

**Anfragen des Stadtrates Herrn Dr. Uwe-Volkmar Köck (DIE LINKE) aus der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Planungsangelegenheiten am 08.05.2012**

**Antwort der Verwaltung**

**A) Grundsätzliche Bewertung der von Herrn Stadtrat Dr. Köck vorgeschlagenen Alternativvariante der BÜ Beseitigung Birkhahnweg in Verbindung mit dem 4. BA der HES (siehe schematische Darstellung als Anlage seiner Anfrage)**

Anhand der schematischen Darstellung der Alternativlösung als Bestandteil der Anfrage (siehe Anlage 1) ist erkennbar, dass hier Irritationen über die räumlichen und funktionalen Zusammenhänge der Verkehrswegeverbindungen vorliegen.

Die hinter der bestehenden südlichen Eisenbahnüberquerung eingezeichnete Verkehrsverbindung (Stichstraße) mit Anschluss an die Haupterschließungsstraße (HES) ist unnötig, da das südlich des Gleisbogens gelegene Areal durch die vorhandene Eisenbahnüberführung (EÜ) für alle Verkehrsarten bereits ausreichend erschlossen ist.

Die Erschließung des nördlich zwischen Gleisbogen und der B 100 gelegenen Areals erfolgt z. Z. durch den vorhandenen Bahnübergang (BÜ). Eine Erneuerung des BÜ kommt nicht in Frage, da die zu erwartenden langen Wartezeiten bei künftig noch höherer Zugbelegung der Strecke infolge des Ausbaus der Zugbildungsanlage und des Elektronischen- Stellwerkes derartig steigen, dass prognostisch bis zu max. 50 min. lang keine Querung des Bahnüberganges möglich ist. Dies ist rechtlich und tatsächlich als Erschließung des Gebietes unmöglich.

Umfangreiche Variantenuntersuchungen (s. Vorlage Seite 1 und 2 der Begründung) ergaben die als für die Stadt Halle vorteilhafteste Lösung, den vorhandene BÜ aufzuheben und für Fußgänger und Radfahrer durch eine EÜ (Fußgänger - und Radfahrertunnel) zu erschließen sowie den Anschluss der Exklave für den MIV (Einschließlich Ver- und Entsorgung) mittels einer Straßenüberquerung über die B 100 zu schaffen.

Dies hat bei der ausverhandelten Kostenteilung Bahn/Stadt /Bund (nur auf der Grundlage der Beseitigung des BÜ nach EKrG möglich) den positiven Nebeneffekt, dass bei dieser Ausbauvariante die beschlossene Radverkehrskonzeption umgesetzt werden kann (Süd-Nord Verbindung) und dem Fußgängerverkehr gleichzeitig über die Straßen Birkhahnweg und Goldbergstraße kostengünstig eine zusätzliche Stadtteilverbindung geschaffen wird.

Die in der Alternativvariante des Herrn Dr. Köck eingezeichnete niveaugleiche Straßenanbindung des Birkhahnweges an die B 100 wird hinreichend begründet und mit schriftlichem Nachweis vom Landesbetrieb Bau, welcher im Planungsausschuss verteilt wurde, aus verkehrstechnischen Gründen abgelehnt.

Eine zusätzliche Straßenüberquerung mittels eines Fußgänger und Radfahrertunnels unter der B 100, wie in der Planskizze eingezeichnet, wäre nicht in die Kreuzungskostenmasse nach EKrG zu integrieren und müsste von der Stadt Halle allein finanziert werden.

Die Alternativvariante ist weder verkehrstechnisch sinnfällig noch kostenmäßig akzeptabel.

**B) Fragenbeantwortung**

**zu Fragen 1. und 2.**

Bezüglich der Eisenbahnkreuzungsmaßnahme erfolgte die Einreichung der Planrechts-/ Planfeststellungsunterlagen in Form der Genehmigungsplanung durch DB ProjektBau als Bestandteil der Planfeststellungsunterlage Knoten Halle beim Eisenbahnbundesamt (EBA) Außenstelle Halle im November 2011. Das EBA hat hierzu Prüfhinweise an die Projektierung der DB AG erteilt, die eingearbeitet wurden. Die Anhörungsbehörde, spricht das Landes-

verwaltungsamt LSA, hat den Vorgang noch nicht in Bearbeitung, so dass durch die TÖB noch keine Stellungnahmen und Hinweise vorliegen können  
Wie bekannt sein dürfte ist die HES Bestandteil des Flächennutzungsplanes und dementsprechend durch Aufsichtsbehörden gemäß § 6 (1) BauGB geprüft und genehmigt.

