Begleitblatt Geschäftsbereichsbeteiligung

Gegenstand: Verkehrslösungen in den Wohngebieten in Halle-Trotha III/2003/02996

Einreichender Geschäftsbereich: FB Stadtentwicklung und -planung

Finanzielle Auswirkungen

☐ nein ☒ ja

		wirksam von	wirksam bis	Höhe	Wo veranschlagt (HH-Stelle)
VerwHH	**Einnahmen**			€	
	Ausgaben	2003 2003		3.500,00 € 1.500,00 €	1.6300.513000.6 1.6300.515000.7
VermHH	**Einnahmen**			€	
	Ausgaben			€	

Folgekosten (in o. g. Beträgen nicht enthalten) x nein ☐ ja

		wirksam von	wirksam bis	Höhe	Wo veranschlagt (HH-Stelle)
zu Lasten anderer OE	**Einnahmen**			€	
	Ausgaben			€	
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	**Einnahmen**			€	
	Ausgaben			€	

Auswirkungen auf den Stellenplan x nein ☐ wenn ja

beantragte Stellenerweiterung:

vorgesehener Stellenabbau:

Beteiligung des GPR/PR notwendig? x nein ☐ ja

Kinderfreundlichkeitsprüfung erfolgt? x nein ☐ ja

Gleichstellungsrelevant? x nein ☐ ja

Mitzeichnung

1	2	3	4	5	6	7	8
OB/GB/FB	**Übergeben am**	**Rückgabe am**	**Rückgabe nicht fristgerecht**	**Zugestimmt ohne Änderungs-vorschläge**	**Zugestimmt mit Änderungs-vorschlägen**	**Änderungs-vorschläge, die berücksichtigt wurden**	**Änderungs-vorschläge, die nicht berück-sichtigt wurden**
OB	10.03.03	24.03.03	☐	☐	☐	☐	☐
GB I	10.03.03	24.03.03	☐	**x**	☐	☐	☐
GB II			☐	☐	☐	☐	☐
GB III	10.03.03	24.03.03	☐	**x**	☐	☐	☐
GB IV			☐	☐	☐	☐	☐
GB V	10.03.03	24.03.03	☐	☐	**x**	☐	**siehe Abwägung**
FB 39			☐	☐	☐	☐	☐
FB 13	10.03.03		☐	☐	☐	☐	☐
Sonstige zu beteiligende Stellen			☐	☐	☐	☐	☐

HALLE ★ *Die Stadt*

Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **III/2003/02996**
Datum: 27.05.2003
Bezug-Nummer.
Kostenstelle/Unterabschnitt:
Verfasser: Dr. Merk, Elisabeth

Beratungsfolge	**Termin**	**Status**
Beigeordnetenkonferenz	08.04.2003	nicht öffentlich Vorberatung
Ausschuss f. Planungs- u. Umweltangelegenheiten (Planungsausschuss)	13.05.2003	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	28.05.2003	öffentlich Entscheidung

Betreff: Verkehrslösungen in den Wohngebieten in Halle-Trotha

Beschlussvorschlag:

1. Der Punkt 4 des Stadtratsbeschlusses Nr. 98/I-46/1179 (Beschlussprotokoll als Anlage beiliegend) wird aufgehoben.
   „Das Linkabbiegen ausschließlich von Personenkraftwagen aus nördlicher Richtung von der Köthener Straße in die Hans-Dittmar-Straße wird ermöglicht. Diese Lösung ist zeitlich bis dahin zu begrenzen, bis der S-Bahnhof Trotha auch über die Angerstraße (nördlich vom Doppelknoten) zu erreichen ist.“
2. Die Verwaltung wird beauftragt, das Linksabbiegen von der nördlichen Köthener Straße in die Hans-Dittmar-Straße für den Fahrzeugverkehr, Radverkehr ausgenommen, kurzfristig zu unterbinden.

