



Antrag

TOP:
Vorlagen-Nummer: **IV/2007/06770**
Datum: 02.10.2007
Bezug-Nummer.
Kostenstelle/Unterabschnitt:
Verfasser: Bauersfeld, Martin

Beratungsfolge	Termin	Status
Stadtrat	24.10.2007	öffentlich Entscheidung
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	15.01.2008	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	27.02.2008	öffentlich Entscheidung

Betreff: **Antrag des Stadtrates Martin Bauersfeld, CDU, zur Änderung der BV IV/2007/06243 Grundsatzbeschluss Ausbau Delitzscher Straße zwischen Güterbahnhof und Büschdorf incl. der Straßenbahnstrecke (3. HA Halle-Neustadt-Riebeckplatz-Büschdorf)**

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt folgende Änderungen der Vorplanung für den Ausbau der Delitzscher Straße zwischen Güterbahnhof und Büschdorf inklusive der Straßenbahnstrecke (3. HA Halle-Neustadt-Riebeckplatz-Büschdorf) als Grundlage für die weitere Planung:

1. Die Versorgungsunternehmen HWA und EVH prüfen den Zustand der Ver- und Entsorgungsleitungen und der Kanalisation und führen notwendige Sanierungsmaßnahmen im Rahmen des Ausbaus der Straße durch.
2. Die Straßenbahnstrecke in der Delitzscher Straße wird nur bis zum Knoten 10, Haupterschließungsstraße Gewerbegebiet Halle-Ost ausgebaut. Die Endhaltestelle mit Übergang zum anschließenden Busverkehr wird auf dem Gelände der jetzigen Wendeschleife angelegt.
3. Der besondere Bahnkörper der Straßenbahntrasse wird niveaugleich mit den Fahrspuren der Straße ausgeführt.
4. Die Delitzscher Straße wird im Bereich der Eisenbahnunterführung (RQ2 zwischen Zufahrt Güterbahnhof und Landsberger Straße) so ausgebaut, dass keine Höhenbeschränkungen für LKW nötig sind.

5. Die Straßenbahntrasse wird aus der Mitte der Straße auf die jetzige Fahrspur gelegt. Die Reihenfolge der Spuren von Straßenmitte nach außen ist dann Fahrspur für den Kfz-Verkehr, Straßenbahntrasse, Standspur, Fahrradweg, Gehweg. Die Straßenbahnhaltestellen werden in die Standspur integriert.

Für den Abschnitt zwischen Knoten 10 und Büschdorf werden folgende Änderungen beschlossen:

1. Die Zusammenführung der beiden Straßenbahnspuren zu einer Straßenbahntrasse erfolgt westlich des Knotens 10.
2. Die Rechtsabbiegerspur östlich des Knotens 10 von der Delitzscher Straße in die HAUPTerschließungsstraße Gewerbegebiet Halle-Ost wird weggelassen.
3. Die Straßenbahntrasse wird auf die nördliche Fahrspur gelegt. Reihenfolge der Spuren von Nord nach Süd im Bereich westlich des Knotens 10 (RQ7) Gehweg, Fahrradweg, Standspur, Straßenbahntrasse, zwei Fahrspuren, Fahrradweg Gehweg.
4. Die beiden Haltestellen westlich des Knotens 10 werden durch eine Haltestelle gegenüber dem geplanten Einkaufsmarkt westlich der Wilhelm-Troll-Straße ersetzt.
5. Die beiden übrigen Haltestellen werden durch eine Haltestelle im Bereich RQ10 zusammengefasst.

gez. Bauersfeld
Stadtrat

Begründung:

Die bisherige Planung sieht eine Optimierung des Ausbaus der Delitzscher Straße zugunsten der Straßenbahn vor. Die Interessen des Kfz-Verkehrs werden insbesondere im Bereich bis zur HAUPTerschließungsstraße Gewerbegebiet Halle-Ost nicht ausreichend berücksichtigt. Im Bereich von der HAUPTerschließungsstraße bis nach Büschdorf wird ein übermäßig breiter Ausbau vorgesehen, der beträchtliche Enteignungen nötig macht. Die einzelnen Punkte des Änderungsantrags werden im Folgenden begründet.

