

STADT HALLE

Bebauungsplan Nr. 62

- Binnenhafenstraße -

Begründung zur Satzung

Stand: August 1999

Stadt Halle
Dezernat III
Stadtplanungsamt

Inhaltsverzeichnis

- 1. Erfordernis der Planaufstellung**
- 2. Räumlicher Geltungsbereich**
- 3. Übergeordnete und sonstige Planungen, planungsrechtliche Situation**
- 4. Bestandsaufnahme**
 - 4.1 Eigentumsverhältnisse
 - 4.2 Gegenwärtige Flächennutzung
 - 4.3 Natur und Landschaft
 - 4.4 Verkehrserschließung
 - 4.5 Stadttechnische Erschließung
- 5. Planungskonzept**
- 6. Begründung der wesentlichen Festsetzungen**
 - 6.1 Straßenverkehrsfläche
 - 6.2 Grünordnungsplanerische Festsetzungen
 - 6.3 Hinweise und Kennzeichnungen
- 7. Eingriffs-und Ausgleichsbilanzierung**
- 8. Stadttechnische Erschließung**
- 9. Planverwirklichung**
 - 9.1 Maßnahmen zur Bodenordnung
 - 9.2 Kostenschätzung / Kostentragung
- 10. Auswirkungen der Planung**

Anlagen

- | | |
|----------|--|
| Anlage 1 | Übersichtsplan |
| Anlage 2 | Querschnittsdarstellungen |
| Anlage 3 | Liste geeigneter Pflanzen |
| Anlage 4 | Grünordnungsplan (Planzeichnung) |
| Anlage 5 | Bereich der Änderung des Geltungsbereiches aufgrund des Zwangspunktes Liegenschaft |

1. Erfordernis der Planaufstellung

Mit den Gewerbeflächen in Trotha und insbesondere mit dem Hafen Halle-Trotha verfügt die Stadt Halle über ein beträchtliches Entwicklungspotential im nördlichen Stadtgebiet.

Entlang der Brachwitzer Straße haben sich eine Reihe neuer Betriebe niedergelassen, bestehende haben ihren Standort erweitert oder tragen sich mit der Absicht, dies zu tun.

Im Ergebnis von Befragungen der im Umfeld des 1. Teilabschnittes des Plangebietes ansässigen Betriebe wird auf Grund deren eigener Entwicklungsprognose für das Jahr 2010 ein Ziel- und Quellverkehrsaufkommen von ca. 5300 Kfz/24h angesetzt, davon ca. 30% LKW-Verkehrsanteil.

Die bisherige Anbindung der Brachwitzer Straße an die B6 im Bereich des Knotens Magdeburger Chaussee / Brachwitzer Straße / An der Saalebahn ist mit erheblichen Nachteilen verbunden (u.a. ungünstige Knotenpunktgeometrie, Beschränkung von Abbiegemöglichkeiten) und entspricht nicht den Anforderungen an eine leistungsfähige Erschließung.

Der Neubau des 1. und 2. Teilabschnittes der Binnenhafenstraße verbessert die Erschließung bestehender und zu entwickelnder Gewerbeflächen.

Er leistet einen Beitrag zur Entlastung des bestehenden Verkehrsnetzes und damit zur Verbesserung der Wohnverhältnisse an der Trothaer und Köthener Straße.

Für den Hafen Halle -Trotha ist der Straßenneubau eine wichtige Voraussetzung für dessen weiteren Ausbau.

Zur planungsrechtlichen Sicherung der für den Neubau erforderlichen Flächen ist die Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens notwendig.

2. Räumlicher Geltungsbereich

Die geplante Straße liegt im Norden der Stadt Halle in einem Industrie-/Gewerbegebiet und soll die Brachwitzer Straße mit der Magdeburger Chaussee / B6 und mit der Köthener Straße verbinden.

Die gesamte Straßentrasse gliedert sich in 3 Teilabschnitte.

Der 1. Teilabschnitt zwischen Brachwitzer Straße und Magdeburger Chaussee liegt auf städtischem Gebiet und hat eine Länge von 450 m.

Der 2. innerhalb des Stadtgebietes liegende Teilabschnitt wird westlich durch die Gemeindegrenze Sennewitz begrenzt und endet an der Köthener Straße. Er ist ca. 290 m lang.

Verbunden werden die beiden Teilabschnitte durch einen weiteren Trassenabschnitt in der Gemeinde Sennewitz. Dieser ist etwa 335 m lang.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 62 erstreckt sich ausschließlich auf die beiden Teilabschnitte innerhalb des Stadtgebietes von Halle und wird wie folgt abgegrenzt:

1. Teilabschnitt

im Nordwesten	durch die Wohnbebauung an der vorhandenen Binnenhafenstraße süd-östlich des Grundstückes der alli/Frisch- und Gefrierdienst GmbH,
im Nordosten	durch die Magdeburger Chaussee auf einer Länge von 400 m und in einer Breite von bis zu 28 m,
im Südosten	durch die nördliche Grundstücksgrenze des ehemaligen Asylbewerberheimes und das Grundstück des Umspannwerkes der Energieversorgung Halle,
im Südwesten	durch die Brachwitzer Straße.

Der 1. Teilabschnitt umfaßt in der Gemarkung Trotha, Flur 2, anteilig das Flurstück 28/1 und in der Flur 4 anteilig die Flurstücke 4/9, 1/36, 1/38, 1/41, 1/42, 4/16, 4/15, 3/28, 5 und 6/1.

Die Gesamtfläche des 1. Teilabschnittes beträgt ca. 2 ha.

2. Teilabschnitt

im Nordwesten	durch die Grenze zwischen Halle und Sennewitz,
im Norden	durch den südlichen Rand der Halde,
im Osten	durch die Ostseite der Köthener Straße auf einer Länge von etwa 290 m, im südlichen Teil der Köthener Straße in einer Breite von 22 m,
im Süden	entlang einer vorhandenen Fernwärmeleitung bzw. Gebäudekante (ehemaliger Flutgraben).

Der 2. Teilabschnitt umfaßt in der Gemarkung Trotha, Flur 5, anteilig die Flurstücke 10/3 und 15 sowie in der Flur 7 anteilig die Flurstücke 6/12, 6/34, 6/37 und 8.

Die Gesamtfläche des 2. Teilabschnittes beträgt ca. 4,3 ha.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 62 ist aus der Planzeichnung (Teil A) ersichtlich.

3. Übergeordnete und sonstige Planungen, planungsrechtliche Situation

Das regionale Entwicklungsprogramm beinhaltet keine Festlegungen, durch die der Bebauungsplan berührt würde.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Halle stellt die Trasse als Verkehrsfläche dar.

Im 1. Teilabschnitt grenzen Gewerbeflächen nördlich und südlich an die Trasse. Die an die Straßentrasse angrenzenden und für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehenen Flächen im 2. Teilabschnitt werden im Flächennutzungsplan als Verkehrsbegleitgrün dargestellt.

Laut Darstellung des FNP schließt in Fortsetzung der Binnenhafenstraße östlich an die Köthener Straße die als Option einer Ortsumfahrung Trotha für die Zukunft freizuhaltende sogenannte „Zootrasse“ an.

Für die planungsrechtliche Sicherung des in der Gemarkung Sennewitz verlaufenden Trassenabschnittes der Binnenhafenstraße stellt die Gemeinde Sennewitz in Abstimmung mit der Stadt Halle den Bebauungsplan Nr. 6 „Verkehrs- und Gewerbegebiet Verlängerte Binnenhafenstraße“ auf.

Derzeit läuft das Raumordnungsverfahren für den Neubau der 110 kV-Leitung Halle/Nord-Halle /Reichsbahn. Vorhabenträger ist die Mitteldeutsche Energieversorgung AG (MEAG).

Die Leitungstrasse wird in dem Korridor zwischen den Grundstücken der Firma alli/Frisch- und Gefrierdienst und den Gewerbeflächen entlang der Brachwitzer Straße zum Umspannwerk Halle-Nord geführt. Dabei wird die Trasse der Binnenhafenstraße gekreuzt.

Der Bebauungsplan Nr. 62 wird auf der Grundlage der §§ 2-10 des Baugesetzbuches (BauGB) und in inhaltlicher Übereinstimmung mit den Darstellungen des Flächennutzungsplanes aufgestellt.

Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung stehen den Zielen des Bebauungsplanes nicht entgegen.

4. Bestandsaufnahme

4.1 Eigentumsverhältnisse

Die Grundstücke im 1. Teilabschnitt der Binnenhafenstraße befinden sich überwiegend noch in privater Hand.

Im 2. Teilabschnitt verfügt die Stadt über den größeren Teil der für den Bau der Binnenhafenstraße und für die Realisierung der Ausgleichsmaßnahmen benötigten Flächen.

4.2 Gegenwärtige Flächennutzung

Die Flächen im 1. Teilabschnitt des Plangeltungsbereiches werden gegenwärtig z.T. zur Erschließung der angrenzenden, in den 50-er Jahren in Zeilenbauweise errichteten Wohngebäude von der Brachwitzer Straße aus und zur Erschließung des Betriebsgrundstückes der Firma alli/Frisch- und Gefrierdienst sowie der Menü-Variant GmbH von der Magdeburger Chaussee aus genutzt.

Der 2. Teilabschnitt wird durch ausgedehnte Ödlandflächen geprägt, die vereinzelt mit Gebüsch bestanden sind. Am südlichen Rand des 2. Teilabschnittes an der Grenze des Geltungsbereiches verläuft eine Fernwärmeleitung. Nördlich grenzt an diesen Teilabschnitt ein Aschepülbecken des alten Kraftwerkes Trotha.

4.3 Natur und Landschaft

Die Ausführungen zu diesem Abschnitt wurden dem Grünordnungsplan (Stand:Dezember 1995) entnommen, der als Fachbeitrag im Rahmen der Aufstellung des B-Planes angefertigt wurde.

Naturraum

Großräumig betrachtet ist das Planungsgebiet dem östlichen Harzvorland zuzuordnen. Hinsichtlich der naturräumlichen Einordnung liegt das Plangebiet in der aufgeweiteten Trothaer Saaleniederung (Mittleres Saaletal). Das Gelände ist in Richtung der Saale kaum wahrnehmbar von NO nach SW geneigt. Die durchschnittliche Höhe im Plangebiet beträgt 80 m ü. NN.

Schutzgut Boden / Schutzgut Grundwasser

Das Gebiet gehört seit Mitte des letzten Jahrhunderts zur agrarisch und bergbaulich genutzten Stadtrandzone von Halle.

Unverritzte Bodenstrukturen (mit entsprechend klassischer Horizontabfolge) sind im Bearbeitungsgebiet nicht zu finden. Natürliche Ausgangssubstrate sind sandiger Lehm über Kaolin, lößhaltiger sandiger Lehm über Spatsand und Schotter. Durch Substratauftrag und baubedingten Bodenabtrag sowie Bodenversiegelung sind anthropogene Bodenformen bestimmend.

Der Grundwasserflurabstand beträgt - örtlich stark variierend - ungefähr 2,5 bis 5 m.

Im Rahmen der Bestandserhebung vor Ort wurden vernähte Bereiche westlich der Köthener Straße festgestellt.

Schutzgut Klima / Luft

Das Plangebiet liegt an der Ostgrenze des subkontinental geprägten Trockengebietes im Lee des Harzes. Häufigste Windrichtungen sind aus Südwest bis Nordwest. Die mittlere Jahresniederschlagshöhe beträgt ca. 500 mm/a. Die mittlere Jahrestemperatur liegt bei 8,5 °C. Mesoklimatisch betrachtet ist das am nördlichen Stadtrand gelegene Plangebiet kaum noch typisch stadtklimatisch überprägt. Die Stadtklimauntersuchung weist für diesen Raum deutlich ein direktes Abfließen von Kaltluft aus den sich nördlich angrenzenden Wiesenbereichen nach, die zur Belüftung der sich südlich anschließenden Industrie- und Gewerbegebiete beiträgt.

Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften

In der Biotoptypenkartierung im Rahmen der Landschaftsplanung der Stadt Halle wurde das Plangebiet als „gewerbliche Baufläche“ und „städtisches Ödland und Brachland“ ausgewiesen. Auf den Brachflächen dominieren Ruderalfluren. Entlang der Verkehrsflächen haben sich Trittrasenfluren ausgebildet.

Bei den Einzelbäumen dominieren Bergahorn, Platanen, Weiden und Obstbaumarten, besonders Apfel. In der Kartierung der nach § 30 NatSchG LSA geschützten Biotope wurde ein im Bereich des 2. Teilabschnittes des Geltungsbereiches liegendes Röhricht aufgenommen.

Faunistische Repräsentativbeobachtungen, ornithologisch wie herpetofaunistisch, sind nicht bekannt. Es ist jedoch davon auszugehen, daß das Feuchtgebiet im 2. Teilabschnitt einen Lebensraum für eine Reihe von Tierarten darstellt.

Schutzgut Landschafts- und Ortsbild

Im 1. Teilabschnitt prägen Lagerhallen, Baracken und ein Umspannwerk die bauliche Situation im Umfeld des B-Plangebietes.

Nördlich der geplanten Straße begrenzen als Betriebswohnungen in den 50-er Jahren in Zeilenbauweise errichtete Wohngebäude das Plangebiet.

Im 2. Teilabschnitt überwiegen landschaftliche Elemente den Raumeindruck. Ausgedehnte Ödlandflächen mit Gebüsch charakterisieren den Raum. Eine beträchtliche Vorbelastung des Gebietes im Bereich der Köthener Straße ist durch die Bitumenmischanlage gegeben. Die sich nördlich anschließenden ehemaligen Aschespülfelder wirken aus der Ebene der zukünftigen Straße kaum störend.

4.4 Verkehrserschließung

Das Umfeld des Planungsgebietes wird derzeit durch

- die Brachwitzer Straße
- die Magdeburger Chaussee / Bundesstraße 6
- die Köthener Straße / L 145

erschlossen.

Die Straßen haben eine sehr unterschiedliche Bedeutung. Während die B 6 und die L 145 eine maßgebende Verbindungsfunktion für den überörtlichen Verkehr aufweisen, hat die Brachwitzer Straße die Bedeutung einer Industriesammelstraße mit Erschließungsfunktion.

Der gemeinsame Berührungspunkt ist der Knoten B 6 / An der Saalebahn / Brachwitzer Straße. Über diesen Knoten erfolgt auch die Anbindung der Brachwitzer Straße an das Straßenhauptnetz.

Verkehrszählungen am 07.03.1995 ergaben eine hohe Belegung dieses Knotens von

22 246 Kfz in 16 h, was einem durchschnittlich täglichen Verkehr
DTV = 22 471 Kfz in 24 h entspricht.

Im Querschnitt Brachwitzer Straße betrug die Belegung

3528 Kfz in 16 h, was einem
DTV = 3740 Kfz in 24 h entspricht.

Beachtlich hoch mit 23,2 % ist bereits heute der Nutzfahrzeuganteil in der Brachwitzer Straße. Durch die ungünstige Knotenpunktgeometrie und durch die Querung der Saalebahn im Knotenpunktbereich sind nicht alle Abbiegemöglichkeiten gegeben. So sind z.B. die Fahrbewegungen von der Trothaer Straße in die Brachwitzer Straße und von der Brachwitzer Straße in die Magdeburger Chaussee nicht möglich. Die Straße An der Saalebahn ist Einbahnstraße von der Köthener Straße in Richtung Magdeburger Chaussee.

Besonders die fehlenden Abbiegemöglichkeiten und die Einbahnstraße führen für alle Fahrzeuge aus der Brachwitzer Straße in Richtung Norden zu großen Umwegfahrten über die Trothaer Straße / Straße An der Saalebahn.

Allein nach Fertigstellung des 1. Teilabschnittes der Binnenhafenstraße zwischen Brachwitzer Straße und B 6 können für die Fahrzeuge vom Bezugspunkt Hafenzufahrt zum geplanten Anbindungspunkt an die B 6 rund 2340 m je Fahrt eingespart werden.

Für die Fahrzeuge aus Richtung Norden zum Hafen beträgt die Einsparung rund 1220 m je Fahrt.

Das Hafengelände wird zusätzlich durch die Saalebahn mit Anbindung an den Bahnhof Trotha erschlossen.