Finanzielle Auswirkung:

Haushaltsstelle: VerwHH :
VermHH : Beschilderung und Markierung
HH-Stelle 1.6300.513000.6 3.500,00 €
HH-Stelle 1.6300.515000.7 1.500,00 €

Ingrid Häußler
Oberbürgermeisterin

Anlagen:

1 Veranlassung

Der Stadtrat hat auf seiner 29. Sitzung am 27.02.2002 die Stadtverwaltung beauftragt, „**für das östlich der Trothaer Straße zwischen Zoo und Stadtrand gelegene Wohngebiet, einschließlich der Gottfried-Keller-Siedlung,** eine aktuelle Verkehrsanalyse vorzunehmen mit der Zielstellung, intelligente **Lösungen zur Vermeidung von Schleichverkehren** durch die Wohngebiete zu **erarbeiten**.
Unter Berücksichtigung der Verkehrsflüsse im Knotenbereich Trothaer Straße / Köthener Straße sind die Auswirkungen einer Ausweisung der Hans-Dittmar-Straße als Einbahnstraße zeitlich vorrangig zu prüfen.
Sollte sich die unter Punkt 2 genannte Lösung als nicht tragfähig erweisen, ist ein schlüssiger Vorschlag über den zukünftigen Ausbaustandard sowie die Ordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs vorzulegen."

2 Beschlusslage

Für die Vermeidung von Schleichverkehren, die durch die östlich der Trothaer Straße gelegenen Wohngebiete führen, liegen bereits Beschlüsse des Stadtrates vor. **Deren** verkehrliche Lösung besteht aus der Sperrung der Einfahrt in die Hans-Dittmar-Straße aus Richtung Norden der Köthener Straße für den Kfz-Verkehr**.**
Diese verkehrliche Lösung wurde erstmals am 26. März 1997 mit dem Beschluss „Ausbau der Straße An der Saalebahn einschließlich des Doppelknotens An der Saalebahn / Köthener Straße / Hans-Dittmar-Straße" (Beschluss Nr. 97/I-29/567) vom Stadtrat angenommen und im November 1997 mit dem Beschluss „Umgestaltung der Trothaer Straße / Reilstraße – 9. Bauabschnitt" (Beschluss Nr. 97/I-36/657) indirekt bestätigt.
Auf der Grundlage eines Änderungsantrages zur Vorlage „Ausbau der Straße An der Saalebahn einschließlich des Doppelknotens An der Saalebahn / Köthener Straße / Hans-Dittmar-Straße (Anpassung an 9. BA Trothaer Straße)" **wurde die verkehrliche Lösung** am 21. Oktober 1998 durch den Stadtrat **von einer alternativen Zufahrt zum S-Bahnhof Trotha abhängig gemacht** (Beschluss Nr. 98/I-46/1179)**.**
Damit wurde beabsichtigt, den sich am S-Bahnhof Trotha entwickelnden Park-and-ride-Verkehr nicht mit einer Zufahrt über die seinerzeit im Zuge der Europastraße Nr. 49 stark staubelastete Trothaer Straße zu gefährden.
Über diesen Beschluss, der die Offenlassung der Einfahrt in die Hans-Dittmar-Straße für den Pkw-Verkehr aus Richtung Norden der Köthener Straße bis zur Herstellung einer alternativen Zufahrt zum S-Bahnhof Trotha über die Angerstraße bedingt, beschwerten sich 437 Anwohner der Hans-Dittmar-Straße und Victor-Klemperer-Straße **in einer Unterschriftensammlung.**

3 Zielstellung / Beschreibung des Vorhabens

Nachdem die alternative Zufahrt zum S-Bahnhof Trotha **über die Angerstraße** bisher nicht hergestellt werden konnte und ihre zukünftige Herstellung **aus finanziellen Gründen** nicht abzusehen ist, wird die Sperrung der Einfahrt in die Hans-Dittmar-Straße für den gesamten Kfz-Verkehr aus Richtung Norden der Köthener Straße wieder von der Bedingung der alternativen Zufahrt zum S-Bahnhof Trotha gelöst und kurzfristig umgesetzt**.**

