

STADT

HALLE (SAALE)

BEBAUUNGSPLAN NR. 90 "HALLE-NEUSTADT MAGISTRALE"

BEGRÜNDUNG

Mai 1997

Planungsbüro Kölz
Alexanderstraße 112
70180 Stuttgart
Burgstraße 47
06618 Naumburg / Saale

Stadt Halle
Dezernat Planen
und Umwelt
Hansering 15
06108 Halle / Saale

INHALT

1. ERFORDERNIS DER PLANAUFSTELLUNG
 - 1.1 Planerische Zielsetzungen
 - 1.2 Gewähltes Planungsverfahren

2. DEFINITION DES PLANUNGSBEREICHES
 - 2.1 Lage im Stadtgebiet
 - 2.2 Räumlicher Geltungsbereich des B-Planes
 - 2.2.1 Nördlicher Grenzverlauf
 - 2.2.2 Westlicher Grenzverlauf
 - 2.2.3 Südlicher Grenzverlauf
 - 2.2.4 Östlicher Grenzverlauf
 - 2.2.5 Modifizierungen gegenüber Aufstellungs-
 beschuß vom 06.12.1995
 - 2.2.6 Modifizierungen gegenüber Offenlage-
 beschuß vom 18.12.1996

3. EINBINDUNG IN ÜBERGEORDNETE PLANUNGSKONZEPTE
 - 3.1 Flächennutzungsplan
 - 3.2 Verkehrspolitisches Leitbild
 - 3.3 Städtebaulicher Rahmenplan Halle-Neustadt 1995

4. PLANUNGSRECHTLICHE RANDBEDINGUNGEN
 - 4.1 Überlagerungen mit Bebauungs- / Vorhaben- und
 Erschließungsplänen
 - 4.2 Angrenzende Bebauungspläne
 - 4.3 Angrenzende Vorhaben- und Erschließungspläne

5. INTEGRIERTE FACHPLANUNGEN "VERKEHR"
 - 5.1 Planungskonzept Straßenbahn
 - 5.1.1 Abwägung alternativer Trassenlagen

- 5.1.2 Planungsparameter Straßenbahn
- 5.1.3 Linienkonzept Straßenbahn
- 5.1.4 Buslinienkonzept für Halle-Neustadt
- 5.1.5 Vorentwurfs- / Entwurfsplanung Straßenbahn
 - 5.1.5.1 Abschnitt 1 - "Wendeschleife Soltauer Straße"
 - 5.1.5.2 Abschnitt 2 - "Soltauer Straße" bis "Göttinger Bogen"
 - 5.1.5.3 Abschnitt 3 - "Eselsmühle" bis "S-Bahnhof"
 - 5.1.5.4 Abschnitt 4 - "S-Bahnhof" bis "Hyazinthenstraße"
 - 5.1.5.5 Abschnitt 5 - "Hyazinthenstraße" bis "Rennbahnkreuz"
- 5.2 Straßenflächen Magistrale
 - 5.2.1 Zielsetzungen
 - 5.2.2 Verkehrstechnische Ausgestaltung in Querschnitten und Knotenpunkten
- 5.3 Radwege / Fußwege
- 5.4 Parkieranlagen
 - 5.4.1 Parkhaus Remise
 - 5.4.2 Parkhaus westl. EKZ Eselsmühle
 - 5.4.3 Parkpaletten
 - 5.4.4 Parkturm
 - 5.4.5 Parkplätze
 - 5.4.5.1 Öffentliche Parkplätze / Private Parkplätze
 - 5.4.5.2 Parken im Straßenraum
- 6. STÄDTEBAULICHES KONZEPT
 - 6.1 Straßentypus Magistrale
 - 6.2 Elemente der Straßenraumgestaltung
 - 6.2.1 Lage der Straßenbahntrasse
 - 6.2.2 Gestaltung der Haltestellenbereiche
 - 6.2.3 Vegetationskonzept
 - 6.2.4 Beleuchtungskonzept
 - 6.2.5 Seitenbereiche
 - 6.3 Wohnnutzung
 - 6.4 Gewerbliche Nutzung
 - 6.5 Sondernutzung
 - 6.6 Grün- / Freiflächen

7. UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG, ZUSAMMENFASSENDE DARSTELLUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN DER PLANUNG
 - 7.1 Gesetzliche Grundlage
 - 7.2 Vorgehensweise/Methodik
 - 7.3. Ablauf der Umweltverträglichkeitsprüfung
 - 7.3.1 Variantenuntersuchung vor Beginn des Bebauungsplanverfahrens
 - 7.3.2 Festlegung des Untersuchungsrahmens für die Umweltverträglichkeitsprüfung
 - 7.3.3 Umweltverträglichkeitsstudie
 - 7.3.3.1 Untersuchung von Vorhabenvarianten
 - 7.3.3.2 Untersuchungsraum und Vorgehensweise
 - 7.3.3.3 Untersuchungsergebnisse (Vergleich der Auswirkungen der Vorhabenvarianten 1 und 2a)
 - 7.3.4 Offenlagebeschluß und öffentliche Auslegung des Planentwurfes
 - 7.3.5 Anregungen und Bedenken zur Planung, rechtlicher Anspruch auf Schallschutz
 - 7.3.6 Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des geplanten Vorhabens
 - 7.3.6.1 Status-quo-Prognose
 - 7.3.6.2 Gesamtentwicklung im Untersuchungsraum bei Umsetzung des geplanten Vorhabens
 - 7.3.7 Gesamtbewertung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens
8. GRÜNORDNUNGSPLAN
 - 8.1 Einleitung
 - 8.2 Bestandsaufnahme, Situation und Bewertung
 - 8.3 Auswirkungen der Bauvorhaben auf Natur und Landschaft
 - 8.3.1 Geologie und Boden
 - 8.3.2 Oberflächengestalt / Landschaftsbild
 - 8.3.3 Hydrologie
 - 8.3.4 Klima / Lufthygiene
 - 8.3.5 Vegetation und Fauna
 - 8.4 Landschaftspflegerische Zielvorstellungen und Maßnahmen
 - 8.4.1 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Gestaltungsmaßnahmen
 - 8.4.2 Schutzmaßnahmen während der Bauzeit

9. RECHTLICHE FESTSETZUNGEN

9.1 Planungsrechtliche Festsetzungen

9.1.1 Allgemeines Wohngebiet

9.1.2 Gewerbegebiet

9.1.3 Sondergebiet

9.1.4 Maß der baulichen Nutzung

9.1.5 Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur- und Landschaft

9.1.6 Verkehrsflächen

9.2 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen

9.2.1 Gebäudespezifische Aspekte

9.2.2 Werbeanlagen

10. FLÄCHENBILANZ

1.

ERFORDERNIS DER PLANAUFGSTELLUNG

1.1

Planerische Zielsetzungen

Durch den Bau einer neuen Straßenbahntrasse zwischen dem Westrand der Stadt und dem "Riebeckplatz" / Hbf. soll die Attraktivität des ÖPNV-Systems erhöht und die bisher bestehenden Mängel und Schwächen beseitigt werden. Damit soll die große Neubausiedlung Halle-Neustadt mit ihren ca. 85.000 Einwohnern wesentlich besser mit dem übrigen Stadtgebiet verknüpft und eine Verbesserung der Attraktivität dieses Gebietes erreicht werden.

Dazu sind folgende Ziele durchzusetzen:

- Schnelle Direktverbindung mit Straßenbahn vom Westen der Stadt zum Zentrum, Norden, Osten und Süden der Stadt durch die Führung der Neubautrassen komplett auf besonderem Bahnkörper. Verknüpfung der Trasse mit den beiden bestehenden Nord- / Süd-Achsen der Straßenbahn am "Franckeplatz" und am "Riebeckplatz" / Hbf.. Abgestimmte Signalisierung zur Sicherung des Vorrangs der Straßenbahn gegenüber dem MIV. Fahrdynamisch optimierte Trassierung entsprechend der städtebaulichen Gegebenheiten.
- Beseitigung der bestehenden unattraktiven Anbindung der den Stadtteil Neustadt bedienenden Buslinien an das Straßenbahnnetz und die Eisenbahn durch Schaffung neuer Umsteigepunkte Bus - Straßenbahn bzw. Straßenbahn - Eisenbahn an gleichen bzw. unmittelbar benachbarten Bahn- / Bussteigen.
- Behindertengerechter Ausbau aller Bahn- und Bussteige für Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit signalgesicherten ebenerdigen Zugängen zu den Haltestellen der Straßenbahn sowie fahrplanmäßig abgestimmten Ankunfts- und Abfahrtszeiten.
- Direkte Erschließung der entlang der Neubautrassen - vor allem entlang des südlichen Stadtringes - angeordneten Aufkommensschwerpunkte.
- Verbesserung des betriebswirtschaftlichen Ergebnisses durch starke Reduzierung im Bussektor und damit Senkung des Personaleinsatzes und Zuwachs des Fahrgastaufkommens.
- Einfügen der Trasse in den städtischen Raum bei Minimierung städtebaulich negativer Auswirkungen.

In Abstimmung mit den Inhalten des verkehrspolitischen Leitbildes und den städtebaulichen Zielen des Rahmenplanes Halle-Neustadt werden folgende neue Straßenbahnstrecken formuliert.

- Höchste Realisierungspriorität für einen Neubau der Straßenbahn im Gesamtverlauf der Magistrale zwischen Rennbahnkreuz und Soltauer Straße bzw. Göttinger Bogen am westlichen Rand des Stadtteiles Neustadt.
- Vor dem Hintergrund der Kfz-Belastungen sowohl im Zwischenbereich von City und Halle-Neustadt (Saalebrücke ca. 80.000 Kfz/24 h), als auch in der Magistrale selbst (je nach Querschnitt 20.000 - 40.000 Kfz/24 h) ist die Attraktivierung des

ÖPNV durch den Bau einer vom Kfz-Verkehr unabhängigen Straßenbahnlinie zwischen Halle-Neustadt und der City zwingende Konsequenz.

Unabhängig von der hohen planerischen Priorität der Realisierung einer Straßenbahn in Halle-Neustadt muß es jedoch gleichzeitig ein städtebauliches Ziel sein, den Straßenraum der Magistrale neu zu ordnen; dies sowohl aus funktionaler als auch aus räumlicher Sicht:

- Flächenreduzierter Umbau des Straßenraumes für den Kfz-Verkehr durch eine veränderte Konzeption für das Busliniensystem.
- Verkehrstechnische Neuordnung im Bereich der Knotenpunkte, Straßenbahnhaltestellen und Querungsbereiche.
- Zusätzliches Flächen- bzw. Wegeangebot für Fußgänger und Radfahrer.
- Neuordnung der Seitenbereiche zwischen Fahrbahnrand der Magistrale und den Gebäuden als
 - Parkierungsflächen
 - Grün- /Freiflächen
 - Platzräume
 - Vegetationsbereiche
 - etc. ...
- Generelle Ausformung des Straßenraumes der Magistrale als stadträumlich qualitätsvollen "Stadtboulevard" mit Imagefunktionen für den gesamten Stadtteil Halle-Neustadt, und damit auch als wichtiger Beitrag für eine funktionale Aufwertung dieses zentralen Bereiches.

1.2

Gewähltes Planungsverfahren

- Der Stadtrat der Stadt Halle hat auf seiner 10. Tagung am 14.06.1995 den Grundsatzbeschuß zum Neubau und zur Linienführung der Straßenbahnstrecke Halle-Neustadt bis zum Riebeckplatz, 1. Hauptabschnitt Halle-Neustadt, gefaßt.
- Planungsrechtlich soll die Realisierung dieses Abschnittes durch einen Bebauungsplan vorbereitet und abgesichert werden. Da der Bebauungsplan den Bau einer Anlage für den öffentlichen Personennahverkehr enthält, wurde im Vorfeld der Bebauungsplanung mit dem Regierungspräsidium Halle die Richtigkeit dieses Verfahrensansatzes abgeklärt.
- Am 06.12.1995 wurde vom Stadtrat der Stadt Halle der Aufstellungsbeschuß für den Bebauungsplan Nr. 90 "Halle-Neustadt Magistrale" gefaßt.
- Der Entwurf des Bebauungsplanes entstand unter enger Integration aller dafür erforderlichen Fachplanungen, wie z. B.
 - Vorentwurfsplanung Straßenbahn

- Verkehrstechnischer Vorentwurf der Anlagen für Fahrverkehr, Radverkehr und Fußgänger
 - Städtebauliches Gesamtkonzept
 - Grünordnungsplan
- Koordiniert und inhaltlich begleitet wurden die jeweiligen Fachinhalte der beauftragten Büros durch kontinuierliche Abstimmungen in einem Arbeitsgremium unter projektsteuernder Federführung des Büros IPM, Ingenieurgesellschaft für Projektmanagement mbH, Braunschweig / Halle.
- Im Vorfeld und während des Planungsverfahrens wurden gleichzeitig die Verfahrensschritte durchgeführt, die der Bau einer Anlage für den ÖPNV erfordern:
- Scoping-Termin (24.01.1996)
 - Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)
 - Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)
- Eine zusammenfassende Darstellung erfolgt unter Punkt 7.

2.

DEFINITION DES PLANUNGSBEREICHES

2.1

Lage im Stadtgebiet

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Neustadt zwischen dem Rennbahnkreuz/ Gimritzer Damm im Osten sowie der Weststraße im Westen und nach Nordwesten bis zur Soltauer Straße und nach Südwesten zum "Göttinger Bogen" bis zur B 80.

2.2

Räumlicher Geltungsbereich des B-Planes

Das Plangebiet umfaßt in seiner Gesamtheit eine Flächengröße von ca. 48,6 ha. Der Geltungsbereich wird durch vorhandene Flurstücksgrenzen, öffentliche Straßen und Wege sowie durch freien Grenzverlauf definiert. Der Geltungsbereich bezieht sich nahezu ausschließlich auf öffentliche Flächen und läßt sich in seiner Abgrenzung folgendermaßen beschreiben:

2.2.1

Nördlicher Grenzverlauf

– Flur 2 Gimritz

- 5,0 m von der Ostgrenze des Flurstücks 4/1 entfernten nördlichen Begrenzung des, den Gimritzer Damm auf seiner Ostseite begleitenden Gehweges beginnend, das Flurstück 4/1 (Süd-Nord-Fahrspuren des Gimritzer Dammes) in Richtung Westen kreuzend.

— Flur 4 Halle-Neustadt

- Weiter nach Westen, Flurstück 220 (Nord-Süd-Fahrspuren des Gimritzer Dammes) kreuzend bis zum Schnittpunkt mit dem in Flurstück 233 Nord-Süd verlaufenden Fußweges,
- diesem 20,0 m in Richtung Süden bis zur gedachten Verlängerung der Süd-Ostbegrenzung des Flurstücks 234 folgend,
- entlang dieser Linie und der Süd-Ostgrenze des Flurstücks 234 bis zur nordöstlichen Begrenzung des von Nord-West nach Süd-Ost verlaufenden Fußweges,
- Richtung Westen bis zum Schnittpunkt mit der gedachten Verlängerung der Ostgrenze des Flurstücks 236.
- Weiter Richtung Süden entlang der Ostgrenze und Richtung Westen entlang der Südgrenze von Flurstück 236 bis zur Ostgrenze von Flurstück 237,
- dieser, der Südgrenze und weiter in der Verlängerung nach Westen bis zur westlichen Gehwegbegrenzung folgend,
- weiter in Richtung Süden bis zur nördlichen Begrenzung des im Flurstück 238 nach Ost-West verlaufenden Fußweges,
- dieser in der Verlängerung Richtung Westen die Bodestraße kreuzend bis zur westlichen Begrenzung der Bodestraße folgend.
- Richtung Norden bis zum Schnittpunkt der Verlängerung der Südgrenze von Flurstück 264,
- entlang der Südgrenze von Flurstück 264 und 265,
- entlang der südlichen Begrenzung von Flurstück 266 und in der Verlängerung Richtung Westen bis zur Ostgrenze von Flurstück 297,
- dieser Richtung Süden und der Südgrenze Richtung Osten folgend.
- Weiter Richtung Süden entlang der Ostgrenze und Richtung Westen entlang der Südgrenze von Flurstück 295,
- entlang der südlichen Begrenzung von Flurstück 293,
- entlang der Süd- und Westgrenze von Flurstück 292 bis zur Südgrenze von Flurstück 289.
- Richtung Westen entlang der südlichen Begrenzung von Flurstück 289;
- entlang der Westgrenzen der Flurstücke 289 und 287 bis zur Südgrenze von Flurstück 277,
- in der Verlängerung dieser Grenze, Flurstück 176 ("Zur Saaleaue") Richtung Westen kreuzend, bis zur östlichen Begrenzung von Flurstück 160,
- dieser und den Ostgrenzen der Flurstücke 161 (Azaleenstraße), 163 und 162 Richtung Süden folgend.
- Weiter entlang der Südgrenze von Flurstück 162 und der Ostgrenze von Flurstück 173,
- entlang den Südgrenzen der Flurstücke 173, 172, 169 und 168,
- entlang der Westgrenzen der Flurstücke 321 und 146 Richtung Norden bis zur Nordgrenze von Flurstück 145,
- nach Westen in Verlängerung dieser Grenze Flurstück 144 (Hallorenstraße) querend.