Bedingt durch die angestrebte Entwicklung des Hafens einschließlich einer höheren Umschlagskapazität ist eine verbesserte Anbindung des Hafengeländes, u.a. durch den Bau der Binnenhafenstraße, notwendig, da durch die plangleiche Kreuzung der Saalebahn mit der B 6 der Leistungsfähigkeit der Bahn und der Bundesstraße Grenzen gesetzt sind.

Die Erschließung des Gebietes durch den ÖPNV erfolgt durch die Buslinie 35 zwischen Trotha und Franzigmark über die Brachwitzer Straße.

Insgesamt muß eingeschätzt werden, daß die Verkehrserschließung des gesamten Gebietes unbefriedigend ist und den aus der vorgesehenen Entwicklung dieses Gebietes entstehenden Anforderungen nicht entspricht.

4.5 Stadttechnische Erschließung (Ver-und Entsorgung)

Im Bereich des 1. Teilabschnittes ist im Trassenverlauf ein 400-NW-Mischwasserkanal vorhanden.

Anschlußpunkte für die Ableitung des auf der künftigen Binnenhafenstraße anfallenden Regenwassers befinden sich in der Brachwitzer Straße, Magdeburger Chaussee und der Köthener Straße.

5. Planungskonzept

Mit dem Neubau der Binnenhafenstraße soll zum einen eine leistungsfähige Anbindung der Gewerbeflächen westlich der B 6 / Magdeburger Chaussee, insbesondere des Hafens Halle-Trotha, an das übergeordnete Verkehrsnetz (Bundesstraße B 6) erreicht werden. Zum anderen wird die Erreichbarkeit der Gewerbeflächen östlich der B 6 / Magdeburger Chaussee und an der Köthener Straße verbessert. Aus Norden (z.B. Autobahnanschluß A 14) auf der B 6 ankommende Fahrzeuge in Richtung der Betriebsstandorte Köthener Straße / Angerstraße sind durch die Schaffung der Querverbindung nicht mehr gezwungen, ihren Bestimmungsort über den Umweg Trothaer Straße, Knoten Trothaer Straße / Köthener Straße / Oppiner Straße und die Köthener Straße zu erreichen.

Der Straßenneubau bildet zugleich die Möglichkeit, durch die Neuanpflanzung von Bäumen entlang der B 6 / Magdeburger Chaussee und der Köthener Straße mit dem Ziel, den Alleecharakter deutlich hervorzuheben, den Ortseingangsbereich der Stadt gestalterisch aufzuwerten.

Der Straßenraum der neu zu bauenden Binnenhafenstraße wird durch Nebenanlagen (Geh- und Radwege) und Straßenbegleitgrün (Gehölze, Baumpflanzungen) gegliedert.

6. Begründung der wesentlichen Festsetzungen

6.1 Straßenverkehrsfläche

1. Teilabschnitt Brachwitzer Straße bis B 6 / Magdeburger Chaussee

Die Binnenhafenstraße wird als Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Darin enthalten ist im 1. Teilabschnitt eine 7 m breite Fahrbahn sowie ein auf der Nordseite der Straße geführter Rad- und Gehweg.

In dem Bereich zwischen Brachwitzer Straße und dem Wohnhaus Nr. 9 und 11 hat der Rad- und Gehweg eine Breite von 4 Metern (2 Meter Radweg, 2 Meter Gehweg).

Im Anschluß an die Einmündung der neuen Betriebszufahrt zum alli/Frisch- und Gefrierdienst wird der Rad- und Gehweg aus Platzgründen auf das zulässige Mindestmaß von 2,5 m reduziert.

Innerhalb der festgesetzten Straßenverkehrsfläche sind die Flächen für das Straßenbegleitgrün enthalten. Die Bepflanzung sollte dort, wo nicht ohnehin schon Einzelbäume standörtlich festgesetzt sind, mit Bäumen und Sträuchern erfolgen. Insbesondere vor den Gebäuden mit den Betriebswohnungen im 1. Teilabschnitt der Straße soll durch eine dichte Bepflanzung auch optisch eine Trennung zum Straßenraum erreicht werden.

Bei der Ausführungsplanung sind die zur Erschließung der angrenzenden Gewerbebetriebe erforderlichen Zufahrten zu berücksichtigen.

Der Projektierung des 1. Teilabschnittes der Binnenhafenstraße sollten folgende Ausbauparameter zugrunde gelegt werden:

- Straßenkategorie C IV; Straßenbezeichnung Hauptsammelstraße, angebaut
- Regelquerschnitt ohne Parkstreifen mit je einem Richtungsfahrestreifen mit 3,50 m Breite,
- Entwurfsgeschwindigkeit = 50 km/h,
- einseitige Ausbildung eines Rad- und Gehweges,
- Grünstreifen mit Baumbepflanzung je nach Möglichkeit entlang der Straße,
- Anordnung entsprechender Abbiegespuren am Knoten Magdeburger Chaussee,
- Ausstattung der Kreuzung mit einer Lichtzeichenanlage an diesem Knoten,
- Linksabbiegespur und eine kombinierte Geradeaus-/Rechtsabbiegespur an der Einmündung der Binnenhafenstraße zur Brachwitzer Straße (eine Signalisierung wird zunächst nicht für erforderlich gehalten, obwohl beim Bau der Binnenhafenstraße durch Leerrohre die Möglichkeit dafür offen gelassen werden soll),
- Straßenbeleuchtung.

2. Teilabschnitt Gemeindegrenze Sennewitz bis Köthener Straße

Im 2. Teilabschnitt ist innerhalb der festgesetzten Straßenverkehrsfläche neben der 7 m breiten Fahrbahn beidseitig die Ausbildung eines Rad- und Gehweges von je 3,5 Meter Breite vorgesehen.

Der Projektierung des 2. Teilabschnittes der Binnenhafenstraße sollten folgende Ausbauparameter als Empfehlung zugrundegelegt werden:

- Straßenkategorie C IV; Straßenbezeichnung Hauptsammelstraße
(Für den Fall der Verkehrswirksamkeit des Neubaus der A 14 und der Fortführung der Binnenhafenstraße in der „Zootrasse“ sollte der Projektierung die Straßenkategorie B III; Straßenbezeichnung Hauptverkehrsstraße, anbaufrei, zugrundegelegt werden.)

6.3 Hinweise und Kennzeichnungen

Archäologische Kulturdenkmale

Das Landesamt für archäologische Denkmalpflege LSA weist in seiner Stellungnahme darauf hin, daß innerhalb des Plangeltungsbereiches zum derzeitigen Stand der Erkenntnis keine archäologischen Kulturdenkmale bekannt sind. Allerdings werden die bauausführenden Betriebe auf die Einhaltung der gesetzlichen Meldepflicht im Falle unerwartet freigelegter archäologischer Funde oder Befunde hingewiesen.

Kampfmittelbeseitigung

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst der Polizeidirektion Magdeburg hat in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, daß das Baugelände als kampfmittelbelastet eingestuft ist. Das Gelände muß vor Beginn der Arbeiten sondiert werden.

Baugrundverhältnisse

Das Umweltamt hat in einem Schreiben vom 09.02.1999 darauf hingewiesen, daß im Bereich der Straßenbaumaßnahme in der Flur 4, Flurstücke 4/9, 4/16, 1/41 und 1/42 mit verfüllten ehemaligen Kiesgruben gerechnet werden muß. Ein Beräumen der Kiesgruben ist nach Aussage des Umweltamtes nicht möglich. Diese besonderen Bodenverhältnisse sind bei der Gründung der Straße zu beachten. Die Baumaßnahme ist fachtechnisch begleiten zu lassen.

Altablagerungen

Das Umweltamt hat im Schreiben vom 09.02.1999 darauf hingewiesen, daß im 2. Teilabschnitt der Binnenhafenstraße in der Flur 7, Flurstück 6/37 der Gemarkung Trotha im Bereich der künftigen Straßentrasse eine Altablagerung festgestellt wurde. Die Lage dieser Altablagerung mit der Nummer D 597 läßt sich über den Hochwert (HW): 5710400 und den Rechtswert (RW): 4496900 bestimmen. Im Zuge der Straßenbauarbeiten ist die Altablagerung unter fachtechnischer Begleitung zu beräumen.