Das Linksabbiegen aus Richtung Norden der Köthener Straße in die Hans-Dittmar-Straße **wird durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen** (Markierung und Beschilderung) **unterbunden.** Damit wird dann der aus Richtung Norden der Köthener Straße am Knotenpunkt Köthener Straße / An der Saalebahn / Hans-Dittmar-Straße ankommende Verkehr nur noch nach rechts in die Straße An der Saalebahn geführt.
Die bereits auf der Köthener Straße in Süd-Nord-Richtung **bestehende Einbahnstraße wird somit von der Einmündung der Hans-Dittmar-Straße** über den Bahnübergang der Saalebahn hinaus **bis zur Straße An der Saalebahn verlängert.**
Damit wird die direkte Einfahrt von Kraftfahrzeugen in den nördlichen Bereich der östlich der Köthener und Trothaer Straße liegenden Wohngebiete verhindert und **Schleichverkehr aus Richtung des nördlichen Stadtumlandes in Richtung Innenstadt durch die** Gesamtheit dieser **Wohngebiete weitestgehend ausgeschlossen.**
Zusätzlich wird der sich durch den Schleichverkehr **im Wohngebiet auf der östlichen Seebener Straße** an der Kreuzung mit der Trothaer Straße **entwickelnde Stau verhindert.**

Die Kosten für die Änderung der Verkehrsorganisation betragen voraussichtlich **ca. 5.000 Euro**. Sie **werden vom laufenden Verwaltungshaushalt gedeckt**.

4 Begründung

Die Sperrung der Einfahrt in die Hans-Dittmar-Straße aus Richtung Norden der Köthener Straße für den Pkw-Verkehr **wurde mit dem Beschluss des Stadtrates vom 21.10.1998** von der Bedingung einer alternativen Zufahrt zum S-Bahnhof Trotha über die Angerstraße **abhängig gemacht**. **Seitdem haben sich die Bedingungen im Stadtteil Trotha für den Park-and-ride-Verkehr derart verbessert, dass die Notwendigkeit einer erneuten Abwägung zwischen den Belangen der Verkehrsberuhigung der Wohngebiete und der Sicherung des Park-and-ride-Verkehrs am Standort Trotha für gegeben erscheint.**
Die verbesserten Bedingungen, die sowohl die Erreichbarkeit als auch das Angebot an Park-and-ride-Anlagen betreffen, sind:

- **die wesentliche Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrt Trotha der B6 durch den Neubau der Verlängerung der A14** (siehe Anlage 1, Übersicht über die Verkehrsbelegungen vor und nach der Verkehrsfreigabe des für die Stadt Halle verkehrswirksamen Teilabschnittes der Verlängerung der A14 (AS Halle/Peißen – AS Löbejün) am 30.11.1999) **und der** damit verbundene **drastische Rückgang der Staulänge zur morgendlichen Verkehrsspitzenzeit** in stadteinwärtiger Fahrtrichtung von ehedem ca. 9 km **(womit der S-Bahnhof Trotha über den Knotenpunkt Trothaer Straße / Köthener Straße unter zumutbaren Bedingungen erreicht werden kann),**
- **die Inbetriebnahme der Park-and-ride-Anlage Wendeschleife Trotha** mit 65 Pkw-Stellplätzen im Sommer 2000 **(und damit Sicherung des Park-and-ride-Angebotes im Stadtteil Trotha - unabhängig vom Standort S-Bahnhof Trotha).**

4.1 Verkehrsanalyse

Die Verkehrsbelastung des Straßennetzes im Stadtteil Trotha wird anhand des aktuell letzten Verkehrsanalysestandes beschrieben. Dieser setzt sich aus 16-stündigen

