



## Beschlussvorlage

TOP:  
Vorlagen-Nummer: **IV/2007/06499**  
Datum: 25.06.2007  
Bezug-Nummer.  
Kostenstelle/Unterabschnitt: 1.6100.650000  
Verfasser: GB Planen, Bauen und  
Straßenverkehr

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
Beigeordnetenkonferenz	19.06.2007	nicht öffentlich Vorberatung
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	10.07.2007	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach der VOB, VOL und HOAI	12.07.2007	öffentlich Entscheidung

**Betreff: "Grüne Trasse" Hafensbahn - Baubeschluss**

### Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die Umgestaltung der still gelegten Hafensbahntrasse zu einer Rad- und Fußwegeverbindung zwischen Thüringer Bahnhof und Saaleaue.

### Finanzielle Auswirkung:

VermHH			
Ausgaben		509.500,00 €	HH-Stelle 2.6300.950000-154
Einnahmen	Stadtumbau Ost	191.700,00 €	HH-Stelle 2.6300.361020-154
Eigenmittel		317.800,00 €	

Dagmar Szabados  
Oberbürgermeisterin

## Zusammenfassung

Halle erfuhr im 19. Jahrhundert einen zunehmenden, industriellen Aufschwung. Zwischen den wichtigen Güterumschlagplätzen **Thüringer Bahnhof** und **Sophienhafen** entstanden an der damaligen, südlichen Bebauungsgrenze von Halle zahlreiche Industrieanlagen. Diese wirtschaftliche Entwicklung Halles führte im Jahr **1895** zum **Bau der Hafebahn als wichtiger Transportverbindung** zwischen dem Osten und dem Westen des Stadtgebietes. Der wirtschaftliche Einbruch zu Beginn der 90-iger Jahre ging mit der Aufgabe dieser Betriebe und dem Brachfallen großer Flächen einher. Auch die Hafebahntrasse wurde **1990 stillgelegt**, was zu einem zunehmenden Verfall der denkmalgeschützten Substanz, der Gleisanlagen und der Ausstattungselemente führte.

Die Stadt stand vor der Aufgabe, ein neues Nutzungskonzept für **die Altindustriestandorte am Thüringer Bahnhof** zu entwickeln. Mit der Umwandlung der Gleisanlagen des Thüringer Bahnhofes in einen Stadtteilpark wurde als erster Bauabschnitt eine neue, attraktive Adresse für den Standort des Bahnhofes geschaffen. Der Bedeutungswechsel den der Thüringer Bahnhof mit der Entwicklung vom ehemaligen Güterumschlagsplatz zu einem wichtigen, stadtübergreifenden Naherholungsraum vollzogen hat, setzt sich bei der Umgestaltung der Hafebahntrasse fort.

Um die Hafebahn innerhalb des Stadtbildes zu sichern und für die Öffentlichkeit erlebbar zu machen, soll sie in eine von Grün begleitete Wegeverbindung, eine „**Grünfuge**“ quer durch die Stadt umgewandelt werden. Gleichzeitig macht die Eigenart der Gestaltung durch die Umwandlung der Gleise in Wege auf die Industriegeschichte der Stadt aufmerksam.

Als wichtiger „Zubringer“ für Fußgänger und Fahrradfahrer erleichtert sie die fußläufige Erreichbarkeit des Thüringer Bahnhofs sowie der Saalau, **vernetzt vorhandene Grünanlagen** miteinander und **steigert** damit wesentlich **die Naherholungsqualität** der südlichen Stadtteile.

Der **Fuß- und Radweg als durchgängiges, schmales Asphaltband mit begleitenden Baumzügen** bildet das wiederkehrende Motiv. Sitzblöcke betonen Rhythmus und Länge dieses langen, jedoch schmalen Grünkorridors. Die kleinen Aufweitungen entlang der Trasse werden unterschiedlich thematisch gestaltet (Startbank, Obsthain, Birkentor, Schaukelband, verwunschenes Häuschen). Dazwischen leitet das wiederkehrende Element, der als Reihe gepflanzte Pflaumenblättrige Weißdorn von einem Abschnitt zum nächsten über und vermittelt so zwischen den unterschiedlichen Raumeindrücken.