— Flur 3 Halle-Neustadt

- Richtung Süden entlang den östlichen Begrenzungen der Flurstücke 188 und 189 bis zur Südgrenze von Flurstück 189,
- dieser Grenze Richtung Westen bis zur Ostgrenze von Flurstück 195 folgend.
- Richtung Süden und weiter entlang der Südgrenze von Flurstück 195 bis zur Ostgrenze von Flurstück 191/2,

- den östlichen Begrenzungen der Flurstücke Nr. 191/2 und 191/3 und der Südgrenzen der Flurstücke Nr. 191/3 und 191/1 bis zur Ostgrenze von Flurstück 180 folgend,
- entlang dieser, der Nord- und Westgrenze von Flurstück 180 bis zur Südgrenze von Flurstück 173.
- Richtung Westen entlang den südlichen Begrenzungen der Flurstücke 173 und 155 bis zur Westgrenze von Flurstück 193,
- entlang dieser Grenze nach Süden bis zur nördlichen Fahrbahnbegrenzung "An der Magistrale",
- nach Westen der geplanten bzw. bestehenden nördlichen Fahrbahnbegrenzung "An der Magistrale" folgend,
- weiter Richtung Norden der bestehenden Fahrbahnbegrenzung "An der Magistrale" (Flurstück 24) und "Am Bruchsee" (Flurstück 26) folgend.
- Flurstück 26 bis zum 10,0 m von der Nordgrenze von Flurstück 27/1 entfernt liegenden Schnittpunkt mit der östlichen Begrenzung dieses Flurstücks kreuzend,
- nach Süden entlang dieser Grenze und weiter Richtung Westen entlang der Südgrenze von Flurstück 27/1 und in der Verlängerung bis zur östlichen Begrenzung von Flurstück 23.
- Weiter nach Süden entlang der Ost- und nach Westen entlang der Südgrenze von Flurstück 23,
- nach Westen entlang den Südgrenzen der Flurstücke 22 ("An der Schwimmhalle") und 20,
- nach Norden den westlichen Begrenzungen der Flurstücke 20, 19 ("An der Schwimmhalle"), 18 und 17 bis zum Schnittpunkt mit der gedachten Verlängerung der Nordgrenze von Flurstück 66.
- Richtung Westen, die Nietlebener Straße kreuzend.

- Flur 2 Halle-Neustadt

- Entlang der östlichen Begrenzung von Flurstück 66 Richtung Süden,
- weiter nach Westen entlang den Südgrenzen der Flurstücke 66 und 67,
- nach Norden entlang der Westgrenze von Flurstück 67 bis zum 3,0 m nördlich von der gedachten Verlängerung der Nordgrenze von Flurstück 63 (Andersenstraße) liegenden Schnittpunkt.
- Richtung Westen, Flurstück 64 (Mark-Twain-Straße) querend, bis zur Ostgrenze von Flurstück 62,
- weiter dieser, der Süd- und 3,0 m nach Norden der Westgrenze von Flurstück 62 folgend,
- im rechten Winkel Flurstück 56 (Tolstoistraße) bis zur Ostgrenze von Flurstück 52 querend,
- entlang der Ost- und Südgrenze von Flurstück 52 sowie der Südgrenze von Flurstück 54 bis zur östlichen Begrenzung von Flurstück 50.
- Richtung Süden entlang den Ostgrenzen der Flurstücke 50 und 44 bis zur südlichen Begrenzung von Flurstück 44,
- entlang dieser und den Westgrenzen der Flurstücke 44, 40 und 38 bis zur Nordgrenze von Flurstück 38.

- Flur 2 Nietleben

- Richtung Norden in der Verlängerung der Westgrenze von Flurstück 38 (Flur 2 Halle-Neustadt) bis zur östlichen Begrenzung von Flurstück 92/15 (Weststraße),
- entlang dieser Grenze und in der Verlängerung nach Norden Flurstück 91/1 (Passendorfer Straße) querend bis zu seiner nördlichen Begrenzung,

- nach Westen entlang der Nordgrenze von Flurstück 91/1 (Passendorfer Straße) bis zu seiner Westgrenze.
- Flur 1 Halle-Neustadt
- Richtung Westen Flurstück 45 (Braunschweiger Bogen) kreuzend bis zur westlichen Straßenbegrenzung,
 - entlang dieser Begrenzung nach Westen,
 - weiter entlang der geplanten Straßenbahntrasse Richtung Westen die Flurstücke 44, 39, 43 und 39 (Clöppenburger Straße) querend bis zur Ostgrenze von Flurstück 42,
 - nach Norden der Ost-, Nord- und 10,0 m der Westgrenze von Flurstück 42 folgend:
 - Richtung Westen, das Flurstück 34 ("Siedlung Neuglück") kreuzend bis zum Schnittpunkt der Süd- und Ostgrenze von Flurstück 33.
 - Entlang der geplanten Straßenbahntrasse Richtung Westen die Flurstücke 33 und 105 querend bis zur westlichen Begrenzung von Flurstück 105.
- Flur 2 Nietleben
- In der Verlängerung weiter entlang der geplanten Straßenbahntrasse bzw. Haltestellenbereiches und in Abstimmung mit dem Geltungsbereich des B-Planes Nr. 74 das Flurstück 101/44 querend bis zum 1,0 m von der Westgrenze entfernten Schnittpunkt.
- Flur 1 Halle-Neustadt
- Richtung Norden Flurstück 107 in Abstimmung mit dem Grenzverlauf des B-Planes Nr. 74 durchquerend bis zum Schnittpunkt mit der Nordgrenze von Flurstück 107,
 - nach Westen entlang den Nordgrenzen der Flurstücke 107 und 4 bis zum Schnittpunkt mit der Nord-Ostgrenze von Flurstück 109,
 - im stumpfen Winkel nach Süden bis zum Schnittpunkt mit der gedachten Verlängerung der südlichen Begrenzung des nördlichen Abschnittes von Flurstück 9 (Soltau Straße),
 - im rechten Winkel nach Osten, Flurstück 9 (Soltau Straße) querend entlang den Nordgrenzen der Flurstücke 10 und 11.
 - 4,0 m nach Süden entlang der Ostgrenze von Flurstück 11.
 - Im rechten Winkel das Flurstück 21 (Mindener Straße) bis zur westlichen Begrenzung vom Flurstück 23 kreuzend,
 - nach Norden entlang der Westgrenze von Flurstück 23 und weiter nach Osten entlang den nördlichen Begrenzungen der Flurstücke 23 und 25 bis zur Südgrenze von Flurstück 22,
 - nach Norden bzw. Osten entlang der West- bzw. Nordbegrenzung dieses Flurstücks bis zum Schnittpunkt der Nordgrenze mit der nördlichen Begrenzung des bestehenden Parkplatzes.
 - Richtung Osten entlang dieser Linie und in der Verlängerung Flurstück 31 (Uelzener Weg) querend bis zur Westgrenze von Flurstück 46,
 - nach Norden bzw. Osten entlang der Nordgrenze von Flurstück 46 und der südlichen Begrenzung des geplanten Fußweges bis zur Westgrenze von Flurstück 47,
 - weiter nach Osten parallel zur Nordgrenze von Flurstück 47 entlang der südlichen Begrenzung des geplanten Fußweges, Flurstück 48 querend, bis zu seiner nördlichen Begrenzung,

- entlang der Nordgrenze von Flurstück 48 bis zum Schnittpunkt mit der gedachten Verlängerung der östlichen Gebäudebegrenzung von Haus Braunschweiger Bogen 1.

2.2.2

Westlicher Grenzverlauf

– Flur 1 Halle-Neustadt

- Richtung Süden entlang dieser Gebäudelinie und nach Osten entlang des nördlichen Gebäudeabschlusses von Haus Wolfsburger Straße 2 bis zur Ostgrenze von Flurstück 56,
- nach Süden entlang dieser Begrenzung bis zur nördlichen Abgrenzung des Eingangsvorbereiches Haus Wolfsburger Straße 18,
- im stumpfen Winkel weiter nach Süd-Osten entlang der gedachten Verlängerung der Nord-Ostgrenze von Flurstück 67 bis zum Schnittpunkt dieser Linie mit der Nord-Westgrenze desselben Flurstücks,
- Richtung Osten und weiter entlang der Nord- und Ostgrenze von Flurstück 92 bis zum Schnittpunkt mit der gedachten Verlängerung der nördlichen Abgrenzung von Flurstück 79 (Flur 2 Halle-Neustadt),
- nach Süden entlang der Ostgrenze von Flurstück 94 und im weiteren Verlauf in der nach Westen abgerückten parallel zu den Ostgrenzen der Flurstücke 94 und 95 verlaufenden gedachten Verlängerung bis zum Schnittpunkt der Südgrenze mit der Ostgrenze von Flurstück 96 ("Göttinger Bogen");
- weiter entlang den Süd- bzw. Süd-Ostgrenzen der Flurstücke 95, 88 und 84 bis zur Südgrenze von Flurstück 69 (Hamelner Straße),
- nach Westen bis zum Schnittpunkt mit der gedachten Verlängerung der Westgrenze von Flurstück 78.
- Richtung Süden, das Flurstück 75 ("Lüneburger Bogen") querend,
- entlang der Westgrenze von Flurstück 78 und in der Verlängerung bis zur nördlichen Begrenzung der B 80.

2.2.3

Südlicher Grenzverlauf

– Flur 10 Halle-Neustadt

- Richtung Osten entlang der nördlichen Fahrbahnbegrenzung der B 80 bis zum Schnittpunkt mit der gedachten Verlängerung der Ostgrenze von Flurstück 147.

– Flur 2 Halle-Neustadt

- Nach Norden entlang dieser und 42,0 m entlang der Nordgrenze von Flurstück 147,
- weiter im rechten Winkel nach Norden das Flurstück 146 (Fontanestraße) querend bis zur Süd-Westgrenze von Flurstück 123 (Arnold-Zweig-Straße),
- nach Norden entlang dieser, der Westgrenze und ab dem Knickpunkt mit 2,0 m Abstand nach Osten der westlichen Begrenzung parallel bis zur Nordgrenze folgend.
- Richtung Osten entlang den Südgrenzen der Flurstücke 121 und 122,
- nach Norden entlang der östlichen Abgrenzung von Flurstück 122 und in der Verlängerung Flurstück 110 (Theodor-Storm-Straße) querend bis zum Schnittpunkt der Süd- und Ostgrenze von Flurstück 80,
- nach Norden entlang der östlichen, nördlichen und im weiteren Verlauf wieder östlichen Begrenzung von Flurstück 80,

- weiter entlang der Ost- und Nordgrenze von Flurstück 79 und in der Verlängerung, Flurstück 74 kreuzend, bis zur Westgrenze von Flurstück 77,
- nach Norden entlang West- und weiter entlang Nordgrenze der Flurstücke 77 und 78 bis zur nördlichen Begrenzung von Flurstück 88 (Gellertstraße).
- Richtung Osten entlang dieser Grenze bis zur westlichen Fahrbahnbegrenzung der Gellertstraße.
- 14,0 m nach Süden und weiter im rechten Winkel nach Osten, Flurstück 91 in der Verlängerung der südlichen Fahrbahnbegrenzung der Hölderlinstraße querend,
- entlang dieser Begrenzungslinie nach Osten, Flurstück 89 querend bis zum Schnittpunkt mit der Westgrenze von Flurstück 102 (Wolfgang-Borchert-Straße).
- nach Norden bzw. Osten entlang der West- bzw. Nordgrenze von Flurstück 102 (Wolfgang-Borchert-Straße) bis zur Westgrenze von Flurstück 103.
- Richtung Norden entlang dieser und nach Osten entlang der Nordgrenze von Flurstück 103 bis zur östlichen Begrenzung von Flurstück 105,
- nach Süden entlang dieser Grenze bis zum Schnittpunkt mit der gedachten Verlängerung der südlichen Fahrbahnbegrenzung der Parkflächenerschließung der Hölderlinstraße.
- Richtung Osten entlang dieser Begrenzung, Flurstück 105 und in der Verlängerung Flurstück 69 (Hans-Sachs-Straße) querend bis zum Schnittpunkt mit der Westgrenze von Flurstück 70,
- weiter nach Norden bis zum Schnittpunkt mit der gedachten Verlängerung der nördlichen Begrenzung von Flurstück 105,
- in dieser Verlängerung nach Osten, die Flurstücke 70 und 71 querend bis zum Schnittpunkt mit der Westgrenze von Flurstück 72,
- nach Norden entlang dieser Grenze und nach Osten entlang der Nordgrenze von Flurstück 72,
- und weiter nach Süden entlang der westlichen Begrenzung des geplanten Gehweges, bis zum Schnittpunkt mit der gedachten Verlängerung der Südgrenze von Flurstück 10 (Flur 8 Halle-Neustadt).

- Flur 8 Halle-Neustadt

- Nach Osten Flurstück 1 (Hettstedter Straße) kreuzend bis zum Schnittpunkt der Süd- und Westgrenze von Flurstück 10,
- nach Norden entlang der Westgrenze von Flurstück 10 bzw. der östlichen Begrenzung des geplanten Fußweges, Flurstück 8 querend bis zur Südgrenze von Flurstück 2.
- Richtung Osten entlang der südlichen Begrenzung von Flurstück 2 bis zur Westgrenze von Flurstück 3,
- nach Süden entlang dieser Grenze und in der Verlängerung bis zur südlichen Begrenzung von Flurstück 3,
- weiter nach Osten, dieser Südgrenze bis zum Schnittpunkt mit der gedachten Verlängerung der Ostgrenze, dieses Flurstücks folgend.
- Richtung Norden entlang der Ostgrenze bis zur nördlichen Begrenzung von Flurstück 7,
- nach Osten, 48,0 m entlang dieser Grenze, bis zur westlichen Begrenzung des Nord-Süd verlaufenden Gehweges,
- nach Süden entlang dieser Gehwegbegrenzung bis zur nördlichen Begrenzung des gebäudebegleitenden, in West-Ost-Richtung verlaufenden Gehbereiches,
- entlang dieser Linie nach Osten, die Flurstücke 7 und 16 durchquerend und in der Verlängerung, Flurstück 5, entlang der nördlichen Gebäudekante des bestehenden S-Bahnhofes bis zur Ostgrenze dieses Flurstückes kreuzend,

- nach Süden entlang dieser Grenze bis zur südlichen Begrenzung von Flurstück 43,
- dieser und der Südgrenze von Flurstück 6 ("Zollrain") folgend.

– Flur 6 Halle-Neustadt

- Nach Norden entlang der Westgrenze von Flurstück 26 und weiter nach Osten entlang der Nordgrenze bis zur Ostgrenze von Flurstück 1,
- weiter nach Norden, der Ost-, Nord- und wieder Ostgrenze dieses Flurstücks bis zur Südgrenze von Flurstück 2 folgend.
- Richtung Osten entlang dieser Grenze bis zur Westgrenze von Flurstück 208,
- nach Süden entlang dieser Grenze und weiter entlang der Süd- und Ostgrenze dieses Flurstücks bis zur Nordgrenze von Flurstück 7,
- nach Osten dieser Begrenzung bis zur Westgrenze von Flurstück 10 folgend,
- weiter Richtung Süden entlang der Westgrenze und entlang der Süd- und Ostgrenze von Flurstück 10 bis zur Nordgrenze von Flurstück 14,
- nach Osten entlang dieser Grenze und in der Verlängerung bis zur Westgrenze von Flurstück 16,
- nach Norden entlang dieser westlichen Begrenzung und weiter entlang den Nordgrenzen der Flurstücke 16, 19, 21 und 23,
- nach Süden entlang den Ostgrenzen der Flurstücke 23 und 65 (Richard-Horn-Straße) bis zur Südgrenze.

– Flur 5 Halle-Neustadt

- Richtung Osten "An der Feuerwache" querend bis zum Schnittpunkt der südlichen Begrenzung von Flurstück 42 ("Rennbahnring") mit der gedachten Verlängerung der Westgrenze von Flurstück 17,
- nach Norden, Flurstück 42 ("Rennbahnring") querend und weiter entlang den Westgrenzen der Flurstücke 17 und 12,
- entlang den nördlichen Begrenzungen der Flurstücke 12 und 14 bis zur Westgrenze von Flurstück 10 (Andalusierstraße),
- nach Norden entlang dieser Grenze und weiter entlang den nördlichen Begrenzungen der Flurstücke 10 und 11 (Andalusierstraße) bis zur östlichen Begrenzung von Flurstück 5,
- entlang dieser Begrenzung und der Ostgrenze von Flurstück 6 nach Norden bis zur Nordgrenze von Flurstück 30/2,
- dieser Grenze sowie den nördlichen Begrenzungen der Flurstücke
- 40/1 und 91/1 nach Osten bis zur Ostgrenze von Flurstück 91/1 folgend,
- entlang dieser Begrenzung nach Süden bis zur Nordgrenze von Flurstück 46 ("Rennbahnring"),
- nach Süden entlang dieser Grenze bis zum Schnittpunkt mit der südlichen Begrenzung des geplanten Geh- / Radweges,
- dieser Linie und dem geplanten Fußgängerüberweg nach Osten, Flurstück 91/2 querend, bis zur westlichen Fahrbahnbegrenzung des
- B 80-Zubringers folgend.

2.2.4

Östlicher Grenzverlauf

– Flur 5 Halle-Neustadt

- Der westlichen Fahrbahnbegrenzung des B 80-Zubringers nach Norden bis zur südlichen Grenze des Flurstücks 308 folgend.

- Flur 4 Halle-Neustadt

- Nach Norden, Flurstück 308 ("Rennbahnkreuz") querend bis zur Ostgrenze dieses Flurstückes,
- nach Norden entlang dieser Grenze und in der Verlängerung Flurstück 301 ("An der Magistrale") querend bis zur südlichen Begrenzung von Flurstück 302 ("Rennbahnkreuz").
- Richtung Osten und weiter entlang der Ost- und Südgrenze dieses Flurstücks bis zur westlichen Begrenzung von Flurstück 305 ("RennbahnkreuzChaussee"),
- dieser Grenze nach Süden bis zur nördlichen Begrenzung der Zufahrt zu Flurstück 326 folgend,
- im rechten Winkel Flurstück 305 querend bis zur Nordgrenze von Flurstück 306.
- Richtung Osten entlang dieser Grenze bis zur Westgrenze von Flurstück 24/2 (Flur 13 Halle).