1. Die Ver- und Entsorgungsleitungen und die Kanalisation befinden sich in der Stadt noch vielfach in einem sanierungsbedürftigem Zustand. Deshalb soll sichergestellt werden, dass diese Einrichtungen sich in einem Zustand befinden, der in den nächsten 20 Jahren voraussichtlich keine grundlegenden Sanierungsmaßnahmen erfordert. Damit sollen sowohl die Zeit der Baumaßnahmen als auch die Ausgaben minimiert werden. Die Sanierung der Delitzscher Straße soll in koordiniertem Zusammenwirken von Stadt, HAVAG, EVH und HWA erfolgen.
2. Zurzeit fährt die Straßenbahn bis zur Wendeschleife westlich des Knotens 10. Der weitere Verkehr wird durch Buslinien abgedeckt. Kapazitätsengpässe sind dabei bisher nicht zu beobachten. Die Steigerung der Passagierzahlen nach dem Ausbau der Straßenbahntrasse bis Büschdorf erscheint wenig plausibel, aber selbst wenn die Prognose eintritt bleibt der Straßenbahnbetrieb weiterhin ein Zuschussbetrieb. Da der Straßenbahnverkehr zwischen Knoten 10 und Büschdorf nur einspurig erfolgen soll, ist die mögliche Taktfolge der Straßenbahn auf der gesamten Strecke dadurch begrenzt. Die Nutzung der jetzigen Wendeschleife als Endhaltestelle und Umsteigepunkt zum Busverkehr vermindert die Ausgaben für Grunderwerb, da die Wendestelle im Eigentum der Stadt ist, der Grund der neuen Endhaltestelle aber noch zu kaufen ist. Außerdem kostet der Betrieb von Omnibussen nur etwa ein Drittel der Betriebsausgaben von Straßenbahnen. Der Betrieb der HAVAG ist auch in Zukunft stark von Zuschüssen abhängig. Diese Zuschüsse erfolgen zwar in Zukunft nicht mehr von der Stadt sondern über den VVV von den Stadtwerken, aber das sind Gelder, die der

Stadt sonst zur Haushaltssanierung zur Verfügung stünden. Die weitere Bedienung des Stadtteils Büschdorf mit Bussen ist sicherlich die preiswertere Variante.

3. Ein Niveauunterschied zwischen Bahnkörper und Straße bedeutet immer eine Einengung und Behinderung des Kfz-Verkehrs. Dies ist in bereits so ausgebauten Straßen wie Reilstraße und Ludwig-Wucherer-Straße deutlich zu erkennen. Besonders im Bereich des Gewerbegebietes bis zum Knoten 10 ist dies eine starke Beeinträchtigung des Verkehrsflusses und erfordert beträchtliche Ausgleichsmaßnahmen, wie sie im Bereich Hallorenwerk – ABB inzwischen geplant werden. Außerdem sind die Veränderungen des Verkehrsaufkommens nach Fertigstellung der Haupterschließungsstraße Gewerbegebiet Halle-Ost noch nicht abzusehen. Falls dann bei einem stärker gestiegenen Verkehrsaufkommen für einen staufreien, flüssigen Verkehr eine Nutzung der Straßenbahntrassen als zusätzliche Spuren sinnvoll sein sollte, wären bei einem erhöhten Bahnkörper größere Investitionen und Umbaumaßnahmen nötig.
4. Die Eisenbahnunterführung hat in der Vergangenheit verschiedentlich dazu geführt, dass Lkw stecken blieben oder umständlich zurücksetzen mussten. Zurzeit ist noch nicht klar, ob die DB die Brücke westlich der Landsberger Straße abreißen oder erneuern wird. Da hinter dieser Brücke die Zufahrt zum Güterbahnhof liegt und nach Fertigstellung der Haupterschließungsstraße Gewerbegebiet Halle-Ost verstärkt Lkw-Verkehr in Richtung Stadt oder Güterbahnhof erwartet werden muss, ist der Ausbau der Straße auf die erforderliche Durchfahrts Höhe in jedem Fall sinnvoll. Eine Wiederbelebung des Güterbahnhofs ist ohne eine unbehinderte Zufahrt nicht denkbar.
5. Zurzeit sind die Straßenbahntrassen vorwiegend in Straßenmitte angeordnet. Dadurch wirken die Straßenbahntrassen wie eine Barriere. An den Haltestellen verbreitern sich die Trassen zu Inseln, die zwei Drittel der Straße einnehmen. Das Verlegen der Trassen aus der Straßenmitte an den Rand hat einige Vorteile. Die Haltestellen können so in die Standspuren oder die Gehwege integriert werden. Dadurch wird der Raumbedarf im Bereich der Haltestellen reduziert. Die Straßenbahnpassagiere gelangen direkt auf die Gehwege und brauchen die Fahrspuren nicht zu überqueren. Da zwischen Haltestelle und Gehweg Niveaugleichheit besteht, ist der Zugang zur Straßenbahn besonders für Rollstuhlfahrer und Müttern mit Kinderwagen gut geeignet. Wegen der fehlenden Notwendigkeit, eine Fahrbahn überqueren zu müssen, sind so angelegte Haltestellen auch für Kinder gefahrlos. An den Straßenrand verlegte Haltestellen sind somit besonders kinder- und familienfreundlich und behindertengerecht. Die Zufahrt der Anlieger lässt sich auch leichter gestalten. Selbst bei einem erhöhten Bahnkörper ist die Zufahrt leicht in zwei Schritten zu gestalten. Die Ausfahrt geht zunächst auf das Niveau des erhöhten Bahnkörpers hinunter, der folgende Absatz von fünf Zentimetern wird dann auf das Niveau der Fahrspur abgesenkt. Der einparkende Kfz-Verkehr behindert den Verkehrsfluss nicht mehr, weil er vor dem Einparken in der Standspur die Fahrspur verlässt und auf die Straßenbahntrasse fährt. Eine Behinderung der Straßenbahn ist wegen deren niedriger Frequenz nicht zu erwarten.