Im Rahmen der Ausführungsplanung werden vertiefende Überlegungen zu **gestalterischen Hinweisen auf die Industriegeschichte** entlang der Trasse geprüft.

Das Projekt ist ganz besonders **kinder- und jugendfreundlich**, da es vor Straßenverkehr geschützte Wegeabschnitte anbietet, die punktuell mit Spielangeboten und Aufenthaltsqualitäten angereichert sind. Hier können Kinder gefahrlos das Radfahren erlernen, spielen und erfahren ganz nebenbei etwas über die Industriegeschichte der Stadt. Bereits vorhandene Angebote sind über die Hafebahntrasse besser und gefahrloser erreichbar.

Halle erfuhr im 19. Jahrhundert einen zunehmenden, industriellen Aufschwung. Sowohl der Gütertransport über die Saale mit dem Güterumschlagsort Sophienhafen, als auch der Gütertransport über die Eisenbahn mit dem Güterbahnhof, dem Thüringer Bahnhof, gewannen eine zunehmende Bedeutung. Darüber hinaus entstanden an der damaligen, südlichen Bebauungsgrenze von Halle zahlreiche Industrieanlagen, welche sich im Westen zwischen der Saale / Böllberger Weg bis zum Osten der Raffineriestraße aneinanderreichten. Diese wirtschaftliche Entwicklung Halles führte im Jahr 1895 zum Bau der Hafenbahn als wichtige Verbindungsspanne zwischen dem Osten und dem Westen des Stadtgebietes. Sie diente dem Transport von Produktionsgütern zwischen dem Sophienhafen, den zahlreichen Industriebetrieben im Süden des Stadtgebietes und dem Thüringer Bahnhof und verlief an der damaligen südlichen Bebauungsgrenze. Der wirtschaftliche Einbruch zu Beginn der 90-iger Jahre ging mit der Aufgabe dieser Betriebe und dem Brachfallen großer Flächen einher. Auch die Hafenbahntrasse wurde 1990 stillgelegt.

Die Stadt stand vor der Aufgabe, diese Flächen neu zu vermarkten und entwickelte im Rahmen eines Gutachterverfahrens ein Nutzungskonzept für die Altindustriestandorte am Thüringer Bahnhof. Mit der Umwandlung der Gleisanlagen in einen Stadtteilpark sollte eine neue Adresse für den Standort geschaffen werden, der so attraktiv ist, das sich neue Gewerbebetriebe ansiedeln. Inzwischen ist die Parkanlage am Thüringer Bahnhof als erster Abschnitt der Umwandlung der Gewerbebrachen gebaut und das Konzept hat sich bewährt, neue Gewerbeansiedlungen sind erfolgt.

In einem zweiten Schritt soll jetzt die Hafenbahntrasse umgenutzt werden. . Auch hiervon verspricht man sich neue Impulse für eine geeignete Neubesiedelung der an die Trasse angrenzenden Brachflächen.

Im Dezember 1996 wurde der Thüringer Bahnhof einschließlich Hafenbahntrasse unter Denkmalschutz gestellt. Eine denkmalverträgliche Nachnutzung ist deshalb sowohl Pflicht als auch Chance. Das Gestaltungskonzept steht im Kontext zur Umgestaltung des Thüringer Bahnhofes.

Ihre Umgestaltung zu einem Fuß- und Fahrradweg ist als Entwicklungsziel im Rahmenplan Merseburger Straße/Altindustriestandorte Halle Süd aus dem Jahr 1998 verankert.

Das Gelände der Hafenbahn befindet sich in städtischem Eigentum. Seit 1990 liegt die Trasse brach, was auch zu einem zunehmenden Verfall der denkmalgeschützten Substanz, der Gleisanlagen und der Ausstattungselemente führte.