In der Stellungnahme des Landesamtes für Umweltschutz wurde dazu ausgeführt, daß es sich bei dieser Altablagerung um eine Aufhaldung mit einer Fläche von ca. 5 000 m² handelt, die z.T. stark verschrotteten Hausmüll enthält. Nach einer beprobungslosen Erstbewertung wurde die Altablagerung der Gruppe mit nachrangigem bzw. untergeordnetem Handlungsbedarf zugeordnet.

7. Eingriffs-und Ausgleichsbilanzierung

Eingriffsbeschreibung

Mit dem Neubau der Binnenhafenstraße werden im 1. Teilabschnitt ca. 1,9 ha und im 2. Teilabschnitt ca. 1,5 ha Fläche grundhaft verändert. Damit ist der Tatbestand eines Eingriffs i.S. des Gesetzes gegeben.

Die Naturraumpotentiale sind wie folgt betroffen:

Arten und Biotope

Durch den Bau der Straße erfolgen Eingriffe in das Biotoppotential. Insgesamt 14 Biotoptypen sind betroffen, wobei die Eingriffe in Röhrichte (verschiedener Ausprägung) qualitativ und in junge und ausdauernde Ruderalfluren quantitativ am schwerwiegendsten sind.

Es ist jedoch möglich, die Eingriffe durch Vermeidungsmaßnahmen zu minimieren und vermeidbare Eingriffe innerhalb der Grenzen des Bebauungsplanes durch Aufwertung ökologisch minderwertiger Flächen auszugleichen.

Boden

Die Böden des Untersuchungsgebietes sind durch den geplanten Straßenbau gleichfalls Eingriffen ausgesetzt. Die Gefahr der Schadstoffeinträge während der Bauphase und betriebsbedingt auch nach der Fertigstellung läßt sich durch geeignete Schutzmaßnahmen eingrenzen.

Allerdings gehen mit dem Neubau durch Versiegelung anthropogen veränderte (minderwertige) Böden auf einer Fläche von ca. 1,1 ha verloren.

Wasserhaushalt

Die Verminderung der Grundwasserneubildungsrate und die Gefahr der Verunreinigung des Grundwassers sind die wesentlichen vorhabenbedingten Eingriffe. Während die Verunreinigung des Grundwassers durch technische Schutzmaßnahmen ausgeschlossen werden kann, läßt sich eine Verminderung der Grundwasserneubildungsrate nur durch Entsiegelungsmaßnahmen wirksam ausgleichen. Die Beseitigung von Rohrleitungen einschließlich ihrer Fundamente im Teilabschnitt 2 kann als solche Ausgleichsmaßnahme betrachtet werden.

Landschaftsbild

Durch angrenzende Lagerhallen, Baracken und ein Umspannwerk ist das Landschaftsbild stark überformt und verfremdet. Der Bau der Straße trägt zusätzlich zur Störung des Landschaftsbildes bei. Die vorgeschlagenen Ausgleichs- und zusätzlichen Gestaltungsmaßnahmen (straßenbegleitende Baum- und Strauchpflanzungen) führen zu einer Aufwertung des Landschaftsbildes, insbesondere der prägenden Ortseingangssituation.

Maßnahmekonzept zur Vermeidung und zum Ausgleich

Zur Kompensation des Eingriffs sind Maßnahmen erforderlich, die zur Verminderung der Eingriffe selbst bzw. zum Ausgleich unvermeidbarer Beeinträchtigungen beitragen sollen.

Diese Maßnahmen sollen dabei in einem funktionellen und ökologischen Zusammenhang mit dem Eingriff stehen.

Folgende Maßnahmen werden im Rahmen des B-Planes Nr. 62 vorgesehen:

- Aufwertung des Ortseingangsbereiches durch alleearartige Baumpflanzungen an der Magdeburger Chaussee und an der Köthener Straße,
- Gestaltung des Straßenraumes der geplanten Binnenhafenstraße durch Baum- und Strauchpflanzungen,
- Beseitigung von alten, ungenutzten Rohrleitungen (Aschespülrohre),
- Anlage eines neuen artenreichen Feuchtbereiches,
- Aufwertung von Ruderalfluren durch Strauchpflanzungen,
- Sicherung möglicher Wechsel von Kleintierarten im Bereich der Feuchtgebiete durch Errich-

tung eines geeigneten Kriechtunnels.

Allgemeingültige, dem Stand der Technik und den Bestimmungen des Umweltschutzes unterliegende Maßnahmen, z.B. zur Vermeidung des Austrittes von Schadstoffen in den Boden während der Bauphase, Schutzmaßnahmen an vorhandenen angrenzenden Biotopen und Gehölzen während der Bauphase, Verhinderung zusätzlicher Bodenverdichtungen durch Befahren u.v.a. werden hier nicht extra aufgelistet.

Gesamtbeurteilung des Eingriffes

Zur ökologischen Bewertung werden die Kriterien Natürlichkeit, Seltenheit, Gefährdung, Vielfalt, Bedeutung im Biotopverbund und die Möglichkeit der Kompensation herangezogen. Die Einschätzung orientiert sich an den gängigen Modellen der Biotopbewertung. Diese Bilanzierung ist im Grünordnungsplan zum Bebauungsplan Nr. 62 ausführlich erläutert.

Zusammenfassend wird festgestellt:

Die im Plangebiet vorkommenden Nutzungs- und Biotopstrukturen sind stark anthropogen überformt und die Vorbelastungen durch angrenzende Bebauung und Verkehrsstraßen hoch, so daß die Erheblichkeit des Eingriffes als gering bewertet wird. Eine Ausnahme bildet das nach § 30 NatSchG LSA geschützte Biotop.

Durch die im Maßnahmenkonzept zur Vermeidung und zum Ausgleich aufgeführten Maßnahmen kann der Eingriff am Standort kompensiert und die ökologische Bilanz ausgeglichen werden.

8. Stadttechnische Erschließung

Die Beteiligung der Versorgungsträger hat ergeben, daß Anschlußmöglichkeiten für die Medien in der Brachwitzer Straße, der B 6 / Magdeburger Chaussee und der Köthener Straße bestehen. Die Entsorgung des Regenwassers erfolgt im 1. Teilabschnitt in einem Mischwasserkanal, der im Zusammenhang mit dem Neubau der Straße verlegt werden muß. Der bestehende 400-NW-Mischwasserkanal genügt den Anforderungen nicht mehr.

Im 2. Teilabschnitt ist die Straßenentwässerung im Interesse einer unmittelbaren Rückführung des Oberflächenwassers in den Erdboden als offene Seitenentwässerung vorgesehen.

Im Zuge der Ausführungsplanung muß geklärt werden, ob der anstehende Boden dafür ausreichend versickerungsfähig ist.

Letztendlich hängt die Entscheidung, welche Variante der Entwässerung gewählt wird, auch davon ab, wie dies im Bauabschnitt in der Gemeinde Sennewitz und dem eigens von der Gemeinde aufgestellten Bebauungsplan geregelt wird.

9. Planverwirklichung

9.1 Maßnahmen zur Bodenordnung

Die nicht im städtischen Besitz befindlichen zur Realisierung der Baumaßnahme notwendigen Flächen müssen erworben werden.

Die Eigentümer und Nutzer dieser Liegenschaften wurden bereits von den Planungsabsichten der Stadt durch den Vorentwurf des B-Planes informiert.

Bodenordnende Maßnahmen (Umlegung) nach § 45 ff BauGB sind nicht erforderlich.

9.2 Kostenschätzung /Kostentragung

Die Kosten für den Straßenbau - ohne Grunderwerb - betragen nach Schätzungen des Tiefbauamtes

**für den 1. Teilabschnitt ca. 2,55 Mio DM,
für den 2. Teilabschnitt ca. 1,40 Mio DM.**

Die Hafen Halle GmbH, Hauptnutzer des künftigen 1. Teilabschnittes der Binnenhafenstraße, hat im Rahmen des Förderantrages für die Bauprojekte ihres 3-Jahres-Investitionsprogrammes in Abstimmung mit der Stadt eine Förderung auf die Bruttoinvestition (einschl. Binnenhafenstraße, 1. Teilabschnitt) beantragt.