Knotenstromzählungen (06.00 - 22.00 Uhr) der Jahre 2000 und 2001 zusammen. Eine Übersicht über diese Verkehrszählungen (Vz) und ihre Ergebnisse enthält Anlage 2. Dieser Verkehrsanalysestand wurde durch eine Verkehrszählung in der morgendlichen Verkehrsspitzenzeit am Doppelknoten An der Saalebahn / Köthener Straße / Hans-Dittmar-Straße am 15.10.2002 ergänzt. Des Weiteren wurde der Verkehrsanalysestand der Jahre 2000 und 2001 mit Verkehrserfassungen der verkehrsabhängig gesteuerten Lichtzeichenanlagen (LZA) der Trothaer Straße vom Oktober 2002 verglichen. Hierbei konnte für den südlich der Anbindung der Oppiner Straße gelegenen Querschnitt der Trothaer Straße ein Verkehrszuwachs von ca. 900 Kfz/16h ermittelt werden.
In Zusammenhang mit den in Anlage 3 enthaltenen Summenlinien der stadteinwärtigen Knotenströme am Knotenpunkt Köthener Straße / An der Saalebahn / Hans-Dittmar-Straße der Jahre 2000 und 2002 und den in Anlage 4 dargestellten Tagesganglinien der Verkehrsstärken ausgewählter Knotenströme sowie anhand von Verkehrsbeobachtungen kann zum Verkehrsaufkommen und zur situationsabhängigen Fahrtroutenwahl des Kfz-Verkehrs folgende Einschätzung vorgenommen werden.

Die Ortsdurchfahrt Trotha der B6 unterliegt mit über 22.000 Kfz/16h einer starken Verkehrsbelastung. In stadteinwärtiger Fahrtrichtung übersteigt in der morgendlichen Verkehrsspitzenzeit das Verkehrsaufkommen die Durchlassfähigkeit des südlich der Oppiner Straße liegenden, einstreifigen Straßenabschnittes der Trothaer Straße. Durch die Überstauung der Aufstellbereiche zwischen den LZA Pfarrstraße, Jupiterstraße (Fußgänger-LZA) und Köthener Straße / Oppiner Straße sinkt die praktische Durchlassfähigkeit dieses Straßenabschnitts auf nur insgesamt ca. 1100 PkwE/h (siehe Anlage 4, Verkehrsstrom 5, Vz 27/00, Tageszeit 6.30 – 7.45 Uhr).
Von dort staut sich in der Zeit der morgendlichen Verkehrsspitze der stadteinwärtsfahrende Verkehr in Richtung der Magdeburger Chaussee und Köthener Straße auf.

Mit dem Rückstau der Kraftfahrzeuge auf der Trothaer Straße bis auf die Straße An der Saalebahn wird der Straßenzug Hans-Dittmar-Straße / Victor-Klemperer-Straße/ östliche Seebener Straße verstärkt als Umfahrung für die Trothaer Straße genutzt.
Dieses kann aus den Tagesganglinien der Verkehrsstärken des von der Köthener Straße aus Richtung Norden in die Hans-Dittmar-Straße linkseinbiegenden Kfz-Verkehrs (Anlage 4, Knotenstrom 1, Vz 46/01) und des von der Straße An der Saalebahn auf die Trothaer Straße linkseinbiegenden Verkehrs (Anlage 4, Knotenstrom 5, Vz 93/01) geschlussfolgert werden. Mit einer Verkehrsstärke von ca. 500 PkwE/h lag der in die Hans-Dittmar-Straße einfahrende Knotenstrom in der morgendlichen Verkehrsspitzenstunde des Jahres 2001 um ein Vielfaches höher als im restlichen Tagesverlauf mit nur ca. 100 PkwE/h. Auch die aktuelle Knotenstromzählung vom 15.10.2002 am Knotenpunkt Köthener Straße / Hans-Dittmar-Straße wies für diesen Verkehrsstrom einen noch immer übermäßigen Anstieg in der Verkehrsspitzenstunde aus (319 PkwE/h), wenn auch auf niedrigerem Niveau.
Anlage 3 vergleicht hierzu die Verteilung des auf der Köthener Straße stadteinwärtsfahrenden Kfz-Verkehrs auf die Einfahrt in die östlichen Wohngebiete (Hans-Dittmar-Straße) und auf die Auffahrt auf die Ortsdurchfahrt der B6 (über die Straße An der Saalebahn) des Jahres 2000 mit dem Jahr 2002. Hier ist festzustellen, dass im Zeitraum von 2000 bis 2002 der Verkehr in Richtung der Ortsdurchfahrt der B6 zu- und der Verkehr in Richtung der östlichen Wohngebiete der Trothaer Straße weiter abgenommen hat.