- Flur 13 Halle

- In der Verlängerung weiter nach Osten, die Flurstücke 24/2 und 48/2 querend bis zum Anfang der auf der nördlichen Fahrbahnseite geplanten zusätzlichen Abbiegespur.
- Im rechten Winkel nach Norden, Flurstück 2/4 (Rennbahnkreuz) querend bis zur Verlängerung der im Zuge der zusätzlichen Abbiegespur geplanten nördlichen Begrenzung der fahrbahnbegleitenden Böschung.
- Nach Westen im rechten Winkel entlang der geplanten Böschungsgrenze, die Flurstücke 2/4, 24/2, 302 (Flur 4 Halle-Neustadt) und 4/1 (Flur 2 Gimritz) querend bis zur östlichen Begrenzung des bestehenden, die Mansfelder Straße begleitenden, Gehweges.

- Flur 2 Gimritz

- Nach Norden entlang dieser Linie und weiter entlang der südlichen Begrenzung der gehwegbegleitenden Böschung bzw. der südlichen Begrenzung des straßenbegleitenden Gehweges die Flurstücke 4/1 und 7/4 durchquerend.

- Flur 5 Gimritz

- 3,0 m östlich der Westgrenze von Flurstück 71/1 nach Norden, das Flurstück (Mansfelder Straße und Straßenbahn) querend bis zur nördlichen Begrenzung des Gehweges.

- Flur 2 Gimritz

- Dieser Linie nach Westen, die Flurstücke 7/4 und 4/1 durchquerend, bis zur östlichen Begrenzung des den "Gimritzer Damm" begleitenden Gehweges folgend,
- 125,0 m nach Norden entlang dieser Begrenzung Flurstück 4/1 durchquerend und in der Verlängerung bis zum Schnittpunkt mit der Begrenzung des nördlichen Grenzverlaufes des Geltungsbereiches.

2.2.5

Modifizierungen gegenüber Aufstellungsbeschuß vom 06.12.1995

Die dem Aufstellungsbeschuß vom 06.12.1995 zu Grunde liegende Abgrenzung des Geltungsbereiches wurde mit Offenlagebeschuß vom 18.12.1996 in folgenden Bereichen modifiziert bzw. ergänzt:

- Flur 2 Gimritz

Erweiterung des nördlichen und östlichen Grenzverlaufes im Bereich des öffentlichen Flurstücks:

- 4/1 (Gimritzer Damm) auf Grund der geplanten Straßenbahntrassenführung / Lage der Haltestellenbereiche und der städtebaulichen / grünordnungsplanerischen Neustrukturierung.

- Flur 2 Nietleben

Erweiterung des nördlichen Grenzverlaufes im Bereich des privaten Flurstücks:

- 101/44 (ehemaliges Zementwerk) durch teilweise Übernahme aus dem B-Plan Nr. 74 in den B-Plan Nr. 90 und entspr. Anpassung der Geltungsbereiche.

- Flur 1 Halle-Neustadt

Erweiterung bzw. Veränderung des Grenzverlaufes im Bereich der öffentlichen Flurstücke:

- 8 (Garagengemeinschaft "am Stadtrand") infolge Übernahme aus dem B-Plan Nr. 74 in den B-Plan Nr. 90,
- 9 (Soltauer Straße), 32 (Soltauer Straße), 105 und 107 (Grünbereich) infolge teilweiser Übernahme aus dem B-Plan Nr. 74 in den B-Plan Nr. 90 und entspr. Anpassung der Geltungsbereiche,
- 21 (Mindener Straße), 104 (Weststraße) und 106 (Soltauer Straße) im Zuge der erweiterten verkehrstechnischen Planung,
- 34 ("Siedlung Neuglück") in Anpassung an den Geltungsbereich des B-Plan Nr. 90,
- 39 (Cloppenburger Straße), 43 (Grünbereich) und 44 (Grünbereich) durch teilweise Übernahme aus dem B-Plan Nr. 44 in den B-Plan Nr. 90,
- 94 (Grünbereich) auf Grund der geplanten Fußwegführung,

- und der privaten Flurstücke:

- 46 (Braunschweiger Bogen 15, 16), 47 (Braunschweiger Bogen 9-14), 48 (Braunschweiger Bogen 7, 8) und 95 (Göttinger Bogen 1-5) infolge der geplanten Fußwegführung.

- Flur 2 Halle-Neustadt

Erweiterung bzw. Änderung des Grenzverlaufes im Bereich der öffentlichen Flurstücke:

- 56 (Tolstoistraße), 64 (Mark-Twain-Straße), 69 (Hans-Sachs-Straße), 88 (Gellertstraße) und 146 (Fontanestraße) im Zuge der erweiterten verkehrstechnischen Planung,
- 80 (Grünbereich) in Anpassung an bestehende Flurstücksgrenzen,
- 123 (Arnold-Zweig-Straße) und 124 (Grünbereich) im Zuge der erweiterten grünordnerischen Planung.

und der privaten Flurstücke:

- 72 (Hettstedter Straße 2, 4) infolge der geplanten Fußwegführung,
- 89 (Hölderlinstraße 8-16), 91 (Gellertstraße 52-56) und 105 (Hölderlinstraße 1-7) auf Grund der geplanten Neustrukturierung der Parkierungs- und Erschließungsflächen.

- Flur 3 Halle-Neustadt

Reduzierung des Geltungsbereiches im nördlichen Grenzverlauf im Bereich der öffentlichen Flurstücke:

- 24 ("An der Magistrale") und 26 ("Am Bruchsee") infolge teilweiser Anpassung an den Geltungsbereich des V+E-Planes Nr. 52 und der geplanten Verkehrsflächen.

- Flur 4 Halle-Neustadt

Erweiterung des Grenzverlaufes im Bereich der öffentlichen Flurstücke:

- 220 (Gimritzer Damm) auf Grund der geplanten Straßenbahntrassenführung / Lage der Haltestellenbereiche und der städtebaulichen / grünordnungsplanerischen Neustrukturierung,
- 233 (Grünbereich mit Spiel- / Sportfläche) im Zuge der erweiterten grünordnerischen Planung,
- 302 und 309 (Rennbahnkreuz) in Anpassung an bestehende Flurstücksgrenzen,
- 305 (Eislebener Chaussee) im Zuge der erweiterten verkehrstechnischen Planung.

- Flur 8 Halle-Neustadt

Erweiterung des Grenzverlaufes im Bereich der privaten Flurstücke:

- 7 (An der Magistrale 91-99) und 16 (An der Magistrale 85-89) auf Grund der geplanten Neustrukturierung der Gebäudevorzonen,
- 8 (An der Magistrale 111-115) und 10 (Hettstedter Straße 1) infolge der geplanten Fußwegführung.

- Flur 10 Halle-Neustadt

Erweiterung des "südlichen Grenzverlaufes" nach Osten im Bereich des öffentlichen Flurstücks:

- 30 (Weststraße) im Zuge der erweiterten verkehrstechnischen Planung.

2.2.6

Modifizierungen gegenüber Offenlagebeschuß vom 18.12.1996

Die dem Offenlagebeschuß vom 18.12.1996 zu Grunde liegende Abgrenzung des Geltungsbereiches wurde in den folgenden Bereichen ergänzt:

- Flur 5 Halle-Neustadt

Erweiterung des Grenzverlaufes im Bereich des öffentlichen Flurstücks:

- 91/2 im Rahmen der Anregungen und Bedenken entsprechend dem Ersuchen der Kunden, Mieter und Geschäftsführung des "Saale-Centers" mit der Festsetzung einer zusätzlichen Anbindung des Kundenparkplatzes des "Saale-Centers" an die B 80 im Bebauungsplan.

Außerdem fand im Zuge der erweiterten verkehrstechnischen Planung die Schaffung einer Busverbindung zwischen "Rennbahnkreuz" und "Rennbahnring" in diesem Teilbereich Berücksichtigung.

- Flur 4 Halle-Neustadt, Flur 13 Halle, Flur 2 Gimritz

Erweiterung des Grenzverlaufes im Bereich der öffentlichen Flurstücke:

- 302 (Rennbahnkreuz), 24/2, 48/2, 2/4 (Rennbahnkreuz) und 4/1 im Zuge der erweiterten verkehrstechnischen Planung zu Verbesserungen für den Individualverkehr im Bereich des "Rennbahnkreuzes" durch Festsetzung einer zusätzlichen Rechtsabbiegespur zum Gimritzer Damm.

3.

EINBINDUNG IN ÜBERGEORDNETE PLANUNGSKONZEPTE

3.1

Flächennutzungsplan

Die Realisierung einer Straßenbahnstrecke im Zuge der Magistrale ist auch Bestandteil des vorliegenden Flächennutzungsplanentwurfes der Stadt Halle. Darüber hinaus trifft der FNP-Entwurf folgende Aussagen:

- Die Magistrale ist nach wie vor als Hauptschließungselement für den Stadtteil Halle-Neustadt vorgesehen und deshalb als Verkehrsfläche definiert.
- Die angrenzenden Bereiche weisen überwiegend die Schwerpunktnutzung "Wohnen" auf.

3.2

Verkehrspolitisches Leitbild

Der Entwurf eines verkehrspolitischen Leitbildes der Stadt Halle räumt dem Ausbau eines leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV-Netzes höchste Priorität ein.

Insbesondere gilt dies für die Verbesserung der Anbindung der Stadtteile an die Innenstadt, die bisher ohne Schienenerschließung erfolgt.

Vor diesem Hintergrund ist der Ausbau der Straßenbahn zwischen der Kernstadt und dem Stadtteil Halle-Neustadt der "1. Realisierungsstufe" zugeordnet, d. h. der höchsten Dringlichkeit.

3.3

Städtebaulicher Rahmenplan Halle-Neustadt 1995

- Der Straßenraum der "Magistrale" bedeutete im Städtebaulichen Entwurfskonzept für Halle-Neustadt nicht nur die zentrale Erschließungsachse für das gesamte Stadtgebiet, sondern bildete auch das städtebauliche Rückgrat für die ursprüngliche Entwurfsidee.
- Der Straßenraum der "Magistrale" selbst ist heute in folgende Funktionsflächen gegliedert:
 - Beidseitig durchgängig 3-spurige Fahrbahnquerschnitte vom Rennbahnkreuz bis zur Nietlebener- / Hettstedter Straße,
 - jeweils 2-spuriger Richtungsquerschnitt von der Nietlebener- / Hettstedter Straße bis zur Weststraße.
- Die weiterführende Weststraße weist im südlichen Abschnitt einen 4-spurigen Querschnitt, im nördlichen Abschnitt einen 2-spurigen Querschnitt auf. Dies gilt auch für den Braunschweiger Bogen/Soltauer Straße.
- Die Richtungsfahrbahnen sind grundsätzlich durch einen breiten Mittelstreifen getrennt, der heute - überwiegend durch Sträucher - begrünt ist.
- In Teilabschnitten sind Verkehrsflächen für gesonderte Busspuren ausgetrennt.
- Die Seitenbereiche sind durch Gehwege, Radwege, Parkierungsflächen oder begrünte Abstandsflächen vor den Wohnblöcken genutzt.
- In den Jahren 1994/95 ist durch den Neubau eines Hotels im östlichen Bereich des Stadtteilzentrums eine neue infrastrukturelle Nutzung entstanden.

Die Zielsetzungen des seit 1995 vorliegenden "städtebaulichen Rahmenplanes" für Halle-Neustadt definieren die Magistrale in ihrer künftigen Funktion und Gestalt als qualitätsvollen "Stadtboulevard".

Vor diesem Hintergrund nimmt die städtebauliche Integration der Straßenbahn in die Magistrale einen zentralen, funktionalen und gestalterischen Stellenwert ein. Angestrebt wird eine Erhöhung der Gestaltqualität des Straßenraumes sowie eine vielfältige Bündelung der Verkehrsarten in der Gesamtachse, um dadurch den Erlebniswert und die Imagefunktion der Magistrale aufzuwerten.

4.

PLANUNGSRECHTLICHE RANDBEDINGUNGEN

4.1

Überlagerungen mit Bebauungs- / Vorhaben- und Erschließungsplänen

Der Bebauungsplan Nr. 90 trifft Festsetzungen für Flächen, die sich im Geltungsbereich rechtsverbindlicher oder in Aufstellung befindlicher Bauleitpläne befinden. Die entsprechenden Flächen sind im Plan gekennzeichnet.

Mit Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr. 90 "Halle-Neustadt Magistrale" gelten die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 44 "Braunschweiger Bogen / Cloppenburger Straße", der Vorhaben- und Erschließungspläne Nr. 26 Einkaufs- und Dienstleistungszentrum "An der Eselsmühle" und Nr. 27 Einkaufs- und Dienstleistungszentrum "Gimritzer Damm" ("Saale-Center") für die im Bebauungsplan Nr. 90 befindlichen Teile als geändert.

4.2

Angrenzende Bebauungspläne

- Am nordwestlichen Ende des Plangebietes grenzt unmittelbar der B-Plan Nr. 74 "Eislebener Straße / Soltauer Straße" (Aufstellungsbeschluß 25.05.1994) an den Geltungsbereich an. In der ursprünglichen Abgrenzung des Geltungsbereiches war sowohl das Streckenende in der Soltauer Straße als auch die Anlage des Depots und der Wendeschleife enthalten.

Da es nicht nur sinnvoll, sondern verfahrens- und realisierungstechnisch zwingend ist, wurden diese Teilbereiche aus dem Entwurf des B-Planes Nr. 74 in den Geltungsbereich des B-Planes Nr. 90 "Halle-Neustadt Magistrale" übernommen. Dementsprechend wurde der Geltungsbereich des B-Planes Nr. 74, mit Offenlagebeschluß vom 26.06.1996 reduziert (Beschluß Nr. 96/I-21/388).

- Der Bebauungsplan Nr. 2 "Granauer Berg" grenzt unmittelbar im Anschluß an den Bebauungsplan Nr. 74 an die äußerste nordwestliche Begrenzung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 90 "Halle-Neustadt Magistrale". Die Geltungsbereiche der B-Pläne haben keine Überschneidungen.
- Der Bebauungsplan Nr. 44 "Cloppenburger Straße / Braunschweiger Bogen" mit einer Freihaltetrasse der Straßenbahn für einen ca. 110 m langen Streckenabschnitt ist seit dem 05.05.1995 in Kraft. Auch hier wird es als sinnvoll und notwendig erachtet, die planungs- und realisierungsrelevanten Flächen in den Geltungsbereich des B-Planes Nr. 90 "Halle-Neustadt Magistrale" zu übernehmen.
- Der Bebauungsplan Nr. 76 "Peissnitz / Gimritzer Damm / Sandanger" grenzt im Osten des B-Planbereiches unmittelbar an den Geltungsbereich des B-Planes Nr. 90 an. Es gibt keine Überschneidungen der Geltungsbereiche.

4.3

Angrenzende Vorhaben- und Erschließungspläne

- Der bereits realisierte V+E-Plan Nr. 26 Einkaufs- und Dienstleistungszentrum "An der Eselsmühle" grenzt unmittelbar am nord-westlichen Abschluß der Magistrale an den Geltungsbereich des B-Planes Nr. 90. Im Bereich der Erschließung des

Einkaufs- und Dienstleistungszentrums an der Magistrale und im Knotenbereich Magistrale - Weststraße gibt es Überschneidungen der beiden Geltungsbereiche. Der B-Plan Nr. 90 weist in den Überlagerungsbereichen den Wegfall der Treppe der Fußgängerunterführung und die Anordnung eines straßenbegleitenden Radweges unmittelbar an der Magistrale als Änderung zum V+E Nr. 26 aus.

- Der ebenfalls realisierte V+E-Plan Nr. 27 Einkaufs- und Dienstleistungszentrum "Gimritzer Damm" ("Saale-Center") grenzt im Süd-Osten unmittelbar an den Geltungsbereich des B-Planes Nr. 90. Im Bereich der nördlichen Erschließung des Einkaufs- und Dienstleistungszentrums am Zubringer "Magistrale - B 80" und im Bereich der im Osten unmittelbar an den Kundenparkplatz anschließenden Grünfläche gibt es Überschneidungen der beiden Geltungsbereiche. Der B-Plan Nr. 90 weist in den Überlagerungsbereichen als Änderung einen Teilabschnitt der zusätzlichen Zufahrt zum Kundenparkplatz des "Saale-Centers" aus.
- Im Bereich des Stadtteilzentrums tangiert der Geltungsbereich des B-Planes Nr. 90 "Halle-Neustadt Magistrale" den V+E-Planentwurf Nr. 52 zur Erweiterung des Zentrums. Im Bereich des südlichen Straßenverlaufes "Am Bruchsee" bis zur Einmündung "An der Magistrale" kommt es zur Überlagerung beider Geltungsbereiche.

Vor diesem Hintergrund wird der Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 52 im weiteren Verfahren an den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 90 angepaßt werden.

5.

INTEGRIERTE FACHPLANUNGEN "VERKEHR"

5.1

Planungskonzept Straßenbahn

Eingebunden in die vorgenannten städtebaulichen Oberziele und die bestehenden planungsrechtlichen Voraussetzungen kommt der verkehrs- und trassierungstechnischen Ausformung der künftigen Straßenbahn im Raum der Magistrale eine zentrale Bedeutung zu, insbesondere unter den Aspekten

- Trassenlage
- Haltepunkte
- Regelquerschnitt
- Verknüpfung mit den anderen ÖPNV-Systemen
- Gestalterische Ausbildung einzelner Elemente, wie z. B. Haltepunkte, Unter- / Überführungen, Remise, ...

