



HALLE ★ *Die Stadt*

Informationsvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **IV/2006/05875**
Datum: 29.06.2006
Bezug-Nummer.
Kostenstelle/Unterabschnitt: 1.6100.650000
Verfasser: GB Planen, Bauen und
Straßenverkehr

| Beratungsfolge | Termin | Status |
|--|---------------|-----------------------------------|
| Beigeordnetenkonferenz | 04.07.2006 | nicht öffentlich Kenntnisnahme |
| Ausschuss für Planungsangelegenheiten | 25.07.2006 | öffentlich Kenntnisnahme |

Betreff: 3. Hauptabschnitt der Straßenbahnstrecke "Halle-Neustadt - Riebeckplatz -
Büschdorf incl. Verkehrsanlage Straße"

Ingrid Häußler
Oberbürgermeisterin

Mitteilung an den Ausschuss für Planungsangelegenheiten

3. Hauptabschnitt der Straßenbahnstrecke „Halle-Neustadt – Riebeckplatz – Büschdorf incl. Verkehrsanlagen Straße“

Zusammenfassung der Sachdarstellung und Begründung

Die Delitzscher Straße zwischen Hauptbahnhof und westl. Ortseingang Reideburg befindet sich mit allen Anlageteilen in einem sehr desolaten Zustand und bedarf dringend einer Sanierung.

Im Ergebnis einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (Standardisierte Bewertung) ist die Straßenbahnverlängerung bis in den Ortsteil Büschdorf (östl. Spargelweg) einschließlich einer Sanierung des bestehenden Abschnittes als kostengünstigste und für den Fahrgast attraktivste Erschließung zu bevorzugen. Wenn die beabsichtigte und vom Land Sachsen-Anhalt befürwortete Einbeziehung in das bestehende Straßenbahnprojekt als 3. Hauptabschnitt vom Fördermittelgeber bestätigt wird, steht eine bis zu 95%-ige Förderung (GVFG sonst max. 75%) in Aussicht.

Da die Delitzscher Straße in jedem Fall zu sanieren ist, will die Stadt dafür die günstigen Förderkonditionen nutzen.

Die Aufgabenstellung für die erst noch zu beauftragende Planung (Stand Anfang August) wurde im Rahmen der Ämterabstimmung vom Kinderbüro befürwortet. Eine formelle Kinder- und Familienfreundlichkeitsprüfung ist bei dieser Information zum Verfahrensstand nicht möglich.

Mitteilung an den Ausschuss für Planungsangelegenheiten**3. Hauptabschnitt der Straßenbahnstrecke „Halle-Neustadt – Riebeckplatz – Büschdorf incl. Verkehrsanlagen Straße“****1. Veranlassung**

Die Delitzscher Straße mit all ihren Anlagenteilen ist in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Sie wird ihrer Funktion als wichtiger Städteingang heute in keiner Weise gerecht. Aufgrund der finanziellen Situation der Stadt und des beschränkten Volumens an Fördermitteln war eine Sanierung bisher nicht einzuordnen. In Anknüpfung an das derzeit laufende Straßenbahnprojekt besteht nach erfolgreichen Vorgesprächen mit den zuständigen Stellen beim Bund und dem Land die Möglichkeit der Sonderförderung.

Die Stadt Halle (Saale) und die Hallesche Verkehrs-AG beabsichtigen daher das Gesamtvorhaben Straßenbahn Halle-Neustadt – Riebeckplatz/Hbf – Büschdorf um einen 3. Hauptabschnitt vom Riebeckplatz/Hbf. bis zum Stadtteil Büschdorf zu erweitern. Dieser Hauptabschnitt beinhaltet sowohl die Gleissanierung (westlich Hochweg) als auch einen Neubauabschnitt. Ziel ist es, die günstigen Förderkonditionen der Straßenbahn-neubaustrecke auch für diesen Abschnitt zu erhalten.

Die Stadt hat die HAVAG analog dem derzeit laufenden Straßenbahnprojekt mit der Geschäftsbesorgung beauftragt. Details sind in der vom Stadtrat beschlossenen Kooperationsrichtlinie vom 18.12.1996 geregelt.

Die Mitglieder des Planungsausschusses sollen mit dieser Vorlage über das angestrebte Verfahren sowie die groben Inhalte der Antragsunterlagen informiert werden.