Das Landesförderinstitut hat die Fördermittel bewilligt, die Förderhöchstquote liegt bei 75%.

Den zur Komplementärfinanzierung für den Bau der Binnenhafenstraße erforderlichen Kostenanteil trägt die Stadt.

Zwischen der Stadt und der Hafen Halle GmbH wurde zur Regelung der Verfahrensweise ein Geschäftsbesorgungsvertrag abgeschlossen.

Die Kosten für den Erwerb der für den Straßenbau benötigten Liegenschaften trägt ebenfalls die Stadt.

Es ist zu prüfen, ob die Stadt Halle zum Grunderwerb Fördermittel oder Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erhalten kann.

10. Auswirkungen der Planung

Die neue Binnenhafenstraße entlastet das vorhandene Verkehrsnetz und bewirkt erhebliche Vorteile für die Anbindung und Erreichbarkeit der Gewerbegebiete im nördlichen Stadtgebiet, insbesondere aber für den Hafen Halle - Trotha. Allein durch den Bau des 1. Teilabschnittes zwischen Brachwitzer Straße und B 6 /Magdeburger Chaussee werden im Vergleich mit der jetzigen Straßenführung für Fahrzeuge aus dem Hafengebiet in Richtung Norden ca. 2,340 Fahrkilometer und für Fahrzeuge aus Richtung Norden zum Hafen ca. 1,220 Fahrkilometer je Fahrt eingespart.

Mit der Verkürzung der Fahrstrecken und Fahrzeiten geht auch eine Reduzierung des Schadstoffausstoßes einher.

Gasförmige Emission (Abgasbelastung)

Zur Abschätzung der Abgasbelastung des unmittelbaren Umfeldes der Trasse wurde eine Berechnung der verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen ausgeführt. Verwendet wurde dafür das Computerprogramm MLUS-92. Dieses Programm setzt die Untersuchungsergebnisse der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen um und wird üblicherweise für derartige Fälle angewandt.

Für die Berechnung wurden die gleichen Angaben zum prognostischen Kfz-Verkehr zugrundegelegt, die bereits beim Schallschutzgutachten Verwendung fanden.

Unter den Randbedingungen des aktuellen Merkblattes über Luftverunreinigungen an Straßen (MLUS-92) wurden sowohl die Vorbelastungs - als auch die Werte der Gesamtbelastung berechnet. Betrachtet wurden die Komponenten CO, CmHn, NO, NO₂, Pb, SO₂, Ruß und Benzol.

Die so ermittelten Prognosekonzentrationen (Jahresmittel bzw. 98 - Perzentilwert) wurden den gängigen Beurteilungswerten gegenübergestellt. Sämtliche Schadstoffkonzentrationswerte lagen deutlich unterhalb der Beurteilungswerte, so daß Schutzmaßnahmen nicht erforderlich sind.

Lärmemission

In der Phase der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 62 hat die Stadt bereits 1995 ein Lärmschutzgutachten erarbeiten lassen.

Auf der Grundlage der Verkehrsbelegungen im Jahr 2010 wurde eine Schallimmissionsprognose erstellt, die zu folgendem Ergebnis kommt :

Der 1. Teilabschnitt des geplanten Straßenneubaues liegt in einem Gewerbe- und Industriegebiet.

Die Grenzwerte der hier zur Anwendung kommenden 16. BImSchV für Gewerbegebiete werden nur im Bereich des Knotenpunktes B 6 / Binnenhafenstraße überschritten. Diese Grenzwertüberschreitung wird nicht allein durch die Binnenhafenstraße verursacht, sondern ist auf die Lärmemission der stark befahrenen B 6 (Magdeburger Chaussee) zurückzuführen.

In diesem Bereich der Grenzwertüberschreitungen (zwischen 1 bis 4 dB tags und 1 bis 6 dB nachts) befinden sich keine Anlagen besonderer Schutzwürdigkeit. Die vorhandenen Baracken werden z.T. nicht mehr genutzt bzw. stehen baulich zur Disposition. Im übrigen muß von einer gewissen Vorbelastung in dem Gebiet ausgegangen werden, aufgrund des von den Betrieben - insbesondere des Tiefkühlhauses - ausgehenden Gewerbelärms.

Lärmschutzmaßnahmen werden deshalb in diesem Bereich nicht vorgesehen.

Die Gebäude im südlichen Teil des 1. Teilabschnittes der Binnenhafenstraße wurden als Betriebswohnungen im Gewerbe- bzw. Industriegebiet errichtet.

Für betriebsbezogene Wohnungen gelten grundsätzlich die Immissionsrichtwerte, die für das betreffende Gebiet - hier Gewerbegebiet - zulässig sind (vgl. Fickert/Fieseler, Kommentar zur BauNVO, 7. Auflage 1992, § 8 Rdnr. 14.1 mit Rechtssprechungsnachweisen).

Die für die Gewerbegebiete geltenden Schallimmissionsgrenzwerte werden im Bereich der Gebäude Binnenhafenstraße 1, 3, 5, 7, 9, und 11 nicht überschritten.

Ein Nutzungsänderungsantrag zur Umwandlung der betriebsbezogenen Wohnungen in frei verfügbaren Wohnraum für diese Gebäude liegt nicht vor und wäre auch nicht genehmigungsfähig.

Eine solche Umwandlung ist unzulässig, weil die Umgebung der Gebäude in einem nach § 34 BauGB zu beurteilendem Bereich der Eigenart eines Gewerbegebietes entspricht. Nach der Zielsetzung der BauNVO sind Gewerbegebiete im Grundsatz zum Wohnen ungeeignet. Da also nach wie vor davon ausgegangen werden muß, daß es sich bei den Wohnungen um betriebsbezogene Wohnungen handelt, für die keine besonderen schutzwürdigen Interessen erkennbar sind, sind immissionschutzrechtliche Festsetzungen im B-Plan Nr. 62 nicht erforderlich.

Eingriffsbewertung

Der Eingriff in die im Plangebiet vorkommenden Nutzungs- und Biotopstrukturen ist als gering zu bewerten, da diese stark anthropogen überformt und die Vorbelastungen durch angrenzende Bebauung und die Verkehrsstrassen hoch sind. Eine Ausnahme bildet hierbei lediglich die Zerschneidung des nach § 30 NatSchG LSA geschützten Biotopes im Teilabschnitt der Straße.

Durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen kann der Eingriff aber insgesamt kompensiert und die ökologische Bilanz ausgeglichen werden.

Mit der Neuanpflanzung der in diesem Zusammenhang vorgesehenen Bäume und Gehölze kann zugleich ein Beitrag zur gestalterischen Aufwertung des Ortseingangsbereiches geleistet werden.

Zufahrten

Die Erreichbarkeit der Grundstücke an der Binnenhafenstraße muß gewährleistet werden.

Die vorhandenen Zufahrten zu den Betrieben und Wohngebäuden an der Binnenhafenstraße können im wesentlichen erhalten bleiben und sind aus allen Richtungen erreichbar. Eine Ausnahme ist die erste Zufahrt zum Wohnhaus Brachwitzer Straße 1 und 3. Hier wird aufgrund des geringen Abstandes der Zufahrt zum Knotenpunktbereich Brachwitzer Straße voraussichtlich nur rechtsein- und ausgefahren werden können.

Die Firma Menü Variant, die bisher auf die Nutzung der Zufahrt zum alli/ Frisch- und Gefrierdienst angewiesen war, wird eine eigene direkte Zufahrt zur B6/ Magdeburger Chaussee erhalten.

Damit wird die Voraussetzung für eine eventuelle Verlegung der derzeitigen Zufahrt zum alli/ Frisch- und Gefrierdienst aus dem Bereich des Knotenpunktes der Magdeburger Chaussee mit der Binnenhafenstraße heraus geschaffen, sofern das Unternehmen daran ein Interesse hat und einen entsprechenden Antrag stellt sowie alternative Möglichkeiten bestehen.