5.1.1

Abwägung alternativer Trassenlagen

Die Wahl der dem Bebauungsplan zu Grunde liegenden Lage der Straßenbahntrasse beinhaltet eine komplexe Abwägung folgender Kriterien:

- Verkehrstechnische Aspekte
 - Querung in Knotenbereichen
 - Überlagerung mit Straßenquerschnitt
 - signaltechnische Gesichtspunkte
 - Entwurfparameter

- Betriebstechnische Aspekte
 - Umsteigebeziehungen Bus / Straßenbahn
 - Organisation Haltestellen
 - Parallelnutzung Straßenbahn / Bus im Gleisbereich

- Städtebauliche Aspekte
 - Straßenraumqualität
 - Zuordnung zu Randnutzungen entlang Magistrale
 - Gestaltungspotential Haltepunkte
 - Wegeführungen zu den jeweiligen Haltestellenbereichen
 - Funktionale Gliederung des Straßenraumes
 - Rückbauchancen im Straßenraum des Kfz-Verkehrs
 - Vegetationskonzept
 - Beleuchtungskonzept

- Immissionstechnische Aspekte
 - Lärmbelastungen
 - Erschütterungen

- Realisierungstechnische Aspekte
 - Umbaumaßnahmen an Fahrbahn, Knoten, Fußgängertunnels, Fußgängerbrücken, Versorgungsleitungen
 - technischer Aufwand
 - Andienung
 - Baudurchführung

- Grün- / Freiflächen
 - Eingriffe in vorhandene Vegetation
 - Begrünungs- und Bepflanzungspotential
 - Bodenversiegelung

In die abwägende Untersuchung möglicher Trassenlagen der künftigen Straßenbahnlinie wurden folgende Alternativen einbezogen:

- ALTERNATIVE 1
 - Gleise in der "Mittellage" der Magistrale
 - Verwendung des heute vorhandenen Mittelstreifens

- ALTERNATIVE 2
 - Gleise getrennt geführt auf je einer Richtungsfahrbahn

 - Alternative 2a:
In der "Randlage" der Fahrbahnflächen

- ALTERNATIVE 3
- ☐ Alternative 2b:
Neben dem vorhandenen Mittelstreifen (beidseitig)
 - ☐ Gleise gemeinsam geführt auf einer Richtungsfahrbahn
 - ☐ Alternative 3a:
Führung auf der "Nordseite" der Magistrale
 - ☐ Alternative 3b:
Führung auf der "Südseite" der Magistrale

Die vergleichende Gegenüberstellung der vorgenannten Alternativen 1-3 hat eindeutig ergeben, einen Planungsansatz entsprechend

ALTERNATIVE 1

d. h. eine "Mittellage" der künftigen Straßenbahntrasse weiterzuverfolgen.

Die wesentlichen Gründe für die Präferenzierung einer Straßenbahntrasse in "Mittellage" (Alternative 1) waren insbesondere folgende:

- Da im Mittelbereich der Magistrale bereits ein - allerdings begrünter - Mittelstreifen vorhanden ist, kann ein genereller Umbau des gesamten Straßenraumes (im Gegensatz zu den Alternativen 2/3) vermieden werden.
- Zudem war diese Mittelfläche bereits bei der Realisierung der Magistrale als Flächenpotential für eine künftige Straßenbahn ohne die Anlage von Versorgungsleitungen vorgehalten worden.
- Der Umbau in den Knotenbereichen (Wegfall der Linksabbiegespur) hält sich in Grenzen, während bei einer Trasse in Randlage / Seitenlage eine generelle Neuorganisation erforderlich wird.
- Durch die mittige Bündelung in den Knotenbereichen vereinfacht sich eine signaltechnische Sicherung aller tangierten Verkehrsarten.
- Beabsichtigte und zu erwartende Umsteigebeziehungen Bus / Straßenbahn werden bei einer mittigen Lage nicht nur erleichtert, sondern sind sehr viel attraktiver lösbar; insbesondere dann, wenn - wie beabsichtigt - eine gleichzeitige Nutzung von Gleiskörper / Haltestellen für Busse realisiert wird. Dadurch wäre eine optimale Verknüpfung der beiden ÖPNV-Systeme gewährleistet.
- Aus städtebaulicher Sicht ergibt sich ein eindeutiges Votum zugunsten einer "Mittellage"
 - Ausgewogene Geometrie des vorhandenen Straßenraumes, die dem ehemaligen Entwurfsansatz mit Abstand am ehesten gerecht wird.
 - Gegenüber den Alternativen 2/3 wird ein wesentlich höherer Erlebniswert für künftige ÖPNV-Kunden durch eine beidseitige Orientierung erreicht; das

ÖPNV-Verkehrsmittel "Straßenbahn" steht im wahrsten Sinn "im Mittelpunkt" und erfüllt damit optimal das planerische Oberziel, den Öffentlichen Personennahverkehr gegenüber dem Kfz zu attraktivieren.

- Durch die Mittellage werden künftige funktionale Nachteile der vorhandenen, oder noch zu entwickelnden Randnutzungen entlang der Magistrale vermieden.
- Da parallele Busspuren in der Randzone nicht mehr sinnvoll und erforderlich sind, ist bei einer Mittellage der Straßenbahn eine symmetrische Reduzierung der Fahrbahnflächen möglich, und dadurch die Chance gegeben, "beidseitig" neue Flächen für
 - Fußgänger
 - Radfahrer
 - Grün- / Freiflächen
 - etc. ...
- zu gewinnen. Bei einer einseitigen Seitenlage oder bei einer Randlage ist dies immer nur auf einer Seite denkbar.
- Zentral liegende Haltestellen sind für die zugehenden ÖPNV-Kunden gleichrangig auszubilden. Jede Seite hat einen Querungsweg über eine Fahrbahnhälfte und wird dadurch nicht benachteiligt, d. h. die Akzeptanz bleibt ausgewogen.
- Zweifellos greift die Realisierung einer Straßenbahn in Mittellage in die heute vorhandene Grünfläche ein. Allerdings zeigen sowohl die Untersuchungen im Rahmen der
 - Umweltverträglichkeitsstudie, sowie des
 - Grünordnungsplanes
- daß sich die Eingriffe durch entsprechende Begrünungs- und Bepflanzungsmaßnahmen kompensieren lassen. Durch die Aufnahme entsprechender Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in die Plandarstellung und in den Textteil des B-Planes werden diese Feststellungen belegt und dokumentiert.
- Bei einer Trasse in Mittellage wird der Boden teilweise versiegelt. Allerdings können dadurch weitgehend zwei Fahrbahnstreifen in der Randlage entsiegelt werden, so daß auch hier eine Kompensation erreicht werden kann.
- Die schallschutztechnische Untersuchung stellt fest, daß die Variante 1 mit der Straßenbahn in Mittellage gegenüber der Variante 2a mit der Straßenbahn in Seitenlage aus Sicht der Straßenbahn wesentlich günstiger zu bewerten ist. Die Variante 1 weist im Vergleich zur Variante 2a eine um bis zu 4 dB(A) geringere Immissionsbelastung auf.
- Aus realisierungstechnischer Sicht ist der Bau einer Trasse in Mittellage günstiger zu bewerten, da dabei
 - ein weitgehender Bau unter Verkehr in der Magistrale möglich ist und
 - keine erschwerten Beeinträchtigungen der seitlichen Nutzungen (Zufahrten, Baulärm, ...)

zu erwarten sind. Generell sind jedoch Auswirkungen während der Bauzeit - allerdings bei allen Alternativen - unvermeidlich.

Insgesamt ergibt die Abwägung unter vorgenannten Kriterien eine klare Präferenz zugunsten Alternative 1. Gestützt wird diese Wahl durch die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie sowie des Grünordnungsplanes, die zwar Eingriffe in das bestehende Gefüge aufzeigen, jedoch gleichzeitig deutlich machen, daß eine Kompensation möglich ist. Vor diesem Hintergrund überwiegen die positiven Auswirkungen und Chancen, die Alternative 1 für die Entwicklung von Halle-Neustadt bietet.

5.1.2

Planungsparameter Straßenbahn¹

Lfd. Nr.	Technischer Parameter	ME	gültiger Wert
1	Entwurfsgeschwindigkeit <input type="checkbox"/> straßenbündiger/besonderer Bahnkörper <input type="checkbox"/> unabhängiger Bahnkörper	V_e Km/h	70
2	Spurweite	s mm	1.000
3	Bogenradien <input type="checkbox"/> Regelwert <input type="checkbox"/> Mindestradius	r m	200 25
4	Längsneigung (Grenzwert)	l ‰	60
5	Fahrzeugbreite	b_r m	2,30
6	Gleisabstand <input type="checkbox"/> bei Mittelmasten <input type="checkbox"/> bei Seitenmasten	a m	3,50 2,80
7	Bahnstromversorgung <input type="checkbox"/> Kettenwerk (Hochkette) <input type="checkbox"/> Anzahl UW <input type="checkbox"/> Unterkante Fahrdrabt im Verkehrsraum (Stützpunkt) <input type="checkbox"/> Niedrigste Fahrdrabtlage unter Bauwerken <input type="checkbox"/> In extremen Ausnahmefällen	m	3 5,50 4,50 4,20
8	Bahnsteige <input type="checkbox"/> Halbmesser <input type="checkbox"/> Längsneigung (Ausnahme) <input type="checkbox"/> Länge (Straßenbahn) <input type="checkbox"/> Länge (Straßenbahn und Bus gemeins.)	r m l ‰ l_h m l_h m	Gerade 40 60 80

¹ Emch + Berger, Ingenieure und Planer GmbH; Entwurfsplanung Straßenbahn Halle-Neustadt bis Riebeckplatz / Hbf 1. Hauptabschnitt Neustadt, Halle, Februar 1997

<input type="checkbox"/> Mindestbreite	b_h	m	2,00
<input type="checkbox"/> Höhe über SOK (Straßenbahn)	h^h	m	0,20
<input type="checkbox"/> Höhe über FOK (Straßenbahn und Bus gemeinsam)	h^h	m	0,18

(SOK - Schienenoberkante / FOK - Fahrbahnoberkante)

5.1.3

Linienkonzept Straßenbahn

Das zukünftige Liniennetz der Straßenbahn orientiert sich am grundsätzlichen Planungsziel, die öffentlichen Verkehrsmittel sowohl örtlich (Schaffung optimaler Umsteigebeziehungen) als auch zeitlich (Taktfahrpläne) bestmöglich miteinander zu verknüpfen.

Für die Straßenbahn in Halle bedeutet dies u.a. die Einführung einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung mit der direkten Anbindung des Hauptbahnhofes und des Stadtteils Neustadt.

Grundlage für die Ermittlung der Linienbeziehungen, der Linienbelegung und der Zuganzahl bildet die Liniennetzkonzeption der HAVAG.

Darin sind in Abhängigkeit von drei Ausbaustufen bis zum Zielnetz 2010 die Linienführungen einschließlich der wichtigsten betriebstechnologischen Parameter (Fahr-, Umlauf-, Taktzeiten, Fahrzeuganzahl) angegeben.

Die Zuganzahl je Zeiteinheit und die Berücksichtigung der Umlaufzeiten bildet die Grundlage für die Berechnung der Durchlaßfähigkeit der niveaugleichen Kreuzungsstellen mit dem Straßenverkehr.

Folgende Haltestellen im Zuge der Magistrale / Soltauer Straße / Weststraße sind vorgesehen:

- Rennbahn
- Hyazinthenstraße
- An der Feuerwache
- Zentrum Neustadt
- S-Bahnhof Neustadt
- Schwimmhalle
- Mark-Twain-Straße
- Eselsmühle
- Braunschweiger Bogen
- Mindener Straße
- Soltauer Straße
- Weststraße
- Göttinger Bogen

Die Wahl der Standorte erfolgte dabei vorrangig unter den Gesichtspunkten des Einzugspotentials, der Zugänglichkeit, der Orientierung und der Realisierbarkeit und unter intensiver Abstimmung aller an der Planung Beteiligten.

Im Zusammenhang mit Linienführung und Haltestellenstandorten, wurde auch die Frage eines ringförmigen Zusammenschlusses der beiden westlichen Äste abgewogen.

- Die Betriebsführung fordert für jede Linie eine Endstelle
 - zur Realisierung einer Taktfolge der in Halle-Neustadt verkehrenden Straßenbahnlinien in Bezug zu dem übrigen Straßenbahnnetz;
 - zum Ausgleich eventueller Fahrtaktunregelmäßigkeiten;
 - zur Durchführung erforderlicher betrieblicher Handlungen des Fahrers an seinem Fahrzeug.
- Aus o. g. Grund ist ein Einrichtungsverkehr im Interesse der Fahrgäste nicht zumutbar (Fahrzeitverlängerung durch Aufenthalt an Endhaltestelle).
- Ein Zweirichtungsverkehr ist bei der vorgesehenen Linienbelegung nur bei zweigleisigen Ausbau dieses Ringes möglich. Der Investitionsaufwand ist höher als bei jetziger Lösung.

5.1.4

Buslinienkonzept für Halle-Neustadt

In der Liniennetzkonzeption wird dem Bus nach dem Bau der Straßenbahnstrecke in den Stadtteil Neustadt Zubringerfunktion und die Erschließung der nördlichen und südlichen Stadtteilränder übertragen. Die radiale Ausrichtung der Buslinien verändert sich im Verkehrsgebiet Neustadt in ein Netz von Durchmesser- und Tangentiallinien. An vier Stellen ("Schwimhalle", "S-Bf Neustadt", "Zentrum", "Rennbahn") sind Verknüpfungsstellen mit der Straßenbahntrasse vorgesehen. Die Taktzeiten und Zugfolge werden den veränderten Funktionen des Busses angepaßt.

5.1.5

Vorentwurfs- / Entwurfsplanung Straßenbahn²

5.1.5.1

Abschnitt 1 - "Wendeschleife Soltauer Straße"

Im B-Planvorentwurf zum Bebauungsplan Nr. 74 "Eislebener Straße / Soltauer Straße" war bereits ein Konzept für die Straßenbahn-Remise enthalten und dem Geltungsbereich dieses B-Planes zugeordnet.

Wie bereits in Kap. 4.1 ausgeführt, wird diese Fläche in den B-Plan Nr. 90 "Halle-Neustadt Magistrale" integriert und auf der Grundlage der aktuellen Planung planungsrechtlich ausgewiesen.

Zur Eingrenzung bzw. Abwägung einer Vorzugslösung wurden zahlreiche Entwurfsüberlegungen durchgeführt.

² Emch + Berger, Ingenieure + Planer GmbH; Vorentwurfsplanung vom April 1996 und Entwurfsplanung vom Februar 1997

Die wesentlichsten Kriterien waren dabei folgende:

- Einfügung des Gebäudes in die vorgefundene Topographie mit dem Granauer Berg mittels geringstmöglicher Höhenentwicklung und Anpassung an den Geländeverlauf.
- Vermeidung der "Riegelwirkung" eines langen Gebäudes, sofern Zugänglichkeit zum Freiraum eingeschränkt würde.
- Möglichkeiten zur Eingrünung des Gebäudes mittels Anböschung und evtl. Dachbegrünung.
- Abstand zur geplanten Wohnbebauung im Osten und im Norden.
- Abstand zum vorhandenen Altenwohnheim.
- Einfügung in das Grünzugkonzept der umgebenden Bebauungsplanung, einschl. einer abgekoppelten "Soltau Straße".
- Minimierung der Schallemissionen zum Altenwohnheim und zur künftigen Wohnbebauung hin, unter besonderer Berücksichtigung der Weichenstraße.
- Sparsamkeit im Grundstücksflächenverbrauch, auch bezüglich Einschnitten in die benachbarten Bebauungsplangebiete.
- Erhalt eines Großteils von Garagen der Garagengemeinschaft, durch abschnittsweise Realisierung mittelfristig möglich (1. BA nur Wendeschleife); Ersparnis von Entschädigungszahlungen bzw. Neubau einer Parkierungsanlage als Ausgleichs- / Ersatzmaßnahme.
- Minimaler Flächenverbrauch der Gleisentwicklung von Remiseneinfahrt und Wendeschleife.
- Reduzierung der gesamten zu erwartenden Betriebskosten, einschl. Gleisanlage, Besandungsanlage, Hochbau, Außenanlage (mit Verkehrsfläche), Zaunanlage, etc.

Vor dem Hintergrund dieser Abwägungskriterien und einer intensiven Abstimmung durch alle an der Planung Beteiligten wurde eine Vorzugsvariante präferiert und für die planungsrechtliche Darstellung im Entwurf des B-Planes Nr. 90 gewählt.

5.1.5.2

Abschnitt 2 - "Soltauer Straße" bis "Göttinger Bogen"

Der Abschnitt beginnt an der "Mindener Straße" und folgt der neuen Straßenbahnstrecke entlang über den "Braunschweiger Bogen", die "Wolfsburger Straße", die "Weststraße" bis zur Wendeanlage am "Göttinger Bogen".

- Für den südlichen Zweig dieses Abschnittes zwischen dem Knoten "Weststraße" und der Endstelle "Göttinger Bogen" sind zwei Varianten untersucht worden. Die Variante 1 verläuft auf eigenem Bahnkörper südlich um das Areal des vorhandenen Autohauses nahe der Verbindung zur Bundesstraße 80. Die Variante 2 zweigt direkt in den "Göttinger Bogen" ab und wird bis zur Endstelle in südlicher Seitenlage zu dieser Straße auf besonderen Bahnkörper geführt. Diese Variante ist jedoch hinsichtlich Umweltverträglichkeit (Schallbeaufschlagung) und

Haltestellenanordnung (Bogeninnenlage) ungünstig. Als schwierig erweist sich zudem die Veränderung des Straßenraumes (Verschiebung zur Bebauung, Wegfall Flächen für ruhenden Verkehr) und die Knotenlösung.

- Die "Weststraße" stellt sich momentan als eine aus zwei zweistreifigen Richtungsfahrbahnen bestehende Hauptverkehrsstraße dar. Sie bildet die unmittelbare Weiterführung der "Magistrale" und trifft an ihrem südlichen Ende auf die B80 und das "Versorgungsgebiet".

Aufgrund der aufgezählten Rahmenbedingungen wird für die "Weststraße" eine Zweistreifigkeit vorgesehen. Hierzu sind folgende Varianten zur Integration der Straßenbahntrasse in den bestehenden Straßenraum entwickelt worden:

- westliche Seitenlage der Straßenbahntrasse
- östliche Seitenlage der Straßenbahntrasse
- Mittellage der Straßenbahn mit zwei einstreifigen Richtungsfahrbahnen

Als Vorzugsvariante wird die westliche Seitenlage der Straßenbahntrasse gewählt, weil im südlichen Abschnitt auf Grund des vorhandenen Straßennetzes die westliche Seitenlage die verkehrstechnisch optimalste und wirtschaftlichste Lösung darstellt.