2. Kosten, Finanzierung und Termine

Im Vorfeld wurden die zu erwartenden Nutzen-Kosten-Verhältnisse folgender Varianten verglichen:

- Einstellung des Straßenbahnverkehrs östlich Freimfelder Straße und entsprechend angepasstes Busangebot
- Erhaltung des Straßenbahnverkehrs im Bestand mit reduziertem Busangebot
- Erweiterung des Straßenbahnverkehrs bis Spargelweg mit reduziertem Busangebot

Entsprechend der Untersuchungsergebnisse ist letztgenannte Variante klar zu bevorzugen.

In der Standardisierten Bewertung wurde ein Nutzen-Kosten-Indikator von 1,67 ermittelt. Dadurch kann voraussichtlich eine Förderung über das GVFG-Bundeprogramm analog dem laufenden Straßenbahnprojekt ermöglicht werden. Zusammen mit ergänzenden Mitteln des Landes (GVFG/ÖPNV, REGIO) soll eine möglichst hohe Förderung (max. bis zu 95% der förderfähigen Kosten) erlangt werden. Auf Grund der Mindestprojektgrößen für das Bundesprogramm (mind. 51 Mio. Euro) wurde eine Projekterweiterung zur Straßenbahn-neubaustrecke Halle–Neustadt beantragt. Aus diesem finanziellen Zusammenhang resultiert auch eine terminliche Abhängigkeit, so dass der Förderungsbeginn ab 2008 erforderlich wird.

Der Antragsgegenstand umfasst die Bereiche der Straßenbahn- und Busverkehrsanlagen inkl. etwaiger Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Höhe von ca. 12 Mio. Euro, netto (Kostenschätzung vor der Vorplanung). Unter Annahme einer 95%-igen Förderung analog dem 1. und 2. Hauptabschnitt ist von einem Eigenanteil der HAVAG von ca. 1,7 Mio. Euro netto auszugehen.

Für die Straßenbereiche und Nebenanlagen (Umfang geschätzt ca. 17,5 Mio. Euro, netto) ist eine separate Finanzierung und Förderung über das GVFG Programm des Landes - kommunaler Straßenbau – vorgesehen (max. 75% der förderfähigen Kosten). Der Eigenmittelanteil der Stadt

würde ca. 5,7 Mio. Euro betragen. Auch hierfür ist eine Fördermittelvoranmeldung bereits erfolgt. Das Land Sachsen-Anhalt hat die Antragsunterlagen bereits mit positivem Ergebnis geprüft, eine abschließende Stellungnahme des Bundes steht noch aus. Die beiden Maßnahmen (Gleisbau und Straßenbau) sollten verkehrlich und bautechnologisch koordiniert ausgeführt werden.

Die ersten Planungsleistungen (Vorplanung) können voraussichtlich ab Ende August 2006 ausgeführt werden. Nach gegenwärtigem Kenntnisstand wird davon ausgegangen, dass im ersten Bauabschnitt (westlich Freimfelder Straße) kein formelles Planfeststellungsverfahren erforderlich wird, wenn die Verkehrsanlagen nur im vorhandenen Verkehrsraum umgebaut werden. Eine abschließende Aussage kann jedoch erst auf Grundlage der Vorplanung erfolgen. Somit sind die ersten baulichen Maßnahmen ggf. ab 2008 möglich. Die komplette Fertigstellung der Gesamtanlage könnte im Jahr 2011 erfolgen.

Nach der Fertigstellung der Vorplanung sind Entscheidungen zur weiteren Projekt-vorbereitung und Projektdurchführung durch die Stadt Halle und die HAVAG erforderlich. Ein Grundsatz- bzw. Gestaltungsbeschluss durch den Stadtrat wird auf der Grundlage der noch zu erarbeitenden Vorplanung im Jahr 2007 angestrebt.

3. Planerische Zielstellung

3.1 Ausgangssituationen

Die Delitzscher Straße weist im Abschnitt zwischen dem Bauende des 2. Hauptabschnittes des Straßenbahnprojektes (östlich Brücken am Hauptbahnhof) und dem Ortseingang Reideburg (westliches Bauende der Straßensanierung von 1995) erhebliche funktionale und gestalterische Mängel auf. Dies betrifft alle Verkehrsarten. Sowohl die derzeitige Bedeutung als wichtige Ost- West-Verbindung, Ausfallstraße und Autobahnzubringer als auch die zu erwartenden Verkehre durch die Anbindung an die Haupteerschließungsstraße (HES) und das ggf. zu realisierende Sport- und Freizeitzentrum erfordern dringend eine grundlegende Erneuerung und Umgestaltung.