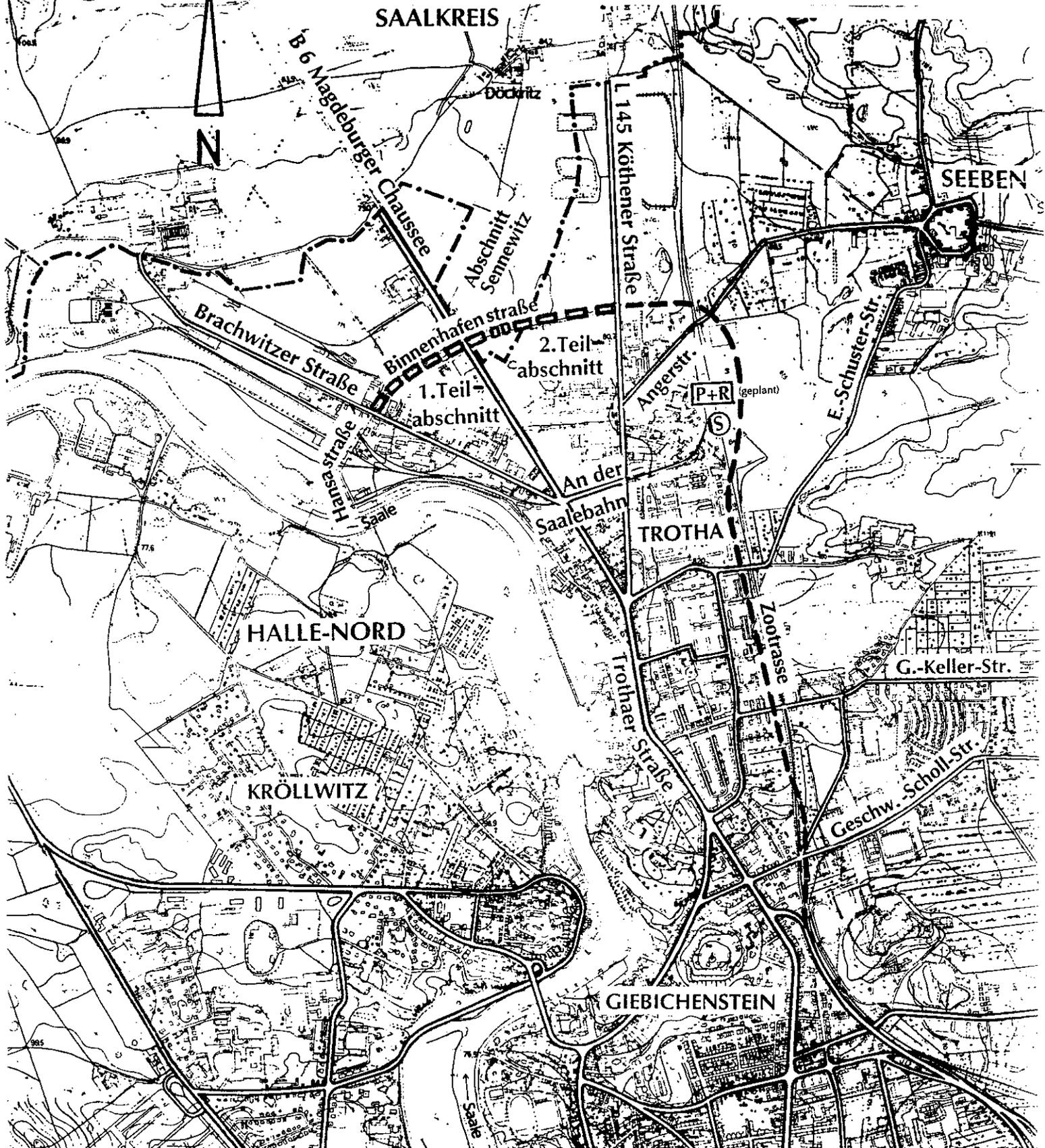
Zwingend erforderlich durch den Neubau der Binnenhafenstraße ist diese Verlegung der Zufahrt jedoch nicht.

Kosten

Die Kosten für den zur Realisierung der Baumaßnahme erforderlichen Grunderwerb sowie anteilig auch für den Bau der Straße trägt die Stadt Halle.

Die Hafen Halle GmbH hat im Zusammenhang mit dem Hafenausbau Fördermittel auch für den Bau des 1. Teilabschnittes der Binnenhafenstraße vom Land bewilligt bekommen. In diesem Fall trägt die Stadt neben den Grunderwerbskosten nur den zur Komplementärfinanzierung erforderlichen Kostenanteil für den Bau der Straße.

Anlage 1 der Begründung zur Satzung des B-Planes Nr. 62 Binnenhafenstraße
- Übersichtsplan -

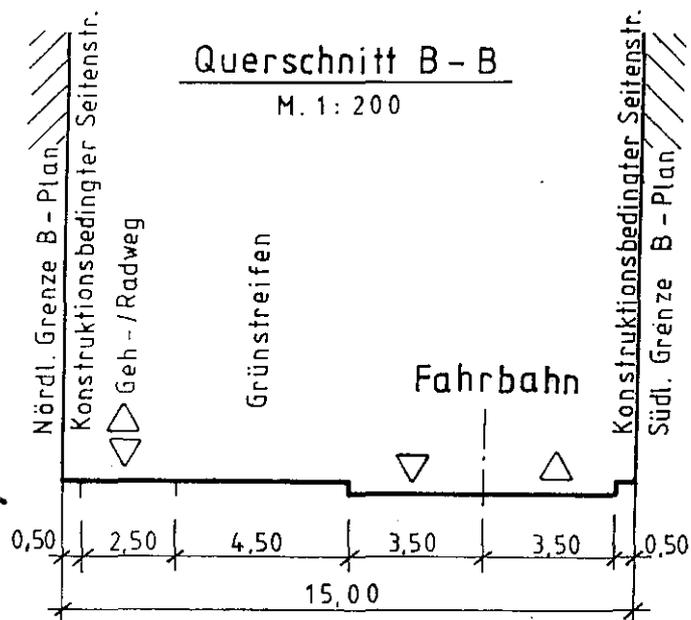
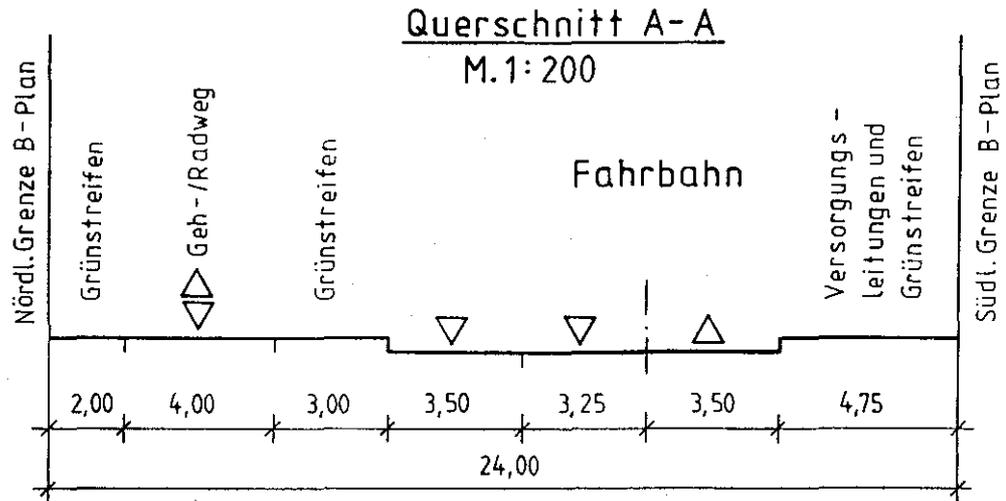