Die Linksabbiegemöglichkeit von der Trothaer Straße in die Oppiner Straße oder Köthener Straße wird im Vergleich zur Einfahrt in die Hans-Dittmar-Straße in der morgendlichen Verkehrsspitzenzeit **nicht zur Umfahrung des südlich der Oppiner Straße anschließenden Abschnittes der Trothaer Straße genutzt** (siehe Anlage 4, Vz 27/00, Knotenströmen 6 und 7 mit über den Tag ungefähr gleichbleibenden Verkehrsstärken von ca. 100 PkwE/h).

4.2 Verkehrsprognose

Die Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt Trotha der B6 wird sich für den **mittel- bis langfristig**en Betrachtungszeitraum aufgrund der rückläufigen Einwohnerentwicklung der Stadt Halle und in Zusammenhang mit der Fertigstellung der A143 (Westumfahrung) **verringern.**
Einzelne Standortententwicklungen, wie z.B. die Realisierung des SB-Warenhauses in der Magdeburger Chaussee (B-Plan Nr. 117), **können aber kurzfristig zu einem Ansteigen der Verkehrsbelastung führen.**

Im Dezember 2002 wurden im Straßenzug Trothaer Straße – Reilstraße Maßnahmen für die Straßenbahnbeschleunigung an den Lichtzeichenanlagen umgesetzt. Diese befinden sich derzeit noch im Probebetrieb und können auch zu Vergrößerungen der Durchlass-fähigkeiten für den Kfz-Verkehr führen. Eine wesentliche Verbesserung der verkehrlichen Situation zur morgendlichen Verkehrsspitzenzeit für den Kfz-Verkehr kann jedoch nicht erwartet werden.

Die Verdrängung des Kfz-Verkehrs aus den Wohngebieten auf die zur morgendlichen Verkehrsspitzenzeit nicht leistungsfähige **Trothaer Straße führt zu einer Verschärfung der Stausituation auf der Magdeburger Chaussee, An der Saalebahn und Köthener Straße**. Die gegenwärtig von der Köthener Straße über die Hans-Dittmar-Straße abfließenden Kraftfahrzeuge würden **dort** zu einer **zusätzliche**n **Gesamtstaulänge von ca. 2,4 km** beitragen. Demgegenüber entfiele der sich im Wohngebiet auf der östlichen Seebener Straße in der Zufahrt zur Trothaer Straße bildende Stau.
Praktisch ist jedoch mit einer teilweisen weiteren Verdrängung der in Trotha in die Stadt einfahrenden Verkehre auf andere, wenn auch ebenfalls nicht leistungsfähige, städtische Zufahrten zu rechnen, so dass sich die zu erwartenden Auswirkungen für die Trothaer Stadteinfahrt weniger einschneidend als beschrieben einstellen dürften.

Der Bund und das Land Sachsen-Anhalt beabsichtigen infolge des Neubaus der Verlängerung der A14, **die Bundesstraße Nr. 6 im Abschnitt Halle** (Knoten B6/B100; Dessauer Platz) **– Könnern** (Knoten B6/B71) **zur Landesstraße** (Nr. 50) **abzustufen.**

4.3 Fehlende Alternativen

Zu der beschriebenen verkehrlichen Lösung konnte keine gleichwertige Alternative gefunden werden.

