächenbilanz der Änderung des Flächennutzungsplanes

Eine Flächenbilanzierung auf Grundlage des FNP ist aufgrund des linienhaften Charakters der OU Reideburg nicht sinnvoll. Im Vergleich zur bisherigen Ortsumgehungsvariante ist die Flächenbilanz zu Lasten der Flächen für die Landwirtschaft verändert (zusätzliche Neuversiegelung ca. 1,5 ha).

- Anlage:
- Übersicht Trassenvarianten
  - Darstellung im genehmigten FNP (Planausschnitt Maßstab 1:10 000)

- Änderungsplan (Maßstab 1:10.000)