LEGENDE

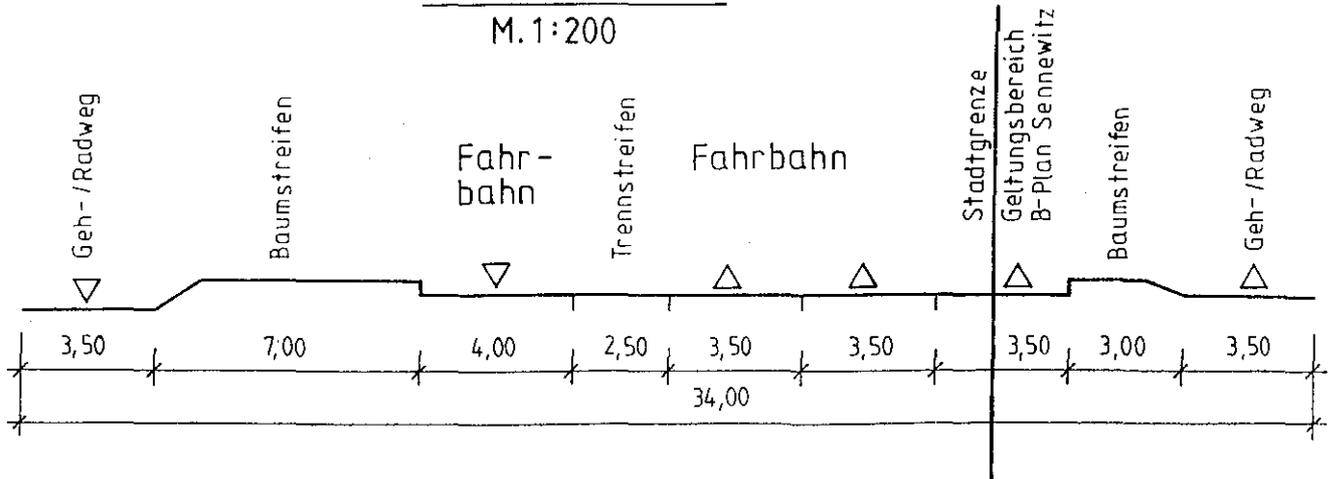
-  Grenze Stadt Halle/ Saalkreis
-  Hauptnetz - bzw. wichtige Sammelstr.
-  Planung: Binnenhafenstr.
-  Planung: Zootrasse
-  B-Plan (Nr. 6) der Gemeinde Sennewitz

LAGE DER BINNENHAFENSTRASSE IM GESAMTSTRASSENNETZ

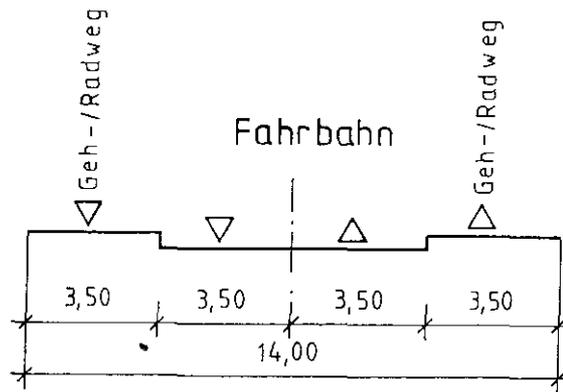
Stadt Halle
Dezernat III Planen u. Umwelt
Stadtplanungsamt
Halle, 25.07.1995
M. 1:20 000



Querschnitt C-C
M.1:200



Querschnitt D-D
M.1:200



Liste geeigneter Pflanzen**Straßenbepflanzung 1. Teilabschnitt
(entlang der B 6 und Binnenhafenstraße)****Bäume**

Acer pseudoplatanus	Berg-Ahorn
Fraxinus excelsior	Gemeine Esche
Carpinus betulus	Hainbuche

Sträucher

Cornus mas	Kornelkirsche
Cornus sanguinea	Blutroter Hartriegel
Corylus avellana	Haseleuß
Crataegus laevigata	Zweigrifflicher Weißdorn
Crataegus monogyna	Eingrifflicher Weißdorn
Euonymus europaeus	Pfaffenhütchen
Frangula alnus	Faulbaum
Ligustrum vulgare	Gemeiner Liguster
Lonicera nigra	Schwarze Heckenkirsche
Lonicera periclymenum	Wald-Geißblatt
Lonicera xylosteum	Rote Heckenkirsche
Malus sylvestris	Wildapfel
Rosa canina	Hundsrose
Viburnum lantana	Wolliger Schneeball
Viburnum opulus	Gemeiner Schneeball

**Straßenbepflanzung 2. Teilabschnitt
(Köthener Straße und Binnenhafenstraße)****Bäume**

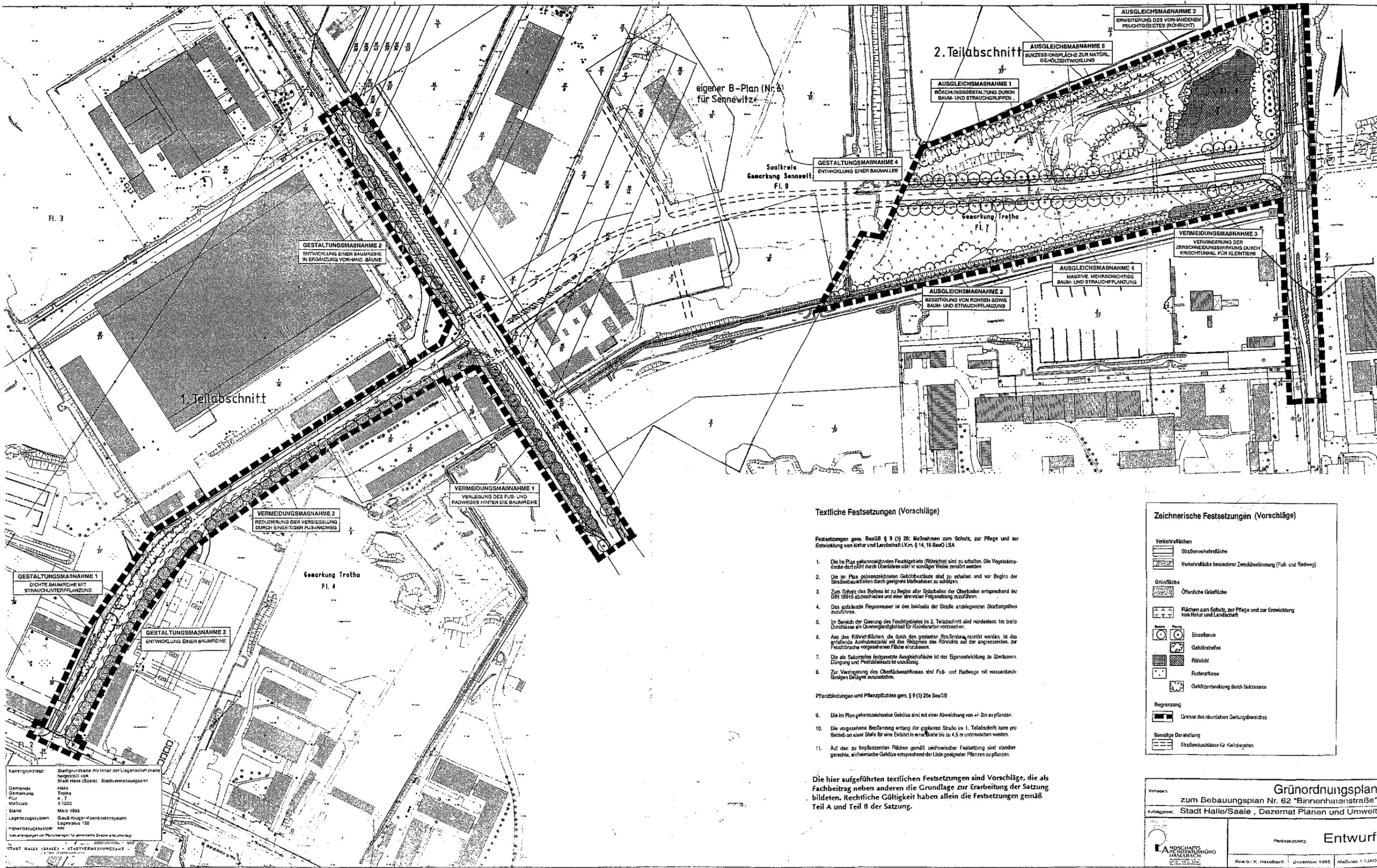
Fraxinus excelsior	Gemeine Esche
Alnus glutinosa	Schwarzerle
Salix alba	Silberweide

Sträucher

Salix cinerea	Grauweide
Salix pentandra	Lorbeerweide
Salix purpurea	Purpurweide
Salix triandra	Mandelweide
Salix fragilis	Bruchweide
Frangula alnus	Faulbaum