- Im nördlichen Zweig befinden sich die Endhaltestelle "Soltauer Straße" sowie die Haltestelle "Mindener Straße" und "Braunschweiger Bogen".
- Durch die Straßenbahntrasse entfällt der nördliche Parkplatz "Soltauer Straße 1-13". Ein teilweiser Ausgleich wird durch die Anlage eines Parkstreifens unter Ausnutzung der vorhandenen Busbucht und teilweiser Aufgabe begrünter Flächenteile auf der Südseite der "Soltauer Straße" geschaffen.
- Der Parkplatz "Braunschweiger Bogen", östlich der "Cloppenburger Straße" wird durch die Straßenbahntrasse nicht berührt. Er liegt im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 44 (26 Pkw-Parkplätze und eine Tiefgarage). Die Zufahrt ist als Gleistrassenquerung an die "Wolfsburger Straße" vorgesehen. Der südliche Parkstreifen des Parkplatzes "Cloppenburger Straße" Nr. 2-5 entfällt wegen seiner Lage im zukünftigen Haltestellenbereich. Als Teilausgleich werden Längsparkstreifen auf der Südseite des "Braunschweiger Bogens" eingerichtet.
- Die Stellfläche östlich der "Wolfsburger Straße" wird vollständig von der Straßenbahntrasse überbaut und entfällt. Weiterhin entfällt das Parken in Längsaufstellung am Gehweg vor der Wohnbebauung der "Wolfsburger Straße" aufgrund des geringen Ausbaquerschnittes der parallel zur Straßenbahntrasse geführten Verbindungsstraße zum Knoten "Weststraße" / "Magistrale".
- Auch wird durch die Straßenbahntrasse, sowie die geplante Anbindung der Wolfsburger Straße an den Braunschweiger Bogen der bestehende "HIT-Markt-Standort" vollständig überbaut. In diesem Bereich wird dadurch eine weitere Möglichkeit zum wohnortnahen Ausgleich im Bau einer Parkierungseinrichtung (Parkhaus) auf dem jetzigen Parkplatz "HIT-Markt" gesehen.

5.1.5.3

Abschnitt 3 - Haltestelle "Eselsmühle" bis Haltestelle "S-Bahnhof Neustadt"

- Die Trasse liegt im Mittelstreifen der Magistrale und verläuft auf der Höhe des Geländes. Die Ausbildung des Bahnkörpers wird differenziert erforderlich, da ab dem Knoten "Nietlebener Straße" / "Hettstedter Straße" Busse in der "Magistrale" bis zur Einmündung "Am Bruchsee" verkehren.
- Die Vorzugslösung sieht wegen der Behinderung des Busses durch den MIV und die bessere Verknüpfung an einer gemeinsamen Haltestelle "Schwimmhalle" die Führung des Busses in einem gemeinsamen Bahnkörper ("Feste Fahrbahn") zwischen den beiden o. g. Knoten vor.
- Die Haltestellen "Mark-Twain-Straße" und "Schwimmhalle" werden jeweils westlich der Knoten errichtet. Die Haltestelle "Schwimmhalle" ist hierbei Umsteigestelle Straßenbahn/Bus.
- Die Haltestelle "Eselsmühle" ist östlich des Knotens "Weststraße" / "Magistrale" angelegt. Dies berücksichtigt besser den Abstand zu den benachbarten Haltestellen hinsichtlich der Einzugsbereiche für die unmittelbar danach abzweigenden Strecken sowie die für den Fahrgast günstige Verfügbarkeit aller Linien östlich des Knotens.
- Die Parkmöglichkeiten "Andersenstraße", "Hölderlinstraße" und "Gellertstraße" bestehen aus mehreren Parkflächen für Senkrechtaufstellung. Sie werden durch das Straßenbahnbauvorhaben nicht unmittelbar berührt.
- Der Abschnitt zwischen dem Knoten "Nietlebener Straße" / "Hettstedter Straße" und dem Ende dieses Bauabschnittes vor dem Haltestellenbereich "S-Bahnhof Neustadt" ist nicht unmittelbar vom Bau der Straßenbahnstrecke betroffen.

5.1.5.4

Abschnitt 4 - Haltestelle "S-Bahnhof Neustadt" bis Haltestelle "Hyazinthenstraße"

- Die in Höhe des Geländes angelegte Streckenführung befindet sich im Mittelstreifen. Im Bereich zwischen den Knoten "Am Zollrain" und "Halleorenstraße" befindet sich der Bus parallel zur Straßenbahn. Analog zum Bereich im Abschnitt 3 sieht die bevorzugte Variante 1 hier einen für Bus und Straßenbahn gemeinsam genutzten Bahnkörper vor. Dieser gewährleistet den Busverkehr unabhängig vom MIV, die Verknüpfung an der Haltestelle "Zentrum Neustadt" und den Wegfall der Busspuren in der "Magistrale".
- In diesem Bauabschnitt werden 4 Haltestellen eingerichtet. Die Haltestellen "S-Bahnhof Neustadt", "Zentrum Neustadt" und "An der Feuerwache" werden westlich der Zufahrten "Zollrain", "Halleorenstraße" bzw. "An der Feuerwache" angeordnet. Die Haltestelle "Hyazinthenstraße" befindet sich westlich des bestehenden Fußgängertunnels.
- Zur Vermeidung von Parallelverkehren mit der Straßenbahn sowie zur Erschließung bisher nicht durch den ÖPNV erschlossener Einzugsgebiete im Untersuchungsraum Neustadt sind für eine im Rahmen der Buskonzeption vorgeschlagene Führung der Linie 33 verschiedene Varianten im Streckenabschnitt

zwischen dem Knoten "An der Feuerwache" / "Richard-Paulick-Straße" und dem Haltestellenbereich "Rennbahn" untersucht worden.

Dabei ist festzustellen, daß nur mit einer Führung der Linie 33 durch den südlichen "Rennbahnring" neue Einzugsbereiche erschlossen werden können. Vor diesem Hintergrund liegt dem Bebauungsplan das Konzept der Vorzugsvariante 1 (Führung über den südlichen Rennbahnring / Verbindungsstraße zum Knoten 37) zugrunde.

- Die Anordnung der Haltestelle "Hyazinthenstraße" erfolgt nahe der querenden Nord-Süd-Fußgängerachse der gleichnamigen Straße im Bereich des vorhandenen Fußgängertunnels. Im Vergleich zu den anderen vorhandenen Anlagen des Fußgängerverkehrs innerhalb der Neustadt (Tunnel, Brücken), wird abweichend zu ihnen ein Anschluß des Fußgängertunnels "Hyazinthenstraße" empfohlen. (Zu- und Abgänge zum Fußgängertunnel durch Treppen an der östlichen Haltestellenseite, ein durch LZA gesicherter Zu- und Abgang an der westlichen Haltestellenseite).

5.1.5.5

Abschnitt 5 - Haltestelle "Hyazinthenstraße" bis "Rennbahnkreuz"

- Die Strecke wird hinter dem Tunnel soweit abgesenkt, daß eine Überführung der Nordfahrbahn der Magistrale möglich ist. Die Ausfädelung aus dem Mittelstreifen kann wegen der örtlichen Verhältnisse und den Trassierungsparametern nur schiefwinklig erfolgen.
- In diesem Abschnitt ist für die Straßenbahnneubaustrecke die Einrichtung einer Haltestelle im Bereich des "Rennbahnkreuzes" vorgesehen. Diese soll vornehmlich dem Ziel dienen, das Einzugsgebiet abzudecken sowie die Möglichkeit zum Verknüpfen der Verkehrsträger Straßenbahn und Bus zu gewähren.
- Zur Lage und Gestaltung von Trasse und Haltestellen am "Rennbahnkreuz" sind zahlreiche Varianten untersucht worden. Allen Varianten ist ein Gleisdreieck am "Rennbahnkreuz" gemeinsam, über welches der Ost-Nord- bzw. Ost-West-Verkehr der Straßenbahn geführt wird. In Nord-West-Richtung ist eine zusätzliche Betriebsgleisverbindung gefordert. Im Planentwurf wurde die hinsichtlich des Kostenaufwandes und der Flächeninanspruchnahme sparsamste Variante dargestellt, die Mehrkosten für einen Totalumbau vermeidet.

5.2

Straßenflächen Magistrale

5.2.1

Zielsetzungen

Die Verkehrskonzeption der Abschnitte 1 - 5 sieht folgende Maßnahmen zur Umgestaltung des Straßenraumes vor:

- Reduzierung der Fahrstreifen im Zuge der "Magistrale" um eine Spur im Bereich Nietlebener Straße / Hettstedter Straße - Rennbahnkreuz.
- Reduzierung der Fahrspuren in der "Weststraße".

- Umgestaltung des Knotens "Magistrale" / "Weststraße" zu einem Kreisverkehrsplatz.
- Bau einer Verbindungsstraße zwischen dem Knoten "Magistrale" / "Weststraße" und der "Wolfsburger Straße".
- Sperrung der westlichen Verbindung zwischen der "Soltauer Straße" und "Göttinger Bogen".
- Anpassung aller Knoten (nach Reduzierung der Anzahl der Fahrspuren sowie dem Einbringen der Straßenbahntrasse und notwendiger Busspuren).
- Signalisierung der Knotenpunkte, unter
- Berücksichtigung niveaugleicher Fuß- und Radverkehrsquerungen (insbesondere im Bereich der Haltestellenzu- und -abgänge).
- Ausbau Gleistrasse mit abgedeckter Fahrbahn zur Aufnahme des Busses im Streckenabschnitt Knoten "Nietlebener Straße / Hettstedter Straße" - bis Knoten "Am Bruchsee" und im Bereich Knoten Zollrain bis Knoten Hallorenstraße.
- Zu berücksichtigen ist desweiteren die unterschiedliche Verkehrsentwicklung im Bereich der einzelnen Knoten, die Führung und die Ein- und Ausfädelung des Busses in den gemeinsamen Bereichen mit der Straßenbahn, sowie die mit dem Anschluß an die bestehende Straßenbahnstrecke verbundene Umgestaltung des Rennbahnkreuzes.
- Die vorhandenen 2 Fußgängerbrücken und 3 Fußgängertunnel sind nach Inbetriebnahme der Straßenbahntrasse mit den niveaugleichen Fußgängerquerungen nicht mehr erforderlich und können entfernt werden.
- Der Fußgängertunnel "Hyazinthenstraße" wird weiterhin benötigt (Querung, Haltestellenzugänge) und soll deshalb erhalten bleiben.
- Die beiden Fußgängertunnel "An der Feuerwache" und "An der Eselsmühle" können teilweise aufgelassen und als Bahnunterwerk künftig genutzt werden.

5.2.2

Verkehrstechnische Ausgestaltung in Querschnitten und Knotenpunkten

Die dem Bebauungsplan Nr. 90 zu Grunde liegende verkehrstechnische Ausgestaltung der Knotenpunkte und Querschnitte der Fahrverkehrsflächen basiert auf verkehrstechnischen Untersuchungen des Ingenieurbüros Emch + Berger. Wesentliche Konsequenzen für die Dimensionierung wurden bereits in Kapitel 5.1 beschrieben.

Die im Bebauungsplan Nr. 90 dargestellten Verkehrsflächen für die einzelnen Verkehrsarten entsprechen dem aktuellen Planungsstand der Entwurfsplanung des Büros Emch + Berger vom Februar 1997.

Im Vergleich zum Planungsstand der Offenlage (Januar / Februar 1997) sind im wesentlichen in folgenden Bereichen Modifizierungen erfolgt:

- Im Zuge der Verkehrsentwicklung der Stadt Halle werden die Knoten Rennbahnkreuz und Feuerwache / Magistrale den zunehmenden Individualverkehr immer weniger bewältigen können. Vor diesem Hintergrund sind im Bereich des Rennbahnkreuzes Verbesserungen für den Individualverkehr möglich. Aus diesem Grund ist eine zusätzliche Rechtsabbiegespur zum Gimritzer Damm vorgesehen.
- Im Bereich Knotenpunkt Magistrale / Feuerwache ist aus räumlichen Gründen ein verkehrsgerechter Ausbau nicht möglich. Deshalb müssen hier - wie auch beim Rennbahnkreuz - Beeinträchtigungen und Staus auch künftig eingerechnet werden.
- Darüberhinaus sind in weiteren Knotenbereichen graduelle Ergänzungen (Spuraufweitungen, Fahrbahnverbreiterungen, Fuß- / Radwegführung, ...) erfolgt.

Insbesondere konzentrieren sich diese Modifizierungen auf die Knotenbereiche

- Magistrale / Tolstoistraße
- Weststraße / Magistrale
- Weststraße / Theodor-Storm-Straße

- Im Rahmen der Bedenken und Anregungen wurde die Schaffung einer neuen Zufahrt zum Kundenparkplatz "Saale-Center" mit zusätzlicher Verkehrsfläche für Busspuren, Gehwege, Radwege, sowie die
- Integration eines 3. Straßenbahngleises (Aufstellgleis) im Bereich der südlichen Wendeschleife festgesetzt.

Die Abgrenzung der einzelnen Verkehrsflächen untereinander kann im Zuge der Detailplanung im Rahmen des § 125 (3) BauGB abgeändert werden.

5.3

Radwege / Fußwege

- Im Zuge der Magistrale ist ein beidseitiger Radweg, vorwiegend im Bereich der rückgebauten Fahrspuren, vorgesehen.
- Generell sind dabei 2 Varianten möglich:
 - Beidseitige, richtungsbezogene Radwege
 - Beidseitige, gegenläufige Radwege

Im Ergebnis gefertigter Studien werden als Vorzugsvariante beidseitige richtungsbezogene Radverkehrsanlagen im Bebauungsplan ausgewiesen. Die Radwegführung im Bereich der Kreuzungen bedarf besonderer Untersuchungen. Die vorgeschlagenen Flächenausweisungen bleiben hiervon unberührt.

- Für die Abschnitte zwischen Nietlebener Straße und Hallorenstraße sind Radfahrstreifen prinzipiell möglich. Wegen der Verkehrsstärke (Status quo: 17.500 - 18.000 Kfz/d, DTV-Prognose: 6.000 - 8.000 Kfz/d) werden Radwege bevorzugt empfohlen.

- Für den Abschnitt Hallorenstraße / Tunnel-Hyazinthenstraße ist die Anlage eines Radfahrstreifens wegen der Verkehrsstärke auszuschließen. (DTV Nordfahrbahn: 10.700 - 19.000 Kfz/d, Südfahrbahn: 7.500 - 12.000 Kfz/d). Hier sind Radwege anzulegen.
- Ausgehend vom Bündelungsstrang der Magistrale sind weitere Radwegeanlagen bzw. -anbindungen im B-Plan Nr. 90 enthalten:
 - Beidseitig entlang der Weststraße
 - Beidseitig entlang der Straße am Bruchsee (nur die Westseite im B-Plan enthalten)
 - Beidseitig entlang Nietlebener Straße
 - Beidseitig entlang Zollrain
 - Beidseitig Hallorenstraße
 - Beidseitig zur Saaleaue
 - Beidseitig An der Feuerwache
- Bei der Anordnung ergänzender Fußwegesysteme - insbesondere im Straßenraum der Magistrale - wurde, soweit realisierbar, die Zielsetzung verfolgt, das Wegesystem durch Grünstreifen vom Radwegesystem bzw. den Fahrbahnflächen abzusetzen.
- Die Integration der vorhandenen seitlichen Hauptwege in die nördlichen und südlichen Wohnkomplexe orientiert sich weitgehend am Bestand, aber auch an der Anordnung der künftigen Haltepunkte der Straßenbahn und der Buslinien in der Magistrale.

5.4

Parkierungsanlagen

5.4.1

Parkhaus "Remise"

Mit der baulichen Anlage der Remise gekoppelt ist eine Parkierungsanlage vorgesehen. Vorrangig soll dadurch folgender Bedarf gedeckt werden:

- Teilweiser Ausgleich für entfallende Stellplätze im Bereich des heutigen Garagenhofes (ca. 375 Betonfertigteiltergaragen).
- Stellflächen für Wohnnutzungen der angrenzenden Quartiere.

5.4.2

Parkhaus westlich EKZ Eselsmühle

Auch diese Parkierungsanlage ist integriert in die bauliche Erweiterung des Einkaufs- und Dienstleistungszentrums Eselsmühle. Die vorgesehene maximale Höhenentwicklung läßt 4 Parkierungsebenen zu und ist folgenden Nutzungen zuzuordnen:

- Einkaufsnutzung
- Beschäftigte
- Anwohner angrenzender Quartiere

5.4.3

Parkpaletten

Das Parkierungskonzept verfolgt ergänzend dazu das Ziel, durch dezentralisierte, jedoch baulich konzentrierte Anlagen den Wohnnutzungen unmittelbar zugeordnete Stellflächen zu schaffen.

Die ausgewiesenen, jeweils 2-geschossigen Paletten erreichen diese Zielsetzung, ohne die Raumstrukturen wesentlich zu stören.

Der B-Plan Nr. 90 sieht folgende Standorte vor:

- Im Bereich Tolstoi- / Mark-Twain-Straße
- Zwischen Gellert- und Wolfgang-Borchert-Straße
- Im Bereich Göttinger Bogen

5.4.4

Parkturm

Den Zielsetzungen des Städtebaulichen Rahmenplanes 1994 entsprechend, ist für eine weitere Deckung des Parkraumbedarfs (Bewohner) ein Parkturm als mechanische Parkierungsanlage auf der Südseite der Magistrale in Höhe des Stadtteilzentrums vorgesehen. Das Fassungsvermögen liegt bei 96 Stellplätzen.

5.4.5

Parkplätze

Der jeweiligen Nutzungszuordnung entsprechend weist der B-Plan insbesondere in den Seitenbereichen der Magistrale sowohl öffentliche als auch private Parkplätze aus.