Um die Hafenbahn innerhalb des Stadtbildes zu sichern und für die Öffentlichkeit erlebbar zu machen, soll sie in eine von Grün begleitete Wegeverbindung, eine „Grüntrasse“ quer durch die Stadt umgewandelt werden. Gleichzeitig macht die Eigenart der Gestaltung durch die Umwandlung der Gleise in Wege auf die Industriegeschichte der Stadt aufmerksam.

So kann der Bedeutungswechsel den der Thüringer Bahnhof mit der Entwicklung vom ehemaligen Güterumschlagsplatz zu einem wichtigen, stadtübergreifenden Naherholungsraum auch auf die Trasse der Hafenbahn übertragen werden. Als wichtiger „Zubringer“ für Fußgänger und Fahrradfahrer erleichtert sie die fußläufige Erreichbarkeit des Thüringer Bahnhofs sowie der Saale, vernetzt vorhandene Grünanlagen miteinander und steigert damit wesentlich die Naherholungsqualität der südlichen Stadtteile.

Dabei wird auch die Trasse selbst zum Naherholungsraum. Mit Ausstattungselementen wie Bänken und Schaukeln bietet sie für den mit wohnungsnahen Naherholungsflächen unterversorgten Süden des Stadtgebietes eine wichtige Aufwertung. Gleichzeitig wird einem weiteren Defizit im Süden der Stadt entgegengewirkt - der schlechten Verbindung in die Saale. Die Hafenbahntrasse ermöglicht eine direkte Anbindung an die Salineinsel und erschließt damit sowohl das Naherholungsgebiet Pulverweiden als auch die Nordhalbinsel mit der historischen Saline, dem Schwimmbad und einem geplanten Stadthafen an der Elisabethsaale.

2003 wurde der Entwurf für die Umgestaltung der Hafentrasse erarbeitet. Auf dieser Grundlage konnte inzwischen ein erster Teil des Wegebau zwischen Merseburger und Liebenauer Straße hergestellt werden.

Mit der vorliegenden Planung wird zum einen der Lückenschluss zwischen dem Thüringer Bahnhof und der Merseburger Straße vollzogen als auch die Trasse bis zur Beesener Straße verlängert. Damit entsteht ein erster durchgehender, in sich abgeschlossener, nutzungsfähiger Teilabschnitt.

In den folgenden Jahren soll in Abhängigkeit von der Haushaltslage und der Verfügbarkeit von Fördermitteln in weiteren Bauabschnitten die gesamte Trasse bis zum Sophienhafen komplettiert werden.

<b>3</b>	<b>Bestandsbeschreibung</b>
----------	-----------------------------

Die Hafentrasse umfasst zwischen Holzplatz und Thüringer Bahnhof eine Länge von ca. 4 km und eine Breite von 5 bis 10 m. Stellenweise gibt es Aufweitungen bis zu 40 m.

Die Trasse setzt sich aus einzelnen Abschnitten mit einer Länge von 300 bis 500 m zusammen, die durch querende Straßen voneinander getrennt sind. Beginnend am Thüringer Bf. verläuft sie als schmaler Korridor zunächst durch ein grünes Wohngebiet, weiter durch Industriebrachen, entlang der südlichen Grenze des Kurt-Wabbel-Stadions und des Gesundbrunnenbades, quert die Saale über die Hafentrassebrücke, führt durch die Pulverweiden und den Holzplatz und endet schließlich am Sophienhafen.

Charakterisiert wird das Gelände natürlich durch Gleisanlagen, die überwiegend noch vorhanden sind. Diese sind aber stark überwachsen bzw. von Schutt und Müll überlagert. Weite Teile des Korridors führen durch rückwärtige Lagen und sind oft durch fehlende Raumkanten gekennzeichnet. Ein Großteil der Trasse wird von einer mehr oder weniger aufgeständerten Heißwassertrasse begleitet.