So hätte z.B. eine Einbahnstraßen-Regelung auf der Hans-Dittmar-Straße folgende, darunter einzelne **nicht hinnehmbare Nachteile:**

- **Umwegführung der Buslinie 25 über die staubelastete Umfahrung An der Saalebahn / Trothaer Straße**; die Bedienung der Bushaltestelle S-Bahnhof Trotha bedingt, den Umweg sogar doppelt benutzen zu müssen; zusätzliche Baumaßnahme: die Bushaltestelle S-Bahnhof Trotha muß mit dem Wechsel der Fahrtrichtung des Busverkehrs auf die andere Straßenseite verlegt werden,
- **Verschlechterung der inneren Erschließung des östlich der Köthener Straße und Trothaer Straße gelegenen Wohngebiete in Zusammenhang mit der bereits auf der Köthener Straße bestehenden Einbahnstraßenführung** (z.B. könnte dann vom Einkaufsmarkt in der Köthener Straße nur noch über die Umfahrung An der Saalebahn / Trothaer Straße in die östlich der Köthener Straße und Trothaer Straße gelegenen Wohngebiete zurückgefahren werden),
- die Köthener Straße wird an der Einmündung der Hans-Dittmar-Straße in stadteinwärtiger Fahrtrichtung zur Sackgasse ohne Wendemöglichkeit und ohne Fahrziel; weitere verkehrsrestriktive Maßnahmen sind notwendig, um anderweitige Einfahrmöglichkeiten in das Wohngebiet, z.B. über den Parkplatz vor den

Wohnblöcken Köthener Straße 2-18 oder über die nördliche Uranusstraße, wirkungsvoll zu verhindern.

Ohne Sperrung der direkten Einfahrt in die Hans-Dittmar-Straße aus Richtung Norden der Köthener Straße kann ansonsten der Schleichverkehr durch die östlich der Trothaer Straße gelegenen Wohngebiete nur verhindert werden, wenn die Verkehrsqualität auf der dem überörtlichen Verkehr dienenden Hauptverkehrsstraße (B6) zu allen Zeiten entsprechend gut ist. Dies stellt sich für den Bestand der Trothaer Straße jedoch gegenwärtig für nicht realisierbar dar. Eine Lösung in diesem Sinne wäre nur mit dem Neubau der „Verlängerten Binnenhafenstraße“ und der „Zootrasse“ als Umgehungsstraße für den Stadtteil Trotha möglich.

Die Verkehrsberuhigung der östlich der Trothaer Straße gelegenen Wohngebiete **kann deshalb kurzfristig nur erreicht werden, wenn stadteinwärts für den Kfz-Verkehr die Umfahrung des südlich der Oppiner Straße liegenden, einstreifigen Abschnittes der Trothaer Straße** über den Straßenzug Hans-Dittmar-Straße / Victor-Klemperer-Straße / östliche Seebener Straße **verhindert wird.**
Dafür ist die Verlängerung der bestehenden Einbahnstraßenführung auf der Köthener Straße von der Hans-Dittmar-Straße bis zur Straße An der Saalebahn **die wirksamste und einfachste Maßnahme**.

Anlagen:
1 Übersicht über die Verkehrsbelegungen vor und nach der Verkehrsfreigabe des für die Stadt Halle verkehrswirksamen Teilabschnittes der Verlängerung der A14 am 30.11.1999
2 Übersicht über die Verkehrsbelegungen entsprechend des aktuell letzten Verkehrsanalysestandes
3 Entwicklung des Verkehrsaufkommens von 2000 bis 2002 am KP Köthener Straße / An der Saalebahn / Hans-Dittmar-Straße in stadteinwärtiger Fahrtrichtung (Summenlinien der Knotenströme)
4 Tagesganglinien der Verkehrsstärken ausgewählter Knotenströme
5 Anfahrt zum Bahnhof Trotha aus Richtung Norden