5.4.5.1

Öffentliche Parkplätze / Private Parkplätze

- Erweiterung des Parkplatzes beim EKZ am Rennbahnkreuz / Gimritzer Damm.
- Neustrukturierung des Parkplatzes beim Stadtteilzentrum.
- Neuplanung eines Parkplatzes vor den Gebäuden "An der Magistrale" 87-101.
- Neustrukturierung der Parkplätze vor den Gebäuden Hölderlinstraße 1-16.
- Neustrukturierung des Parkplatzes nördlich der Gebäude Gellertstraße 61-69.
- Neuplanung eines Parkplatzes vor Gebäude "Am kleinen Teich" 7 (Einkaufscenter).
- Neustrukturierung der Parkplätze vor den Gebäuden Andersenstraße 4-14.
- Neustrukturierung der Parkplätze im Bereich "Göttinger Bogen / Autohaus Mundt".

5.4.5.2

Parken im Straßenraum

Ergänzend sind in einzelnen Straßenabschnitten weitere Stellflächen vorgesehen:

- Andalusierstraße
- Göttinger Bogen
- Braunschweiger Bogen
- Soltauer Straße
- An der Magistrale

6.

STÄDTEBAULICHES KONZEPT

6.1

Straßenraumtypus "Magistrale"

- Die Zielsetzungen des vorliegenden "Städtebaulichen Rahmenplanes" für Halle-Neustadt definieren die Magistrale in ihrer künftigen Funktion und Gestalt als qualitätsvollen "Stadtboulevard".
- Daraus leitet sich der Anspruch ab, neben einer hohen Gestaltqualität des Straßenraumes ein verträgliches Miteinander aller Verkehrsarten.
 - Motorisierter Individualverkehr
 - ÖPNV - Straßenbahn und Bus
 - Fuß- und Radwegesystemein der Gesamtachse anzustreben.
- Dies entspricht nicht nur den Zielen des ursprünglichen städtebaulichen Gesamtkonzeptes, sondern deckt sich auch mit den Oberzielen des Flächennutzungsplanes und des verkehrspolitischen Leitbildes der Stadt Halle.
- Gleichzeitig wird auch gesehen, daß der Gesamtverlauf der Magistrale besonders geprägt ist durch intensive Wohnnutzung in der Randzone, die auch künftig Schwerpunktnutzung bleiben wird. Dennoch ist es aus städtebaulicher Sicht sinnvoll, insbesondere in den EG-Bereichen künftig Nutzungsmischungen zuzulassen, um den Straßenraum zusätzlich zu aktivieren und zu attraktivieren.
- Aus diesen perspektivischen Zielsetzungen lassen sich folgende Gestaltungsansätze ableiten:

6.2

Elemente der Straßenraumgestaltung

6.2.1

Lage der Straßenbahn

- Aus städtebaulicher Sicht kann nur eine "Mittellage der Straßenbahn" im Bereich des bereits vorhandenen Grünstreifens den planerischen Zielsetzungen gerecht werden.
- Besondere Gründe hierfür sind:
 - Ausgewogene Geometrie des Straßenraumes bei Aufhebung bzw. Milderung der optischen Trennwirkung, d. h. statt zweier optisch getrennter Straßenseiten ein zusammenhängender Straßenraum.
 - Hoher Erlebniswert für die künftigen ÖPNV-Kunden durch eine beidseitige Orientierung.
 - Keine funktionale Benachteiligung einer Straßenseite (Querung, Entfernung, optischer Bezug, ...).
 - Grünstreifen in Mittellage als Gestaltungs- und Verkehrsraumpotential bereits vorhanden.
- Anzustreben ist ein durchgängig symmetrischer Straßenraumquerschnitt, mit folgender prinzipieller Querschnittaufteilung:
 - Straßenbahn / Haltestellen in Mittellage.
 - Beidseitig jeweils 2 Fahrspuren für den Kfz-Verkehr (zuzüglich erforderliche Abbiegespuren).
 - Umnutzung der äußeren 3. Fahrspur teilweise als Grünstreifen mit alleinartiger Baumbepflanzung (Ausgleichsmaßnahme).
 - Beidseitiger Radweg im Gesamtverlauf der Magistrale.
 - Bestehender, beidseitiger Grünstreifen.
 - Fußwegflächen und gestaltete Seitenbereiche in den Vorzonen der angrenzenden Gebäude / Nutzungsstrukturen.
- Vor dem Hintergrund einer durchgängigen Straßenbahnlinie in der Magistrale sind parallele Busspuren in der Seitenlage nicht erforderlich bzw. sinnvoll (geändertes Buslinien-Konzept, konkurrierende ÖPNV-Systeme, ...).
- Deshalb ist eine Rücknahme des Fahrraumes um jeweils eine Fahrspur möglich.
- Reduzierung der Fahrbahnfläche sollte nicht im Bereich des mittigen Grünstreifens erfolgen, sondern jeweils von den äußeren Fahrbahnrändern nach innen.
- Nutzung der rückgebauten Seitenflächen für Bepflanzung (Ausgleichsmaßnahme), Fußgänger, Radfahrer.

6.2.2

Gestaltung der Haltestellenbereiche

- Alle Haltestellen werden baulich auf Straßenbahnbetrieb ausgerichtet, d. h. auf Fußgängerniveau realisiert (Bahn- / Bussteigkante 20 cm über Schienenoberkante).
- Daraus folgt die Zielsetzung, die Fußgängerquerungen der Magistrale zu den Haltestellen auf "Normalniveau" auszuführen und gegenüber dem Kfz-Verkehr signaltechnisch zu sichern.
- Es ist anzustreben, die Zugänglichkeit der Haltestellen prinzipiell an den "Anfangs- und Endpunkten" an das Fußwegenetz anzubinden.
- Warte- und Unterstellmöglichkeit für die Fahrgäste sind im Bereich der Bahnsteige (Breite ca. 3 m) anzuordnen und qualitativ zu gestalten.
- Da auf durchgängige Busspuren in der Magistrale verzichtet wird, werden zur Verknüpfung von Straßenbahn und Bus einzelne Straßenbahnhaltestellen gleichzeitig als Bushaltestellen ausgebildet.

6.2.3

Vegetationskonzept

- Die vorhandene Vegetation im Mittelstreifen der Magistrale kann beim Neubau der Straßenbahn keine Berücksichtigung finden.
- Es ist vielmehr anzustreben:
 - Im Gegensatz zu heute ein "flaches Grün" auf Bodenniveau, um die Transparenz zu den gegenüberliegenden Nutzungsstrukturen zu gewährleisten (Orientierung, optische Reduktion der Abstandsflächen, ...).
 - Rhythmisierte, alleinartige Baumreihen jeweils seitlich der Straßenbahntrasse unter Berücksichtigung des Lichtraumprofils (Hoher Stamm, schmalwüchsig, aufstrebende Krone, ...).
- Ebenso alleinartige Baumbepflanzung seitlich der Fahrbahnränder unter weitgehender Berücksichtigung der vorhandenen Bäume.
- Die äußeren und inneren Baumreihen sind aufeinander abzustimmen.
- Die Seitenflächen außerhalb des notwendigen Regelquerschnittes sind qualitativ zu gestalten.

Die planerische Umsetzung dieser Zielsetzungen ist durch den parallel erarbeiteten Grünordnungsplan detailliert worden und wird in Kapitel 8 dargestellt.

6.2.4

Beleuchtungskonzept

- Realisierung eines Beleuchtungskonzeptes, das sowohl den unterschiedlichen Raumsequenzen als auch den Nutzungsschwerpunkten

- Fahrflächen
- Geh- / Radwegflächen
- Haltestellen
- Seitliche Nutzungen (z. B. Zentrum, Parken, ...)

gerecht wird.

- Verwendung einer Beleuchtungstypologie, die unterschiedliche Leuchtkörper aus einer "Gestaltungsfamilie" zulässt und zusätzlich durch variierende Abstände differenziert.
- In das integrierte Beleuchtungskonzept sollten auch die zuführenden Straßen und Wege aus den angrenzenden Seitenbereichen / WK's einbezogen werden.

6.2.5

Seitenbereiche

Die künftige Gestaltung und Nutzung der Seitenbereiche entlang Magistrale, Weststraße und - in nachgeordneter Form - entlang der einmündenden Nebenstraßen stellt sich in sehr differenzierter Form dar, da die städtebaulichen Randbedingungen grundsätzlich verschieden sind.

Im Geltungsbereich des vorliegenden Entwurfs für den B-Plan Nr. 90 "Halle-Neustadt Magistrale" sind folgende künftige Gestaltungen bzw. Nutzungen vorgesehen:

- Platzraum im Knotenbereich Gimritzer Damm / Rennbahnkreuz als städtisch genutzte Fläche für straßenbegleitende Nutzungen, Information, Kommunikation, Kunst / Design, städtebauliche Orientierungsmerkmale, Grünflächen / Baumpflanzungen, etc.
- Parkierungsflächen für private und öffentliche Nutzungen in Form von
 - ebenerdigen Stellflächen
 - Parkpaletten
 - Mehrgeschossigen Parkieranlagenentspr. der Darstellungen in Kapitel 5.4.
- Gestaltung vorhandener Freiflächen bzw. Verkehrsflächen als qualitätsvolle Grün- und Freiräume durch
 - Vegetation
 - Fuß- / Radwegführungen
 - Aufenthaltsbereiche
 - etc. ...

Detaillierte Aussagen hierzu - auch im Sinne von Gestaltungs- und Ausgleichsfunktion - sind im Grünordnungsplan (Kapitel 8) dargelegt.

- Kleiner Platzbereich an der Einmündung Feuerwache mit der Möglichkeit der städtebaulichen Akzentuierung (Info, Merkzeichen,).

- Aufwertung des Platzraumes östlich des Hotels Esprix durch eine homogene Gestaltungskonzeption, und vor dem Hintergrund der funktionalen und räumlichen Bedeutung als Nahtstelle zwischen dem Stadtteilzentrum einerseits, sowie dem Haltestellenpunkt und den südlichen Wohnschwerpunkten andererseits.
- Neugestaltung des gegenüberliegenden Platzraumes südlich der Magistrale, unter Wegfall der heutigen Fußgängerbrücke und unter Berücksichtigung integrierender Gestaltungsmerkmale beider Platzflächen.
- Vorplatzbereich am S-Bahnhof Neustadt.
- Wegfall der Brücke an der Schwimmhalle, jedoch Erhaltung und Aufwertung der östlich angrenzenden Grünflächen.
- Umgestaltung des Platzbereiches südlich der Magistrale als Platz- und Aufenthaltsraum für angrenzende Nutzungen (z. B. Schule, ...).

6.3

Wohnnutzung

Da sich der Geltungsbereich des B-Planes Nr. 90 nahezu ausschließlich auf die öffentlichen Flächen konzentriert, sind baulich nutzbare bzw. genutzte Flächen nur in begrenztem Umfang enthalten.

- Die einzige mit der Nutzungsart "Wohnen" (WA) ausgewiesene Fläche befindet sich im Eckbereich Magistrale / Braunschweiger Bogen / Passendorfer Straße.

Primär ist dabei die Erweiterung des Wk-Zentrums an der Eselsmühle, ergänzt durch mögliche Wohnnutzungen und erforderliche Parkierungsflächen. Das ausgewiesene Baufenster ist aus der Formulierung einer Raumkante zu Magistrale und Braunschweiger Bogen abgeleitet.

- Die heute bereits vorhandene Wohnbebauung entlang der Passendorfer Straße bleibt in der Ausweisung des B-Planes erhalten, allerdings mit der Möglichkeit baulicher Entwicklungen innerhalb des ausgewiesenen Baufensters.

6.4

Gewerbliche Nutzung

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 90 ist lediglich eine Fläche der Nutzungsart "Gewerbe" zugeordnet.

- Die Flächenausweisung bezieht sich auf das Areal des Autohauses Mundt südlich des Göttinger Bogens.
- Die Ausweisung erfolgt als "Eingeschränktes Gewerbegebiet" (GEE), um in unmittelbarer Nachbarschaft der Geschößwohnungsbauten eventuelle störende Konflikte zu minimieren.

6.5

Sondernutzung

Zum Zwecke besonderer Nutzungen ist im B-Plan, Nr. 90 ebenfalls nur ein Bereich ausgewiesen:

- Die SO-Fläche umfaßt das Areal der künftigen Straßenbahn-Remise mit der besonderen Zweckbestimmung der baulichen Anlage eines Straßenbahn-Depots".
- Die im B-Plan vorgenommene planungsrechtliche Darstellung bezieht die SO-Fläche auf das Bauwerk des Depots; die Wendeschleife ist als "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung" und die Restfläche des Areals als "Öffentliche Grünfläche" bzw. "Verkehrsgrünfläche" ausgewiesen.
- Die alternative Möglichkeit, die Gesamtfläche als SO-Gebiet auszuweisen, ist denkbar, wurde jedoch aus städtebaulicher Sicht nicht favorisiert, da sich die baulichen Anlagen auf das ausgewiesene Depot-Gebäude begrenzen sollen.

6.6

Grün- und Freiflächen

Die Standorte und die Nutzungen der Grün- und Freiflächen in den Seitenbereichen wurden aus dem parallel erarbeiteten Grünordnungsplan abgeleitet und sind in Kapitel 8 erläutert.

7.

Umweltverträglichkeitsprüfung, zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen der Planung

7.1

Gesetzliche Grundlage

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 12. Februar 1990 (BGBl. I S. 205), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. November 1994 (BGBl. I S. 3486)

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) vom 18. September 1995

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2253), zuletzt geändert durch Gesetzes vom 20. Dezember 1996

Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes, Verkehrslärmschutzverordnung-16. BImSchV vom 12. Juni 1990

7.2

Vorgehensweise / Methodik

Da durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 90 der Stadt Halle "Halle-Neustadt Magistrate" durch Satzungsbeschluß nach § 10 BauGB ein entsprechender Planfeststellungsbeschluß nach § 28 des Personenbeförderungsgesetzes zum

Neubau einer Straßenbahn ersetzt werden soll, besteht die Pflicht, für besagtes Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Weiterhin werden im Zusammenhang mit dem Straßenbahnneubau Veränderungen an den Zufahrten der B 80 sowohl im östlichen, als auch im westlichen Teil des Plangebietes vorgenommen. Auch diese Veränderungen sind in die Umweltverträglichkeitsprüfung einzubeziehen.

Gemäß § 17 des UVPG wird die Umweltverträglichkeitsprüfung im Bauleitplanverfahren nach den Vorschriften des Baugesetzbuches durchgeführt.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein unselbständiger Teil des verwaltungsbehördlichen Verfahrens, die der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens dient. Sie umfaßt die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen eines Vorhabens auf:

- Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen,
- Kultur- und sonstige Sachgüter.

7.3

Ablauf der Umweltverträglichkeitsprüfung

7.3.1

Variantenuntersuchung vor Beginn des Bebauungsplanverfahrens

Schon vor der Einleitung des Bebauungsplanverfahrens waren 5 Varianten der Trassenlage der geplanten Straßenbahnstrecke im Ortsteil Neustadt untersucht worden:

Variante 1:

Gleis in Mittellage der Magistrale auf dem dort befindlichen Grünstreifen.

Variante 2:

Getrennt geführte Gleise auf je einer Richtungsfahrbahn.

Variante 2a: In der Rändlage der Fahrbahnflächen

Variante 2b: Neben dem vorhandenen Mittelstreifen (beidseitig)

Variante 3:

Gemeinsam geführte Gleise auf einer Richtungsfahrbahn

Variante 3a: Führung auf der Nordseite der Magistrale

Variante 3b: Führung auf der Südseite der Magistrale.

7.3.2

Festlegung des Untersuchungsrahmens für die Umweltverträglichkeitsprüfung

Mit Beginn der Bauleitplanung wurde durch Anberaumung eines Scoping-Termines am 24.01.1996 mit den relevanten Trägern öffentlicher Belange und den städtischen Ämtern der voraussichtliche Untersuchungsrahmen besprochen, um möglichst frühzeitig den Umfang, die Methoden und die Gegenstände der Umweltverträglichkeitsprüfung insbesondere in Hinblick auf die beizubringenden entscheidungserheblichen Unterlagen festzulegen.

Die innerhalb einer Umweltverträglichkeitsstudie zu vergleichenden Vorhabenvarianten wurden festgelegt.

7.3.3

Umweltverträglichkeitsstudie

7.3.3.1

Untersuchung von Vorhabenvarianten

Der Variante 1 (Straßenbahn in Mittellage der Magistrale) waren die Variante 2a (Straßenbahn in der Randlage der Fahrbahnflächen) und die Null-Variante (Status quo, weitere Entwicklung ohne Baumaßnahmen) gegenüberzustellen. Bei Variante 2a verläuft die Straßenbahn seitlich der Magistrale bis zum Abzweig der geplanten Haltestelle Eselsmühle und gleicht sich dann Variante 1 an.

Betrachtet wurde der Abzweig an der geplanten Haltestelle Eselsmühle in einen Südast mit den Untervarianten "Göttinger Bogen Nord" und "Göttinger Bogen Süd" und einen Nordast "Soltauer Straße".

7.3.3.2

Untersuchungsraum und Vorgehensweise

Der Untersuchungsraum wurde funktionsbezogen in unterschiedlich große Untersuchungsbereiche (engerer und weiterer Untersuchungsraum) unterteilt. D.h. für jedes Schutzgut bzw. jeden Umweltbereich wurden entsprechend den voraussichtlichen Projektwirkungen eigene Funktionsräume festgelegt. Der engere Untersuchungsraum verläuft ca. 100 m beiderseits der geplanten Trasse (einschließlich der alternativen Streckenführung). An der Magistrale endet er teilweise an der geschlossenen Bebauung, wo sich diese öffnet, speziell bei kreuzenden Straßen und Wegen, reicht er bis auf 300 m hinaus. Der weitere Untersuchungsraum steht in Abhängigkeit zum Wirkungsraum der einzelnen Schutzgüter, z.B. wurde für die Erhebung der Bestandsdaten der Ornithologie der Untersuchungsraum auf ca. 500m rechts und links erweitert.