Die Vegetation innerhalb der Hafentrasse setzt sich zum Großteil aus Ruderalflora zusammen (Goldrute, Clematis, Brombeere sowie Hundsrose). Raumbestimmender Baumbestand ist nur teilweise vorhanden. Der vorhandene Raumeindruck wird vor allem durch die angrenzende Nutzung (Gärten, beräumte Industrieareale, ummauerte Höfe) geprägt.

Der Fuß- und Radweg als durchgängiges, schmales Asphaltband mit begleitenden Baumzügen bildet das wiederkehrende Motiv. Sitzblöcke betonen Rhythmus und Länge dieses langen, jedoch schmalen Grünkorridders. Vor dem Übergang in die jeweiligen Straßenräume wird der Asphalt auf ca. 7 m durch Großsteinpflaster ersetzt. Die so für Radfahrer entstehende „Rüttelstrecke“ dient zur Verbesserung der Aufmerksamkeit in den Übergangszonen. In die vorhandenen Straßenräume wird durch diese Planung nicht eingegriffen.

Die umgebenden Raum- und Grünstrukturen werden zusammen mit den thematisch unterschiedlich gestalteten, kleinen Aufweitungen entlang der Trasse visuell in das Erlebnisband eingebunden. So entwickelt sich durch topographische Verwerfungen, Baum- und Strauchlinien sowie durch die wechselnde Breite entlang des Weges eine Abfolge unterschiedlichster Szenarien.

Dazwischen leitet das wiederkehrende Element, der als Reihe gepflanzte Pflaumenblättrige Weißdorn von einem Abschnitt zum nächsten über und vermittelt so zwischen den unterschiedlichen Raumeindrücken. Er verleiht der Trasse ein „Rückgrat“ und gleichzeitig eine ruhige Ausstrahlung. Der lineare Charakter wird insbesondere an Kreuzungspunkten durch höhere Baumblöcke aus Tulpenbaum bzw. unterschiedliche Eichenarten unterbrochen.

Im Rahmen der Ausführungsplanung werden vertiefende Überlegungen zu gestalterischen Hinweisen auf die Industriegeschichte entlang der Trasse geprüft. Derzeit liegt ein Angebot der KSB vor, die z. Zt. auf dem Großen Berlin platzierten Ausstellungstücke an der Hafenbahn zu platzieren.

### Thematische Raumfolge

die Startbank – von Ahorn und Eichen gefasst, bildet ein langer wie breiter Baumblock den Abschluss des Thüringer Parks und den Auftakt zur Hafenbahn.

Es folgt ein Baumblock aus Kiefern, welcher als Zitat ebenfalls auf den nahe gelegenen Thüringer Park verweist.

das Crataegusband - der Pflaumenblättrige Weißdorn leitet zur

Clematisböschung – die aufschwingenden Eichenreihen umfassen den ehemaligen Ablaufberg. Dichte Clematis umwuchern die aufgelassenen Böschungen. Der asphaltierte Hauptweg wird durch einen tiefer liegenden Nebenweg ergänzt. Erneut führt das Crataegusband

zum Obsthain – einer kleinen Wiese mit den Obstbaumrelikten der ehemaligen Kleingartennutzung. Sitzblöcke laden zum Verweilen in dieser ansonsten offenen Wiese ein.

das Crataegusband – führt schließlich zum

Birkentor – dicht gestellte Birkenstämme füllen einen Einschnitt in der gründerzeitlichen Blockstruktur und bilden gegenüber der Merseburger Straße einen visuellen Abschluss.

das wiederkehrende Crataegusband – säumt erneut den Weg und begleitet zum

Schaukelband – eine etwas breitere Grünfuge nördlich des Grünflächenamtes. Der Baumbestand an der südlichen Grenze wird freigestellt und durch eine Heisterlinie (*Carpinus betulus*) entlang der nördlichen Grenzlinie ergänzt. Die vorhandenen Schienenstränge werden auf das Hauptgleis zurückgebaut. Eine schmale, offene Wiese entsteht. Wege begleitend findet sich eine optisch markante Abfolge von drei großen Schaukeln.