Die Planung für den Abschnitt der Delitzscher Straße zwischen dem Knoten 10 und der Endhaltestelle Büschdorf soll aus folgenden Gründen geändert werden:

1. Nach der bisherigen Planung sollen östlich des Knotens 10 die Straßenbahntrassen noch zweispurig weitergeführt werden. Dazu kommen noch zwei Haltestellen und verschiedene Abbiegerspuren. Auf diese Weise entsteht dort eine Gesamtbreite der Straße von 32,50 m. Kurz danach werden die beiden Straßenbahntrassen auf eine Spur reduziert. Für die Beibehaltung der Zweispurigkeit bis östlich des Knotens 10 gibt es keine funktionale Notwendigkeit. Deshalb können die beiden Spuren ohne betriebliche Einschränkungen bereits vor d.h. westlich des Knotens 10 zusammengeführt werden. Dadurch kann die Überbreite an dieser Stelle reduziert werden. Im weiteren Verlauf der Delitzscher Straße wird sowieso eine stärkere Verengung der Straße wegen der Bebauung in der Ortslage Büschdorf notwendig.
2. Der Rechtsabbiegeverkehr kann an dieser Stelle ungehindert in die Haupterschließungsstraße Gewerbegebiet Halle-Ost nach Norden abfließen. Außerdem kann das Verkehrsaufkommen aus Richtung Büschdorf, Reideburg als relativ niedrig einge-

schätzt werden, da die Anbindung Richtung A14 über Reideburg die direktere und schnellere ist. Dadurch kann an dieser Stelle die geplante Überbreite weiter reduziert werden.

3. Hier gelten ebenso die bereits oben angeführten Gründe des gefahrlosen Übergangs zur Straßenbahn. Außerdem kann die Hälfte der Haltestellenbauten eingespart werden, da nur die Haltestelle an der nördlichen Seite für Hin- und Rückfahrt gebraucht wird. Das Kreuzen der Kfz-Fahrspur vor der Endhaltestelle entfällt dadurch. Die weitere Ausführung der verschiedenen Spuren ist durch die räumliche Enge in der Ortslage Büschdorf bedingt.
4. Direkt westlich des Knotens 10 ist jeweils eine Haltestelle für Hin- und Rückfahrt geplant. Im Umkreis dieser Haltestellen ist das Passagieraufkommen auf Grund der geringen Wohnbebauung niedrig. Westlich der Wilhelm-Troll-Straße soll ein Einkaufsmarkt entstehen. Eine Haltestelle an dieser Stelle ist deshalb sinnvoller und wird auch von den Anliegern gewünscht.
5. Die letzte Haltestelle liegt sehr kurz vor der Endhaltestelle. Eine Zusammenfassung dieser Haltestelle mit der westlich davon liegenden erscheint durch die geringen Abstände sinnvoll. Dadurch können weitere Kosten eingespart werden.

TOP: 7.4
Vorlagen Nr.: IV/2007/06770

Antrag des Stadtrates Martin Bauersfeld, CDU, zur Änderung der Beschlussvorlage IV/2007/066243 Grundsatzbeschluss Ausbau der Delitzscher Straße zwischen Güterbahnhof und Büschdorf incl. der Straßenbahnstrecke (3. HA Halle-Neustadt- Riebeckplatz-Büschdorf)

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt, den Antrag in den Ausschuss für Planungsangelegenheiten zu verweisen.

Begründung

Durch die gemeinsame Planung und spätere Gesamtrealisierung des Vorhabens mit der Halleschen Verkehrs AG ist es notwendig, alle Beteiligten in die Prüfung des Antrages einzubeziehen. Daher ist es erst möglich, die Stellungnahme in die Sitzung des Stadtrates im November einzubringen.

Im Vorfeld sollte im Ausschuss für Planungsangelegenheiten im November über die Ergebnisse der Prüfung und die Empfehlung der Verwaltung informiert werden.

Dr. Thomas Pohlack
Beigeordneter