In der Umweltverträglichkeitsstudie erfolgten für jedes Schutzgut bzw. jeden Umweltbereich eine Bestandserfassung und Bewertung der Ist-Situation. Darauf aufbauend wurde das projektbedingte Konfliktpotential ermittelt und in verbalargumentativer Weise dargelegt. Innerhalb dieser Konfliktsanalyse erfolgte die Darstellung der Wechselwirkungen. Zur Übersicht diente eine Wirkungsmatrix, um die verbal-argumentativen Aussagen zu unterstützen.

Zur Unterstützung der UVS flossen folgende, spezielle, dafür in Auftrag gegebene Untersuchungen ein:

- Schalltechnische Untersuchung vom Juli 1996,
- Faunistische Untersuchung zu Wildbienen und Heuschrecken vom Sept. 1996.

Unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen schließt die Umweltverträglichkeitsstudie mit Vorschlägen zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für verbleibende Eingriffe.

7.3.3.3

Untersuchungsergebnisse (Vergleich der Auswirkungen der Vorhabenvarianten 1 und 2a)

In der Umweltverträglichkeitsstudie wurde eingeschätzt, daß durch den Bau der Straßenbahn im Bereich der Magistrale eine Erweiterung der Kapazität des ÖPNV erreicht wird. Auf diese Weise wird die in Hinblick auf Stadtentwicklung und

Umweltschutz angestrebte Erhöhung des Verkehrsanteils des ÖPNV bei beiden Varianten gefördert.

Durch den Bau von Radwegen ergibt sich eine zusätzliche Entlastung der Verkehrssituation.

Durch einen Rückbau von Teilen der Magistrale wird der Raum für Fußgänger vergrößert und durch Umgestaltung und Bepflanzung attraktiver gestaltet.

Einer Überlastung des städtischen Verkehrsnetzes wird entgegengewirkt.

Bei Realisierung des Vorhabens ist mit einer Entlastung der Magistrale, aber auch der Innenstadt vom Kfz-Verkehr zu rechnen.

Im Vergleich der beiden Projektvarianten (Variante 1 und Variante 2a, jeweils für die Oberbauform Betonschwelle / Schotterbett) wird festgestellt, daß bei einer Mittellage der Straßenbahn die Grenzwerte für Schallschutz der 16. BImSchV im wesentlichen eingehalten werden. Überschreitungen sind nur für die Knotenbereiche Hallorenstraße und Nietlebener Straße zu erwarten.

Bei der Variante 2a kommt es durch die Verringerung des Abstandes zwischen der nächstliegenden Gleisachse und der Bebauung an nahezu allen Immissionsorten im Zuge der Magistrale zu Immissionspegelerhöhungen gegenüber der Variante 1 um bis zu 4 dB(A), dies führt gleichzeitig auch zu einer Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV um bis zu 4dB(A).

Die Variante 2a ist aufgrund der stärkeren Betroffenheit angrenzender Bebauung als wesentlich ungünstiger zu bewerten.

Bei der Trassenführung Göttinger Bogen Süd sind günstigere Immissionspegel an der nächstgelegenen Wohnbebauung zu erwarten als bei der Trassenvariante Göttinger Bogen Nord. Mit der Fertigstellung des Planentwurfes erfolgte eine Entscheidung zugunsten der Untervariante „Göttinger Bogen Süd“.

Die gegenwärtig vom Kfz-Verkehr im Untersuchungsraum ausgehende Lärmbelastung führt im Zuge der Magistrale und dem Teil der Weststraße in Richtung B 80 zu Immissionsbelastungen zwischen 67 und 79 dB(A) am Tage und 56 bis 68 dB(A) in der Nacht.

Wobei die Immissionsbelastung von Ost nach West abnimmt. Die Immissionswerte für den derzeitigen Zustand liegen damit deutlich über den Grenzwerten der 16. BImSchV. Am Braunschweiger Bogen und an der Soltauer Straße werden diese Grenzwerte noch um bis zu 8 dB(A) überschritten. Am Göttinger Bogen kommt es zu Grenzwertüberschreitungen bis zu 9dB(A), aus der sich aber kein rechtlich verbindlicher Handlungsbedarf ableitet.

Bei Umsetzung der Vorhabenvariante 1 ist zukünftig in einzelnen Abschnitten mit einer Verringerung der Immissionsbelastung durch Straßenverkehrslärm zu rechnen.

Prognostiziert wird ein Rückgang der Immissionspegel im Zuge der Magistrale auf 63 bis 77 dB(A) tags und 52 bis 66 dB(A) nachts.

Im Bereich Wolfsburger Straße / Braunschweiger Bogen sind aufgrund der Verschiebung im Bereich der Einmündung Passendorfer Straße / Quellgasse Immissionspegel von 61 dB(A) tags und 51 dB(A) nachts zu erwarten.

Am Göttinger Bogen werden Pegelreduzierungen bis zu 4 dB(A) prognostiziert.

Die Auswirkungen der Variante 2a bezüglich des Straßenverkehrslärms unterscheiden sich von denen der Variante 1 lediglich in den Knotenbereichen.

Aufgrund der Knotenpunktsauweitungen in Richtung Mittelstreifen und der damit verbundenen Vergrößerung des Abstandes zur nächstgelegenen Bebauung werden Pegelreduzierungen bis zu 2 dB(A) an einzelnen Knotenpunkten im Zuge der Magistrale prognostiziert.

Bezüglich der Gesamtmissionsbelastung (Kraftfahrzeugverkehr / Straßenbahn) kann für beide Varianten eine Dominanz des Straßenverkehrslärms gegenüber dem Straßenbahnlärm festgestellt werden. Die Pegelerhöhung durch den Betrieb der Straßenbahn beträgt weniger als 1 dB(A).

Für eine alternativ untersuchte Oberbauart Rasengleis war kein lärmschutztechnischer Vorteil nachweisbar aufgrund der Nichtanwendbarkeit in den Knotenpunktbereichen (Kreuzung mit Straßen und Wegen).

Für den Untersuchungsraum wurde eine Reduzierung der Gesamtschallbelastung prognostiziert, mit Ausnahme des Knotens Wolfsburger Straße / Quellgasse. Es wurde vorgeschlagen, weitere Reduzierungen der Schallbelastung, insbesondere im Nachtzeitraum, durch den zeitlich begrenzten Betrieb der geplanten Lichtzeichenanlagen.

Bei der Variante 1 werden erhebliche Eingriffe in die Vegetation (Gehölze, Rasen) besonders im Bereich des Mittelstreifens notwendig. Bei Variante 2a beschränkt sich dies auf Abschnitte der Straßenbegleitvegetation und Teile des Mittelstreifens (Kreuzungen und Einmündungen).

Durch die geplante umfangreiche Bepflanzung und Begrünung der umzugestaltenden Magistrale sowie die Freihaltung von Flächen für Sukzession kann der Verlust an Vegetation auch in der Variante 1 weitgehend kompensieren werden.

Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie fanden bei der Herstellung des Planentwurfes Beachtung.

7.3.4

Offenlagebeschuß und öffentliche Auslegung des Planentwurfes

Durch den Stadtrat der Stadt Halle wurde der Planentwurf mit Abweichungen gegenüber dem Planungsvorschlag der Verwaltung (keine Zustimmung zum Rückbau des Straßenquerschnitts zwischen Knoten Nietlebener Straße und Knoten Weststraße) zur öffentlichen Auslegung beschlossen. Die Beteiligung der Bürger hat durch die öffentliche Auslegung des Planentwurfes stattgefunden. Die Träger öffentlicher Belange sind sowohl vor der Herstellung des Planentwurfes beteiligt, als auch über die öffentliche Auslegung benachrichtigt worden.

7.3.5

Anregungen und Bedenken zur Planung, rechtlicher Anspruch auf Schallschutz

Im Anschluß an die öffentliche Auslegung des Planentwurfes wurde geprüft, ob auf weitere, bislang noch nicht ermittelte und beschriebene Umweltauswirkungen des Vorhabens aufmerksam gemacht wurde, oder ob zu den ausgelegten Unterlagen inhaltlich Anregungen und Bedenken vorgetragen wurden.

Die eingegangenen Bedenken und Anregungen und die Ergebnisse von Nachtragsgutachten wurden bei der Herstellung der abschließenden Planfassung (Satzung) beachtet.

Der rechtliche Anspruch auf Schallschutz auf der Grundlage der 16. BImSchV wurde mittels einer ergänzenden Schalltechnischen Untersuchung im März 1997 geprüft. In dieser Untersuchung wurden gegenüber der Schalltechnischen Untersuchung im Rahmen der UVS vom Oktober 1996, verursacht durch den Planungsfortschritt, die Belegungswerte der Straßenbahnstrecke erhöht und die

Belegungswerte des Kraftfahrzeugverkehrs den geänderten Planungszielen der Stadt Halle angepaßt.

Die in der Schalltechnischen Untersuchung im Rahmen der UVS getroffenen Feststellungen zur Gesamtimmisionsbelastung und der Vergleich der Varianten 1 und 2a bleiben in ihrer Bewertung hiervon unberührt.

7.3.6

Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des geplanten Vorhabens

7.3.6.1

Status-quo-Prognose

Eine Zukunftsprognose der Gesamtentwicklung im Untersuchungsraum, unter der Voraussetzung der Nichtdurchführung des geplanten Vorhabens (Status quo), ermöglicht einen qualitativen Vergleich mit den voraussichtlich projektbedingten Veränderungen im Planungsgebiet.

Wird der Plan einer Straßenbahn-Erschließung von Halle-Neustadt nicht verwirklicht, so ergeben sich daraus die folgenden Konsequenzen:

- Bei einer weiteren Verdichtung des Kfz-Verkehrs wird es zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Verkehrsflusses kommen.
- Bleibt eine Entlastung der Hauptachse Magistrale durch eine Straßenbahn aus, wird die Lärm- und Abgasbelastung der Bevölkerung zunehmen.
- Da die Magistrale im jetzigen Zustand wenig Erlebniswert hat, bleibt die Chance ungenutzt, den Stadtteil Halle-Neustadt stadtplanerisch aufzuwerten und damit die Lebensqualität der Bewohner zu verbessern.
- Da kein Bauvorhaben vorliegt, fallen baubedingte Beeinträchtigungen weg.
- Über die zur Zeit bestehenden Beeinträchtigungen der naturräumlichen Schutzgüter hinaus sind keine weiteren Beeinträchtigungen zu erwarten.

Zusammenfassend läßt sich prognostizieren, daß sich beim Status quo die Verkehrs- und Wohnsituation verschlechtern wird.

7.3.6.2

Gesamtentwicklung im Untersuchungsraum bei Umsetzung des geplanten Vorhabens

Die Zukunftsprognose der Gesamtentwicklung im Untersuchungsraum bei Umsetzung des geplanten Vorhabens wird wie folgt eingeschätzt:

- Die Bautätigkeit wird eine erhebliche Lärm- und Abgasbelastung für die Bevölkerung mit sich bringen.
- Im Zuge der Verkehrsentwicklung der Stadt Halle und auf Grund der Besonderheiten im Stadtteil Neustadt (geringer Arbeitsplatzbestand, eine größer werdende Arbeitsplatzbindung an Stadtteile und Regionen östlich der Saale) werden die Knoten Rennbahnkreuz und Feuerwache den zunehmenden Individualverkehr immer weniger bewältigen können. Durch den Bau der Straßenbahnverbindung nach Halle-Neustadt werden diese Bedingungen nicht verbessert, aber auch nicht entscheidend negativ beeinflußt. Im Bereich des Rennbahnkreuzes sind Verbesserungen möglich, deshalb wurde dort eine zusätzliche Rechtsabbiegespur zum Gimritzer Damm vorgesehen. Bei fehlenden räumlichen Möglichkeiten für den Kfz-Verkehr müssen Beeinträchtigungen und Staus vor allem an diesen

beiden Knoten eingerechnet werden. Im Rahmen der Ausführungsplanung muß eine optimale Spuraufteilung und für die Lichtzeichenanlagen ein optimaler Phasenablauf entwickelt werden, um die prognostizierten Verkehrsströme zu bewältigen.

- Im Vergleich zur Ausgangslage zum Zeitpunkt der Schalltechnischen Untersuchung vom Oktober 1996 ist inzwischen von einer erheblich höheren Belegung der Straßenbahnstrecke auszugehen.

Auf der geplanten Strecke sollen nunmehr 4 Linien verkehren, so daß sich die Belegung im Tageszeitraum auf das 2,4 fache und im Nachtzeitraum auf das 1,6 fache erhöht, was wiederum zu einer Erhöhung der Immissionsbelastung durch den Betrieb der Straßenbahn führt.

Konkretisiert würden auch die Belegungszahlen des Kraftfahrzeugverkehrs entsprechend den geänderten Planungszielen der Stadt Halle.

Verkehrslärm, hervorgerufen durch die Straßenbahn:

Im Zuge der Magistrale kommt es im Nachtzeitraum an der unmittelbar angebauten, parallel zur Magistrale ausgerichteten Wohnbebauung zu Grenzwertüberschreitungen bis zu 5dB(A). An den südlichen Baugrenzen der Bebauung gemäß den Festsetzungen der Bebauungspläne Nr. 74 und 44 werden die Grenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiet im Nachtzeitraum um bis zu 3 dB(A) überschritten. In diesen Fällen wird ein rechtlicher Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach ausgelöst.

Verkehrslärm, hervorgerufen durch Straßenverkehr

Im Zuge der Magistrale ergeben sich für den Prognosefall an einzelnen Immissionsorten aufgrund von geringfügigen Achsverschiebungen in den Knotenbereichen gegenüber den für die Beurteilung des rechtlichen Anspruchs auf Schallschutz zu betrachtenden Prognose-0-Fall (Status-quo-Prognose) Immissionspegelerhöhungen bis zu 1 dB(A), am Punkthochhaus, ehemals Block 901, bis zu 2 dB(A).

Die Achsverschiebungen sind notwendig, um die für die erforderliche Durchlauf-fähigkeit der Knotenpunkte zu bauenden Fahrspuren anordnen zu können. Im Bereich des Knotenpunktes Wolfsburger Straße / Braunschweiger Bogen werden Immissionswerte um bis zu 4dB(A) erhöht, die Grenzwerte der 16. BImSchV werden jedoch nur an der Wolfsburger Straße 2 und 4 überschritten.

- Als aktive Schallschutzmaßnahme wurde innerhalb der Schalltechnischen Untersuchung im Rahmen der UVS der Einsatz von Rasengleisen untersucht. Ein solches Rasengleis hat gegenüber der Oberbauform Betonschwelle/Schotterbett einen um 4 dB(A) günstigeren Fahrbahnzuschlag. Aufgrund der häufigen Kreuzungen mit Straßen und Wegen ist dieser theoretische Vorteil nicht an allen Immissionsorten nachweisbar. Aus wirtschaftlichen Gründen und aus Gründen des Pflege- und Unterhaltungsaufwandes wurde die Oberbauform Rasengleis vom Vorhabenträger verworfen.

Aufgrund höchstrichterlicher Bedenken zur Dauerhaftigkeit und Nachweisbarkeit von Immissionsminderungen durch den Einsatz schall- und schwingungsdämmender Oberbauten sowie eine besondere Gleispflege (Überwachung der Riffelbildung auf Schienen und ggf. Schienenschleifen) wurde ein möglicher rechnerischer Abschlag in den Schalltechnischen Berechnungen von 3 dB (A) nicht in Ansatz gebracht. Tatsächlich weisen die Gleisanlagen der HAVAG einen Unterhaltungszustand auf, der aber diesen Ansatz rechtfertigen würde.

- Im Bereich von Grenzwertüberschreitungen sind passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Der Gutachter schätzt ein, daß die Außenbauteile der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude und die bereits vorhandenen Schallschutzfenster den notwendigen Schallschutzmaßnahmen entsprechen.

- Es werden erhebliche Eingriffe in die Vegetation (Gehölze, Rasen), besonders auf dem Mittelstreifen, notwendig. § 30- Biotope kommen im Vorhabengebiet nicht vor.
- Durch die geplante umfangreiche Bepflanzung und Begrünung der umgestalteten Magistrale sowie die Freihaltung von Flächen für Sukzessionsvegetation ist der Verlust zu kompensieren.
- Der Boden im Trassenbereich wird voraussichtlich auf der ganzen Länge des Mittelstreifens, aber nicht auf der gesamten Breite, versiegelt, so daß hier die verloren gehen.
- Es werden aber zwei Fahrbahnen entsiegelt, was etwa dem Umfang der Neuversiegelung entspricht.
- Oberflächengewässer werden nicht beeinträchtigt. Die negative Wirkung der Versiegelung auf den Grundwasserhaushalt kann durch die Anordnung von offenem Gleis vermindert werden.
- Kultur- und sonstige Sachgüter sind nicht betroffen.

7.3.7

Gesamtbewertung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden die Umweltauswirkungen des Vorhabens Bebauungsplan Nr. 90 der Stadt Halle (Saale) "Halle-Neustadt/Magistrale" auf die Schutzgüter Menschen, Stadtbild, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter ermittelt, geprüft und bewertet.

Das geschah in Anwendung und Auslegung der gesetzlich fixierten Umwelanforderungen, rechtsverbindlichen Grenzwerte und in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) angegebenen Orientierungshilfen. Dabei wurden die medienübergreifenden Wechselwirkungen berücksichtigt. Den Forderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) nachkommend wurden im Rahmen der UVS drei Varianten untersucht.

Anregungen, Bedenken und Hinweise von Trägern öffentlicher Belange und Bürgern zur Planung und zur Umweltrelevanz des Vorhabens wurden berücksichtigt. Es wird festgestellt, daß eine Umweltverträglichkeit der Planung hinsichtlich der Schutzgüter Mensch (einschließlich Wohn- und Arbeitsumfeld, Freizeit, Erholung), Boden, Wasser, Klima, Luft (Lufthygiene) besteht.

Das Schutzgut Mensch betreffend ist auf die Feststellung zur Umweltverträglichkeit der auftretenden Schall- und Erschütterungsimmissionen hinzuweisen. Kultur- und sonstige Sachgüter werden vom Vorhaben nicht berührt, so daß auch hier eine Umweltverträglichkeit der Planung zu verzeichnen ist.