3.2 Städtebauliche Zielvorstellungen

Der Straßenraum ist im Sinne eines Stadteinganges kontinuierlich zu gestalten. Auf die Erhaltung der noch intakten Wohnstandorte ist zu achten und dessen Wohnwert ist nach Möglichkeit zu verbessern.

Es sind in Abhängigkeit vom zu erwartenden Bedarf und der Flächenverfügbarkeit Flächen des ruhenden Verkehrs in den Straßenraum zu integrieren. Der Straßenzug soll durch beidseitige Baumreihen Alleecharakter erhalten. Die Bäume sollten möglichst mit einem regelmäßigen Abstand eingeordnet werden.

3.3. Allgemeine Randbedingungen

Die Straße ist entsprechend der heutigen Belegung und unter Beachtung der zu erwartenden Prognosenbelegung (Verkehrsprognose 2015) auszubauen.

Dabei sind folgende Veränderungen im Verkehrsnetz und im Umfeld zu beachten:

- Autobahnring einschließlich AS Halle- Ost, fertiggestellt
- Haupteerschließungsstraße (HES) komplett bis zur B 100 fertig gestellt
- Optionale Untersuchungsvarianten:
 - HES nur bis Delitzscher Straße fertig gestellt
 - Sport- und Freizeitzentrum realisiert
 - Anbindemöglichkeiten Güterbahnhof/RAW-Gelände
 - Ortsumfahrung Reideburg, fertig gestellt

Außerdem ist auf der Grundlage des Verkehrspolitischen Leitbildes der Stadt Halle und bestätigt durch die Standardisierte Bewertung (Wirtschaftlichkeitsuntersuchung) von 2006 die Straßenbahn bis in den Ortsteil Büschdorf (Bereich B-Plan 70, östlich Spargelweg) zu verlängern.

Die Notwendigkeit des Erhalts der Eisenbahnbrücke westlich der Landsberger Straße ist kritisch zu

hinterfragen. Ziel ist eine Beseitigung dieser Engstelle. Es ist davon auszugehen, dass der Teilbereich auch als Interimslösung zu beplanen ist, da die Stadt nicht die gesamten Abbruchkosten des Bauwerkes (resultierend aus einem einseitigen Verlangen) tragen kann und will.

Die planfestgestellten Teilbereiche des Projektes Haupterschließungsstraße Ost (HES) – Querung im Bereich Hochweg und Knoten Grenzstraße sind bei der Planung zu berücksichtigen. Als Variante ist eine Ortsumgehung Reideburg zu berücksichtigen, die nur langfristig in Abhängigkeit von der Entwicklung der Industrie- und Gewerbeflächen östlich der A 14 realisierbar sein wird.

3.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Aufbauend auf das Prognose- und auf dem Analysenetz sowie den vorhandenen Zählwerten werden für die einzelnen Planfälle (optionale Entwicklung siehe 3.3.) verkehrsplanerische Varianten betrachtet.

- Funktion der Straße:
 - Autobahnzubringer (A14), regionale Anbindung in Richtung Queis (L 165)
 - Anbindung der Stadteile Büschdorf und Reideburg
 - Erschließung der angrenzenden Grundstücke
 - Hauptroute Großraum- und Schwerlasttransporte
- Straßenkategorie: C III , Hauptverkehrsstraße
- Entwurfsgeschwindigkeit: $V_e = 50 \text{ km/h}$

Im Rahmen der Planung sollen mehrere Varianten sowohl für den Querschnitt, als auch für die Knotenpunkte untersucht und bewertet werden. Für alle Varianten werden entsprechende Leistungsfähigkeitsnachweise unter Beachtung der Belange aller Verkehrsteilnehmer geführt. Die Unfallstatistik wird ausgewertet. Auf dieser Grundlage sind geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aufzuzeigen.