Kräuter

Phragmites australis	Gemeines Schilf
Iris pseudacorus	Wasserschwertlilie
Lysimachia vulgaris	Gilbweiderich
Lythrum salicaria	Blutweiderich
Typha latifolia	Breiblättriger Rohrkolben
Typha angustifolia	Schmalblättriger Rohrkolben
Schoenoplectus tabernaemontani	Salz-Teichsimse



Kartengrundlage: Stadtgrundkarte mit Inhalt der Liegenschaftskarte hergestellt von Stadt Halle (Saale), Stadtvermessungsamt
 Gemarkung: Halle
 Gemarkung: Trotha
 Flur: 4, 7
 Maßstab: 1:1000
 Stand: März 1995
 Lagebezugssystem: Gauß-Krüger-Koordinatensystem
 Höhenbezugssystem: NN
 Verantwortungen der Planunterlagen für genehmigte Zwecke sind unterlag.
 STADT HALLE (SAALE) - STADTVERMESSUNGSAMT

Textliche Festsetzungen (Vorschläge)

Festsetzungen gem. BauGB § 9 (1) 20: Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft i.V.m. § 14, 16 BauO LSA

- Die im Plan gekennzeichneten Feuchtgebiete (Röhrichte) sind zu erhalten. Die Vegetationsdecke darf nicht durch Überfahren oder in sonstiger Weise zerstört werden.
- Die im Plan gekennzeichneten Gehölzbestände sind zu erhalten und vor Beginn der Straßenbauarbeiten durch geeignete Maßnahmen zu schützen.
- Zum Schutz des Bodens ist zu Beginn aller Erdarbeiten der Oberboden entsprechend der DIN 19916 abzuschichten und einer ähnlichen Folgschichtung zuzuführen.
- Das anfallende Regenwasser ist den beidseitig der Straße anzulegenden Straßengraben zuzuführen.
- Im Bereich der Querung des Feuchtgebietes im 2. Teilabschnitt sind mindestens im breiten Durchlass als Überfahrgebiets für Kleintiere vorzusehen.
- Aus den Röhrichtflächen, die durch den geplanten Straßenbau zerstört werden, ist das entfallende Aufwuchsmaterial mit dem Rückschnitt des Röhrichts auf der angrenzenden, zur Feuchtfläche vorgesehenen Fläche einzubauen.
- Die als Sukzession festgesetzte Ausgleichfläche ist der Eigenentwicklung zu überlassen. Düngung und Pestizideinsatz ist unzulässig.
- Zur Verringerung des Oberflächenabflusses sind Fuß- und Radwege mit wasserdurchlässigen Belägen auszustatten.

Pfanzbindungen und Pfanzpflichten gem. § 9 (1) 25a BauGB

- Die im Plan gekennzeichneten Gehölze sind mit einer Abweichung von +/- 2m zu pflanzen.
- Die vorgesehene Bepflanzung entlang der geplanten Straße im 1. Teilabschnitt kann pro Betrieb an einer Stelle für eine Einfahrt in einer Breite bis zu 4,5 m unterbrochen werden.
- Auf den zu beplanzenden Flächen gemäß zeichnerischer Festsetzung sind standortgerechte, einheimische Gehölze entsprechend der Liste geeigneter Pflanzen zu pflanzen.

Die hier aufgeführten textlichen Festsetzungen sind Vorschläge, die als Fachbeitrag neben anderen die Grundlage zur Erarbeitung der Satzung bilden. Rechtliche Gültigkeit haben allein die Festsetzungen gemäß Teil A und Teil B der Satzung.

Zeichnerische Festsetzungen (Vorschläge)

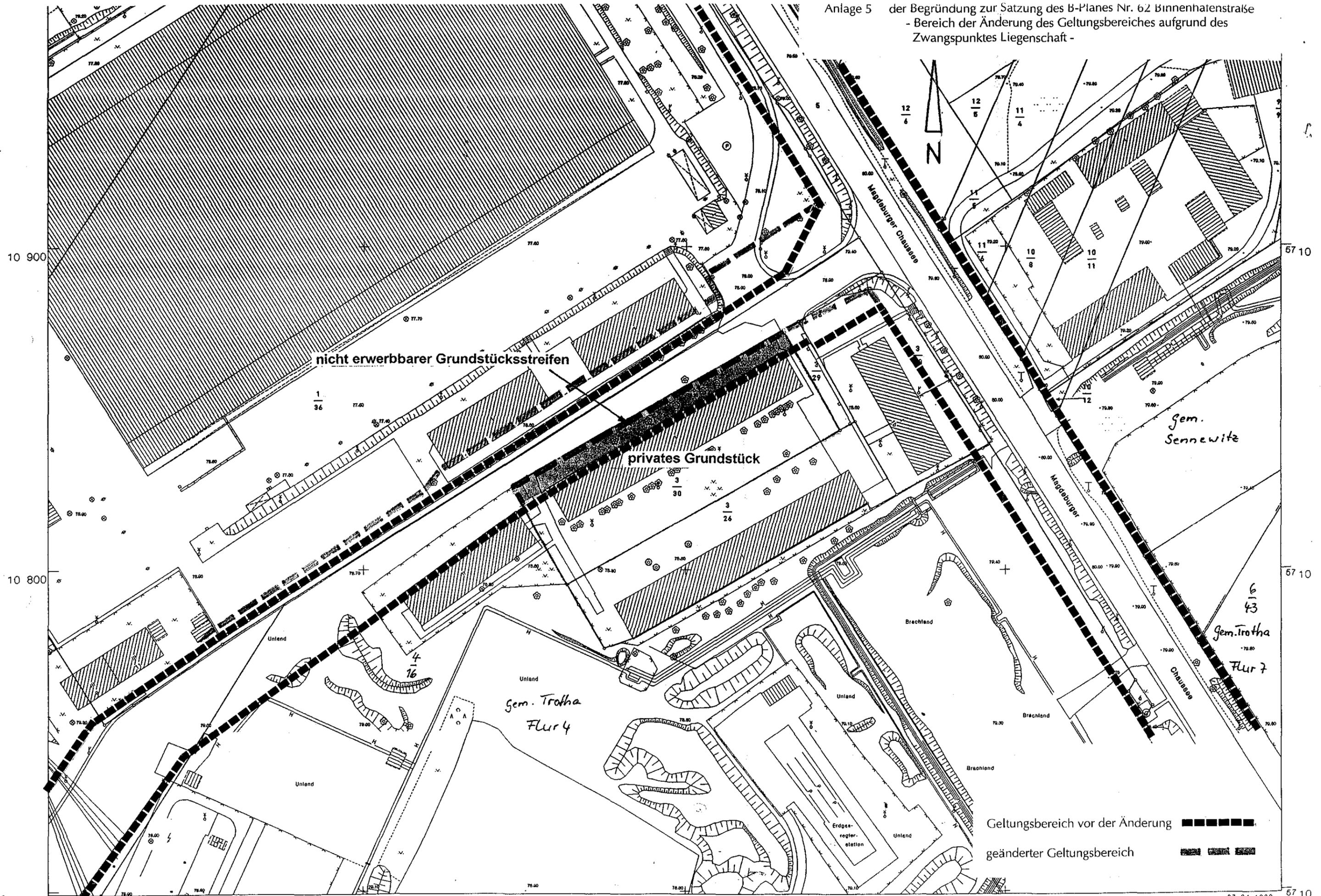
Verkehrflächen	
	Straßenverkehrsfläche
	Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Fuß- und Radweg)
Grünflächen	
	Öffentliche Grünfläche
	Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft
Bäume	
	Einzelbaum
	Gehölzstreifen
	Röhricht
	Rudergrillen
	Gehölzentwicklung durch Sukzession
Begrenzung	
	Grenze des räumlichen Geltungsbereiches
Sonstige Darstellung	
	Straßenüberlässe für Kleintiere

Vorname: **Grünordnungsplan**
 zum Bebauungsplan Nr. 62 "Binnenhafenstraße"

Auftraggeber: **Stadt Halle/Saale, Dezernat Planen und Umwelt**

Planbezugsjahr: **Entwurf**

Bohrd.: K. Haselbach, Dezember 1995, Maßstab 1:1000



Geltungsbereich vor der Änderung 
 geänderter Geltungsbereich 