Nur eine bedingte Umweltverträglichkeit der Planung ist bezüglich der Schutzgüter Fauna und Flora gegeben.

Das ist auf die flächenmäßig großen Eingriffe in die Vegetationsbestände des Vorhabensbereiches zurückzuführen.

Diese Eingriffe werden aber weitgehend ausgeglichen oder durch Ersatzmaßnahmen in ähnlicher Weise wiederhergestellt (z. B. durch Entsiegelungen und Gehölzanpflanzungen).

Abschließend kann als Gesamtbewertung für das Vorhaben dessen Umweltverträglichkeit festgestellt werden.

GRÜNORDNUNGSPLAN³

8.1

Einleitung

- Nach der Änderung des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutz - BNatSchG) vom 22.04.1993 muß bei zu erwartenden Eingriffen in Natur und Landschaft aufgrund der Aufstellung von Bauleitplänen über die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Bauleitplan entschieden werden (§ 8a (1) BNatSchG).
- Durch die neue Gesetzgebung, nach der die Behandlung der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege in die Bauleitplanung vorgezogen wird, ist zusätzlich zum eigentlichen Grünordnungsplan (Grünordnerische Darstellung, wo - ebenfalls als Neuerung - Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dargestellt werden) ein Bestands- und Eingriffsplan notwendig.
- Der GOP gründet sich auf Bestandserhebungen im Frühjahr 1996, auf Grundlagen aus dem städtebaulichen Rahmenplan Halle-Neustadt, die Straßenbaumerfassung (ohne Mittelstreifen) der Stadt Halle sowie auf Luftbildaufnahmen.
- Dem Grünordnungsplan liegt die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zugrunde, aus der die Begründung und die Art der Kompensations- und z. T. Gestaltungsmaßnahmen abgeleitet werden.
- Die im B-Plan Nr. 90 festgesetzten grünordnerischen Maßnahmen entsprechen dem aktuellen Planungsstand des GOP.

Zwischenzeitliche Modifizierungen gegenüber dem Offenlage-Plan vom Januar 1997 beziehen sich insbesondere auf Konsequenzen, die sich aus verkehrstechnischen Notwendigkeiten ergaben.

8.2

Bestandsaufnahme, Situation und Bewertung

Die Bestandsaufnahme im Planungsbereich und die daraus abgeleitete Bewertung umfaßt folgende Aspekte:

³ Ernich + Berger GmbH, Ingenieure und Planer; "B-Plan Nr. 90 Halle-Neustadt Magistrale, Teil Grünordnungsplan", Halle, April 1997

- Naturräumliche Gliederung
 - Geologie und Boden / Altlasten
 - Oberflächenangebot, Landschaftsbild
 - Hydrologie
 - Klima / Lufthygiene
 - Vegetation und Fauna
-
- Gegenwärtige Raumnutzung und deren Auswirkungen auf Natur und Landschaft
 - Flächen und Landschaftsbestandteile mit Schutzziele

Auf der Grundlage dieser Analysekomponenten kommt der Grünordnungsplan zu folgender Gesamtbewertung (GOP, Kap. 2.9):

"Das Bebauungsplangebiet wird in weiten Teilen von Verkehrswegen bestimmt. Die größte zusammenhängende Vegetationsfläche stellt der Mittelstreifen der Magistrale dar, der in der monotonen, in weiten Teilen versiegelten Umgebung von Bedeutung für das Stadtbild und das Klima ist. Von ähnlicher Bedeutung sind die Grünanlagen, Verkehrsgrün sowie Straßenbäume, die neben der optischen und klimatisch ausgleichenden auch abgasfilternde Wirkung haben."

8.3

Auswirkungen der Bauvorhaben auf Natur und Landschaft

8.3.1

Geologie und Boden

Die Baumaßnahmen sind mit Erdbewegungen und dem Abtrag von Oberboden verbunden. Während einerseits auf dem Mittelstreifen Boden verdichtet, befestigt und z. T. versiegelt wird, kommt andererseits dem Boden die Entsiegelung von zwei Fahrbahnen zugute.

8.3.2

Oberflächengestalt / Landschaftsbild

Der Verlust von Gehölzbeständen und Rasenflächen wirkt sich zunächst während der Bauzeit negativ auf die Wahrnehmung des Stadtbildes aus.

Nach der Umgestaltung der Magistrale mit dem Rückbau der Fahrbahnfläche und der Anlage eines Boulevards mit umfangreichen Baumpflanzungen und Grüngestaltungsmaßnahmen ist jedoch eine deutliche Verbesserung des optischen Eindrucks zu erwarten.

8.3.3

Hydrologie

Das Grundwasser wird seit Beginn der Bautätigkeiten für die Wohnanlagen 1965 permanent abgesenkt. Der GW-Spiegel wird auf einem Niveau von 72-73 m über NN

gehalten, was einem Flurabstand von 3-6 m entspricht. Der Grundwasserstand ist oft größeren Schwankungen unterworfen.

Bei starken Niederschlägen und hohem Wasserstand der Saale steigt er entsprechend an. Wasserschutzgebiete gibt es im Untersuchungsgebiet nicht.

8.3.4

Klima / Lufthygiene

Versiegelung und Überbauung von freien Flächen besonders auf dem Mittelstreifen verhindern die Versickerung von Niederschlägen und fördern im Bereich des Mikroklimas die Aufheizung der Umgebung.

Durch Flächenentsiegelung und die Pflanzungen von Bäumen im Zuge der Gestaltung der Magistrale ist mit einer Verbesserung des Stadtklimas zu rechnen.

Der Transportverkehr in der Bauphase und der Betriebsverkehr verursachen Abgasemissionen. Setzt man eine Verminderung des Pkw-Individualverkehrs und eine erhebliche Reduzierung des Busverkehrs im Verlauf der "Magistrale" durch die Einführung einer Straßenbahnlinie voraus, ist eine positive Entwicklung des Stadtklimas in Halle-Neustadt zu erwarten.

8.3.5

Vegetation und Fauna

Das Bauvorhaben bedeutet zunächst den Verlust von Vegetationsflächen v. a. auf dem Mittelstreifen und damit auch Lebensraum für Tiere, vor allem für Vögel.

Bei der Neugestaltung der Magistrale (Pflanzungen, Fahrbahnenentsiegelung, Kompensationsflächen) entstehen aber neue Vegetationsflächen.

8.4

Landschaftspflegerische Zielvorstellungen und Maßnahmen

8.4.1

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Gestaltungsmaßnahmen

Durch die Baumaßnahmen geht eine Vegetation verloren, die zur Gestaltung von Verkehrsbegleitflächen gepflanzt wurde.

Die neuangelegten Grünflächen im Bereich der umgestalteten Magistrale stellen eine adäquaten Ausgleich dar. Zusätzlich werden einige Flächen neu gestaltet bzw. aufgebessert.

Die äußeren beiden Fahrbahnen der Magistrale zwischen Rennbahnkreuz und Nütlebener Straße / Hettstedter Straße werden entsiegelt und in die Gestaltung mit einbezogen.

Geplant sind:

1.) Bepflanzung der Magistrale

- Alleeartige Baumpflanzungen: (M3, M4, M6)
 - Artenauswahl
 - » Außenreihen Platanen
 - » Mittelreihen Acer platanoides "Emerald Queen"
 - » Akzentuierung im Kreuzungs- und Haltestellenbereich durch Fraxinus excelsior "Westhof's Glorie" oder eine rotblättrige Spitz-Ahorn-Sorte. Letzterer wird für die Gestaltung des Kreisverkehrs an der Weststraße sowie des Rennbahnkreuzes empfohlen.
- Ansaat von Rasenflächen: (M2, M5, M9)
 - Landschaftsrasen RSM 7.1.2 (mit Kräutern)

2.) Sukzessionsfläche an der Weststraße / B 80

- Entsiegelung der Fläche, Anlage einer Sukzessionsfläche mit hoch- und mehrstämmigen Laubbaumgruppen, Strauchgruppen und Steinhügeln (M1)
 - Entsiegelung des bisherigen Verkehrsübungsplatzes
 - » zur Schaffung von Vegetationsfläche
 - Pflanzung von Strauch- und Baumgruppen (Strauchgruppen nicht im unmittelbaren Straßenrandbereich)
 - » zur Verbesserung des Landschaftsbildes
 - » zur Förderung der Artenvielfalt
 - Steinhügel aus Abbruchgestein (Entsiegelung)
 - » zur Förderung der heimischen Fauna,
 - » als Lebensraum für Insekten, Reptilien und Kleinsäuger
 - Initialansaat (geringe Saatgutmenge ausgewählter Arten)
 - » Zweimalige Mahd ca. Juni und September / Oktober (bei hohem Nährstoffgehalt dreimalig) in den ersten beiden Jahren, danach natürliche Entwicklung.

3.) Erholungsfläche

- Pflanzung von Baumgruppen, Aufbessern von Rasenflächen durch blütenreiche Wildkräutersaat (M7)
 - zur Flächengestaltung im Bereich der Wohnbebauung
 - zur Förderung der Artenvielfalt
 - Artenauswahl
 - » Ahorn, Vogelbeere und andere heimische Arten

4.) Gehölzpflanzung in Anpassung an den Bestand

- zur Verbesserung des Landschaftsbildes (M8)

- 5.) Gehölzfläche / Grünanlage östl. Magistralen-Carrée
– Gehölzpflanzung als Verbesserung und Ergänzung der Grünfläche (M10)
– zur Bereicherung des Landschaftsbildes
– zur Förderung der Artenvielfalt
- 6.) Begrünen der Stützmauer an der Einbindung Rennbahnkreuz (M11)
– Stützmauer an der Einbindung Rennbahnkreuz:
Wilder Wein (*Parthenocissus tricuspidata* "Veitschii", selbstklimmend)

Ermittlung des Ausgleichsbedarfs

Zu Grunde liegt ein Biotoptypen-Bewertungsschlüssel (unter Verwendung von: W. Schulte, H. Sukopp, P. Werner (Hrsg.): Flächendeckende Biotopkartierung im besiedelten Bereich als Grundlage einer am Naturschutz orientierten Planung. In: Natur und Landschaft. 68 (1993). H. 10. S. 491 - 526).

Die Ermittlung des Ausgleichs richtet sich nach der Erheblichkeit des Eingriffs, also v. a. nach dem Wert der betroffenen Bereiche. Der betroffene Mittelstreifen läßt sich nicht ohne weiteres als Straßenverkehrsgrün definieren. Die Fläche ist ca. 15 m breit und gehölzreich. Zudem spielt sie als größte zusammenhängende Grün- bzw. Gehölzfläche in stark bebauter Umgebung eine bedeutende Rolle. Für die Gehölze wird ein Ausgleichsfaktor von 1,0 und für die Rasenflächen / Verkehrsbegleitgrün von 0,5 angesetzt.

Den gut entwickelten Sukzessionsflächen im westlichen Planungsbereich wird der Faktor 1,0 zugeordnet.

Beschreibung von Eingriff und Ausgleich / Ersatz

Als Vegetationsarten gehen durch das Bauvorhaben hauptsächlich die Gehölzbestände und die Rasenflächen des Mittelstreifens der Magistrale verloren.

Außerdem sind Sukzessionsflächen und einzelne Straßenbäume am Rand der Magistrale betroffen.

Zur Kompensation werden wieder Gehölz- und Rasenflächen auf der neu gestalteten Magistrale sowie zusätzliche Gehölzanpflanzungen geschaffen bzw. Bereiche entsiegelt und nach einer Initialbegrünung der natürlichen Sukzession überlassen.

Wo der GOP nicht ausdrücklich Pflanzenarten festschreibt sind nur einheimische (autochthone) und standortgerechte Pflanzenarten zu verwenden.

8.4.2

Schutzmaßnahmen während der Bauzeit

Alle wertvollen Landschaftsbestandteile, die nicht überbaut werden, werden geschützt, z. B. durch Abbändern oder Bretterschutz. Die genaue Festlegung ist Aufgabe der Ausführungsplanung bzw. wird vor Ort vom Landschaftsplaner bestimmt.

Auf eine flächensparende Anlage von Baustraßen und Baustelleneinrichtungen ist zu achten.

9.

RECHTLICHE FESTSETZUNGEN

9.1

Planungsrechtliche Festsetzungen

9.1.1

Allgemeines Wohngebiet

Die Bereiche für die Wohnbebauung sind als WA gem. § 4 BauNVO festgesetzt.

Da sie heute entweder bereits durch Wohnnutzung oder Einkaufsnutzung belegt sind, lassen sie primär eine Weiterentwicklung dieser Nutzungsarten zu.

Bedingt durch die geringen Flächenpotentiale und die zu erwartenden Konflikte sollen Tankstellen bzw. Gartenbaubetriebe (entspr. § 4 BauNVO ausnahmsweise zulässig) ausgeschlossen werden.

9.1.2

Gewerbegebiet

Die einzige im Geltungsbereich ausgewiesene gewerbliche Nutzung umfaßt das bereits heute genutzte Areal des Autohauses Mundt.

Um die Störungen und Konflikte bei weiteren Entwicklungen den benachbarten Wohnanlagen entsprechend adäquat zu halten, wird im Bebauungsplan die Nutzungsart "Eingeschränktes Gewerbegebiet GEE" festgesetzt.

Das ausgewiesene Baufenster bezieht sich ausschließlich auf den vorgenannten Nutzungsschwerpunkt.

9.1.3

Sondergebiet

Die bauliche Anlage des Straßenbahndepots (Remise) an der Soltauer Straße wird als Sondergebiet "SO HAVAG" ausgewiesen, weil es sich durch seinen Nutzungszweck und durch seine Ausformung von Baugebieten entspr. §§ 2 bis 10 der BauNVO wesentlich unterscheidet.

Das im B-Plan-Entwurf festgesetzte Baufenster basiert auf der vom Büro Emch + Berger in Abstimmung mit der HAVAG (Hallesche Verkehrsbetriebe GmbH) entwickelten Vorzugslösung (siehe Kapitel 5).

9.1.4

Maß der baulichen Nutzung

Vor dem Hintergrund der vorhandenen städtebaulichen Maßstäbe in Halle-Neustadt ist eine Ausnutzung der Obergrenzen entspr. BauNVO berechtigt; um so mehr als nur wenige Ausweisungen die Grundflächenzahl bzw. Geschoßflächenzahl beinhalten. In den übrigen baulichen Ausweisungen

- Straßenbahndepot
- Parkieranlagen (Paletten, Parkhaus Remise)
- Passendorfer Straße

wurden maximal zulässige Höhen (H_{\max} / FH_{\max}) festgesetzt, um die Volumina der Baukörper angemessen zu begrenzen.

9.1.5

Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur- und Landschaft

Die im B-Plan Nr. 90 festgesetzten grünordnerischen Maßnahmen entsprechen den Aussagen und Empfehlungen des parallel erarbeiteten und ergänzten Grünordnungsplanes und sind in Kapitel 8 ausführlich dargelegt.

9.1.6

Verkehrsflächen

Im B-Plan Nr. 90 sind entsprechend den Planzeichnungen örtliche Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sowie Flächen für den Schienenverkehr festgesetzt.

Die Aufteilung der örtlichen Verkehrsflächen in Straße / Radverkehrsanlage / Gehweg trägt keinen Festsetzungscharakter.

9.2

Bauordnungsrechtliche Festsetzungen

9.2.1

Gebäudespezifische Aspekte

Der B-Plan Nr. 90 enthält bauordnungsrechtliche Festlegungen nur in begrenzter Form, da der Zielsetzung dieses Rechtsplanes entsprechend der inhaltliche Schwerpunkt auf der Definition bestehender und geplanter Verkehrsanlagen bzw. -flächen liegt.

Deshalb beschränken sich die baulichen Festsetzungen auf

- Traufhöhen
- Fassadenverkleidungen

9.2.2

Werbeanlagen

Grundsätzlich sind aus städtebaulicher Sicht derartige Elemente nicht nur denkbar und zulässig, sondern in einigen Bereichen sogar erwünscht (z. B. Merkzeichen, Info-Säulen, ...).

Durch die Schaffung neuer Platzräume mit städtischem Typus (z. B. Rennbahnkreuz, ...) werden Freiräume definiert, die sich im besonderen für derartige Zwecke eignen. In Verbindung mit künstlerischen bzw. design-spezifischen Ausformungen können durchaus stadtbildprägende Verbesserungen im Bereich der Großsiedlung Halle-Neustadt entstehen.

Die geschößbezogene Höhenbegrenzung wurde vor dem Hintergrund der überwiegenden Wohnnutzung im Stadtteil Neustadt gewählt.

10.

FLÄCHENBILANZ

Innerhalb des Geltungsbereiches des B-Planes Nr. 90 "Halle-Neustadt Magistrale" ergibt sich auf der Grundlage des B-Plan-Entwurfs vom April 1997 folgende Flächenbilanz:

FLÄCHENARTEN	FLÄCHE	%-ANTEIL
Geltungsbereich B-Plan Nr. 90	48,60 ha	100,00 %
Öffentliche Verkehrsflächen	37,50 ha	77,16 %
- Straßenbahn	6,6 ha	13,58 %
- Fahrverkehr	11,6 ha	23,87 %
- Radwege	2,1 ha	4,32 %
- Fußwege	3,9 ha	8,02 %
- öff. Parkierung	2,1 ha	4,32 %
- Verkehrsgrün	11,2 ha	23,05 %
Öff. Grün- und Freiflächen	6,30 ha	12,96 %
- Grünflächen	5,8 ha	11,93 %
- Platzflächen	0,5 ha	1,03 %
Private Parkierungsflächen	1,30 ha	2,67 %
Private Grünflächen	0,20 ha	0,41 %
Fläche allg. Wohngebiet (WA)	1,20 ha	2,47 %
Fläche eingeschr. Gewerbegebiet (GEE)	1,40 ha	2,88 %
Sondergebiet (SO)	0,50 ha	1,03 %
Flächen für Ver- und Entsorgung	0,20 ha	0,41 %