**zu Frage 3.**

Der DB AG als Schienenbaulastträger und dem Landesbetrieb Bau (LBB) als betroffener Baulastträger der in die Kreuzungsmaßnahmen integrierten B 100 sind die Planungsunterlagen zur HES seit langen Jahren bekannt. Zusammenhänge zwischen den beiden Baumaßnahmen waren schon deshalb Thema in den Abstimmungsbesprechungen zum BÜ Birkhahnweg mit der DB AG, weil technologische Konflikte, insbesondere durch Vermeidung einer zeitlichen Überschneidung der Bauzeiträume auszuschließen sind. Kosteneinsparungseffekte zwischen beiden Maßnahmen, weder räumlich/funktional noch bezüglich der Kostenteilung nach EKrG, sind für keinen der Beteiligten erkennbar. Seitens des Konzernbevollmächtigten für das LSA der DB AG erging ein Schreiben vom 27.04.2012 mit ähnlich lautender Nachricht an Herrn Dr. Köck auf seine persönliche Anfrage hin. Weiterhin sind die durch das Land geplanten Ausbaumaßnahmen der B 100 für beide Vorhaben mit dem Landesbetrieb Bau LSA abgestimmt.

**zu Frage 4.**

Im Rahmen der vorliegenden Kostenschätzung (vergl. Kostentabelle auf Seite 7 der Begründung zur Beschlussvorlage) werden von der DB AG Gesamtkosten in Höhe von 2.364.400 EUR für die Unterführung der Fußgänger und Radfahrer ausgewiesen. Hierbei ist eine Grundwassersicherung mit Trogelementen schon vorsorglich eingeplant. Die Tiefenlage des Fußgänger und Radweges im Tunnelbauwerk beträgt nur 3,40 m und maximal 4,00 m zwischen OKF Tunnel und OKG.

**zu Frage 5.**

Das dünn besiedelte Areal (2011 mit 7 gemeldeten EW, einem Tierheim und einer Kleingartenanlage genutzt) zwischen dem heutigem BÜ Birkhahnweg und südlich der B100 erzeugt keinen wesentlichen Zielverkehr des MIV. Die Ver- und Entsorgungsfahrzeuge die über die Goldbergstraße und durch das bezeichnete Wohngebiet fahren erzeugen grundsätzlich fast keine zusätzlichen Verkehrsströme, da z. B. Müllfahrzeuge lediglich ihre Runde über das besagte Wohngebiet hinaus ausdehnen müssen. Dass zum gegebenen Zeitpunkt Teile der Goldbergstraße ertüchtigt werden müssen, wobei die Ausbaukosten unter 100.000 EUR Bereich einzuschätzen werden, steht nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit einer neuen SÜ über die B 100, sondern sind auch ohne Anbindung des Birkhahnweges im Ausbauzustand der Goldbergstraße begründet.

**zu Frage 6.**

Bei der Erneuerung der drei EÜ Kanenaer Weg liegt kein Verlangen der Stadt vor. Die Bahn hat ein Verlangen bzgl. Herstellung der erforderlichen Regelquerschnitte der Bauwerke. Es handelt sich daher um eine Maßnahme gem. §§ 3, 12/1 EKrG, d. h. ohne Kostenbeteiligung des Straßenbauträgers Stadt Halle.

Die Radroute über den Kanenaer Weg als N/S Verbindung entlang der Europachaussee, Bereich Knoten 7- B 6/HES ist Bestandteil der vom Stadtrat beschlossenen im Jahr 1995 Radverkehrskonzeption mit den Eisenbahnunterführungen Kanenaer Weg. Diese dienen gleichzeitig der Erschließung bzw. der Zufahrt zu einem Sportplatz und Kleingärten einschließlich der notwendigen Feuerwehrezufahrt/Rettungsweges sowie einer Pumpstation der HWS.

Uwe Stäglin  
Beigeordneter