das verwunschene Häuschen – das kleine Bahnhäuschen an der Turmstrasse wird baulich gesichert (verschließbare Tür, Sicherung der Dacheindeckung) und verbleibt als 'eingemottetes Relikt', gefasst von Tulpenbäumen, als Erinnerungsstück entlang des Weges.

das lange Crataegusband – als Abschluss und Verbindung in Richtung Saaleaue verläuft begleitend zu Weg und Heiztrasse eine Linie Crataegus. Die Bankette erhalten eine Ansaat wilder Trockenstauden und bilden so einen verbindenden Aspekt zum angrenzenden offenen Areal.

## **Materialien, Ausstattung**

Die vorhandenen Schienenanlagen und Schwellen bleiben aus Gründen der Ortsspezifität, der Denkmalpflege sowie des engen Kostenrahmens erhalten und bilden die gestalterische wie bauliche Grundlage für den Wegebau.

Der neue Weg entwickelt sich aus der vorhandenen Schienenanlage. Zwischen den Schienen wird Asphalt eingebracht (2 Schichten – Asphalttragschicht und Asphaltfeinbeton). Das Asphaltband wird durch einen schmalen Streifen aus Betonpflaster (10/20/6 betongrau ohne Phase) mit seitlichem Tiefbord begleitet so dass eine ausreichende Wegebreite von ca. 2,50 m sichergestellt werden kann.

Die Ausstattung beschränkt sich wenige, robuste Sitzblöcke aus dunklen Betonformteilen mit Bahnschotteroberfläche (Typ 'Thüringer Bahnhof') in schmaler und breiter Version entlang des Weges. Wegeanschlüsse und das direkte Umfeld von Sitzblöcken werden mit gebrauchtem Großsteinpflaster befestigt.

In der breiten Fuge nördlich des Grünflächenamtes finden sich Wege begleitend 3 robuste Schaukeln. Die Hafentrasse wird nicht beleuchtet.

Finanziert wird die Maßnahme über das Förderprogramm „Stadtumbau Ost – Aufwertung / Südliche Innenstadt“.

Die Realisierung erfolgt nach Bestätigung des Haushaltes 2007.

### Finanzierungsübersicht Hafенbahntrasse

#### Haushaltseinstellung gemäß Vermögenshaushaltplanentwurf 2007

Haushaltsstellen	Bezeichnung	HHJ 2007
2.6300.950000-154	Tiefbau	466.800
2.6300.959000-154	Planungsleistung	42.700
2.6300.361020-154	Einnahmen FP Stadtumbau Ost - Südliche Innenstadt	191.700
Eigenmittel d. Stadt		317.800
<b>Fördermittel + Eigenmittel</b>		<b>509.500</b>

#### Finanzierungsübersicht des Bauablaufs

	Kostenberechnung	HHJ 2007
2.6300.950000-154	Baukosten	461.800
2.6300.959000-154	Planungskosten	42.700
Gesamtkosten		504.500

Die Finanzierung deckt die Herstellung der Wege- und Spielflächen sowie die vorbereitenden Arbeiten für die Gehölzpflanzungen. Im Bereich zwischen Liebenauer und Turmstraße wird auch die komplette Pflanzung der Bäume und Sträucher im Rahmen der Baumaßnahme hergestellt.

Die übrigen Pflanzungen werden zeitnah, abschnittsweise durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Dritter unabhängig von diesem Bauvorhaben realisiert.