3.5 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Zur Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und zur Reduzierung von Betriebskosten soll die gesamte ÖV- Erschließung im Osten der Stadt Halle neu geordnet werden. Die geplante Maßnahme ist im Verkehrspolitischen Leitbild (am 08.01.1997 vom Stadtrat beschlossen), im Flächennutzungsplan vom 27. Juli 1998 und im Nahverkehrsplan der Stadt Halle vom 25. Juni 2003 enthalten. Mit der Verlängerung der Straßenbahnstrecke zwischen Hochweg und der neu zu konzipierenden Endstelle am Spargelweg soll der Ortsteil Büschdorf mit der Anbindung der Straßenbahnanlage erschlossen werden.

Auf dieser Grundlage und der Standardisierten Bewertung vom März 2006 soll die Straßenbahnstrecke bis in den Stadtteil Büschdorf (B-Plan Nr. 70, östlich Spargelweg) verlängert werden. Gleichzeitig wird das Busliniennetz im Sinne eines Zubringerverkehrs zur Straßenbahn neu geordnet und gestrafft, was zu entsprechenden Einsparungen von Betriebskosten führt. Diese Liniennetzoptimierungen sollen im Vorgriff auf das Bauvorhaben teilweise schon ab dem Fahrplanwechsel im Oktober 2006 wirksam werden.

Zur Schaffung eines besonderen Bahnkörpers und infolge des Verschleißzustandes der Gleisanlage im Bestandsabschnitt zwischen Hauptbahnhof (Ende 2. HA) und Hochweg, in Funktion und Zustand ungenügenden Haltestellensituation ist ein Ausbau der Anlage in den nächsten Jahren dringend erforderlich.

Mit dem Ausbau der Bahnanlage zwischen Straße Am Güterbahnhof und Endschleife Büschdorf sind die vorhandenen Schäden und Mängel an Gleisen, Deckenschluss und Fahrleitungsanlage zu beseitigen. Die Straßenbahn ist dabei möglichst durchgängig auf besonderen Bahnkörper zu verlegen ($V_e=70$ km/h (50 km/h im Mischverkehr)). Eingleisige Abschnitte werden nicht ausgeschlossen. Die bestehende Wendeschleife Büschdorf kann entfallen. Die Haltestellen sind mobilitätsbehindertengerecht (Zuglänge Straßenbahn 45 m), mit mindestens einem sicheren bzw. gesicherten Zugang und entsprechenden Serviceeinrichtungen bzw. Mobiliar auszurüsten. Dabei ist die Haltestellenlage ggf. zu optimieren.

Im Bereich der neuen Endstelle (Bestandteil B-Plan 70.2) ist die Anordnung einer Park+Ride-Anlage, einer Bike+Ride-Anlage und Bushaltestellen inkl. Buswendemöglichkeit zu planen. Die Notwendigkeit und Einordnung von Taxi-Standplätzen ist zu untersuchen. Bei der Verkehrsplanung und der Planung der Lichtsignalanlagen ist die Bevorrechtigung für die Straßenbahnen und den Linienbusverkehr sicherzustellen. Dies ist zur Absicherung der Reisezeiten und der Einhaltung der Förderungsvoraussetzung zwingend erforderlich.

3.5 . Rad- und Fußverkehr

Die Delitzscher Straße ist Bestandteil von 2 Radrouten und gleichzeitig eine wichtige (direkte) Anbindung der Ortsteile Reideburg und Büschdorf an die Innenstadt.

Aufgrund der Verkehrsbelegung sind beidseitig durchgängige, benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen erforderlich. Dabei ist zu prüfen, ob im begründeten Einzelfall Abschnitte zusätzlich im Zweirichtungsverkehr befahren werden müssen (wie z. B. zwischen Freimfelder Straße und Kanenaer Weg). Entlang der Delitzscher Straße sind beidseitig Gehwege vorzusehen, deren Breite auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen abzustimmen ist. Besondere Aufmerksamkeit ist der durchgängigen und sicheren Führung an Knotenpunkten und Grundstückseinfahrten sowie der Einordnung ausreichender Querungsmöglichkeiten zu schenken. Bei der Planung sind die Belange der Behinderten sowie die Schulwegepläne (einschließlich vorhersehbarer Entwicklung der Standorte) zu beachten. Die Interessen der Schüler werden insbesondere durch die bereits ab Oktober 2006 geplante Führung der Linie 7 von Kröllwitz über Franckeplatz (wichtiger Schulstandort) und Hauptbahnhof nach Büschdorf Rechnung berücksichtigt.

Anlage: Übersichtsplan