### Bauablaufplan

	2007						2008					
	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	März	Apr	Mai	Juni
Aufbruch / Vorbereitung					■							
Erdarbeiten					■			■				
Wegebau								■				
Landschaftsgärtn. Arbeiten									■			
Ausstattung										■		

## Kostenberechnung nach DIN 276

Nr.	Kostenart	Summe Kostenart	Gesamtsumme
<b>200</b>	<b>Herrichten und Erschließen</b>		
<b>210</b>	<b>Herrichten</b>		
212	Abbruchmaßnahmen	1.950	
213	Altlastenbeseitigung	3.000	
214	Herrichten der Geländeoberfläche	8.700	
	<b>Summe Herrichten und Erschließen</b>	<b>13.650</b>	<b>13.650</b>
<b>500</b>	<b>Außenanlagen</b>		
<b>510</b>	<b>Geländeflächen</b>		
511	Geländebearbeitung	58.350	
512	Vegetationstechnische Bodenbearbeitung	6.350	
514	Pflanzen	41.050	
515	Rasen	12.600	
<b>520</b>	<b>Befestigte Flächen</b>		
521	Wege (Asphalt, Pflaster, WD)	159.800	
525	Spielflächen (Fallschutzkies)	10.000	
<b>530</b>	<b>Baukonstruktionen in Außenanlagen</b>		
534	Treppen	6.400	
<b>550</b>	<b>Einbauten in Außenanlagen</b>		
551	Allgemeine Einbauten (Möblierung)	52.700	
552	Besondere Einbauten (Spielgeräte)	10.500	
<b>590</b>	<b>Sonstige Maßnahmen für Außenanlagen</b>		
591	Baustelleneinrichtung	6.750	
593	Sicherungsmaßnahmen (Fachwerk)	5.000	
594	Abbruchmaßnahmen (Gleisarbeiten)	2.000	
595	Instandsetzungen	300	
596	Zwischendeponierung (Schienen)	2.500	
	<b>Summe Außenanlagen</b>	<b>374.300</b>	<b>374.300</b>
<b>700</b>	<b>Nebenkosten</b>		
	Planungsleistung		<b>35.900</b>
	<b>Gesamtsumme Netto</b>		<b>423.850</b>
	<b>Mehrwertsteuer 19 %</b>		<b>80.532</b>
	<b>Gesamtsumme Brutto</b>		<b>504.382</b>
<b>6</b>	<b>Folgekostenentwicklung</b>		

In die Tabelle sind nur die Differenzflächen aufgenommen. Flächen, die durch die Baumaßnahme nicht berührt werden, erscheinen nicht.

<b>Kostenfaktor</b>	<b>Bestand</b>		<b>Neu</b>	
	Fläche in m <sup>2</sup>	Summe / Jahr	Fläche in m <sup>2</sup>	Summe / Jahr
<b>Befestigte Flächen</b>				
Wege- und Platzflächen	0	0 EUR	3200	448 EUR
Wassergebundene Decke	0	0 EUR	350	648 EUR
<b>Grünflächen</b>				
Gehölze	0	0 EUR	1650	792 EUR
Bäume	0	0 EUR	251	602 EUR
Rasen	0	0 EUR	9000	2.790 EUR
<b>Spielflächen</b>				
Wartung, Kontrolle	0	0 EUR	140	42 EUR
Fallschutzfläche (Sand)	0	0 EUR	140	504 EUR
<b>Summe / Jahr (brutto)</b>		<b>0 EUR</b>	<b>5.826 EUR</b>	

Für die entstehenden Mehrkosten bei den befestigten Flächen erfolgt eine Kompensation durch den Rückbau von Straßen und Wegen in den Umstrukturierungsgebieten (Silberhöhe).

Die Darstellung der Folgekostenerhöhung für die Grünflächen umfasst die gesamten innerhalb des Planungsgebietes auflaufenden Unterhaltungskosten, also einschl. der Aufwüchse, die durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Dritter entstehen. Im Rahmen dieser A+E Maßnahmen werden kurzfristig in einzelnen Abschnitten 2/3 der Gehölz- und Baumpflanzungen realisiert. Die Unterhaltung der Wege begleitenden Grünflächen erfolgt durch den FB Grünflächen.