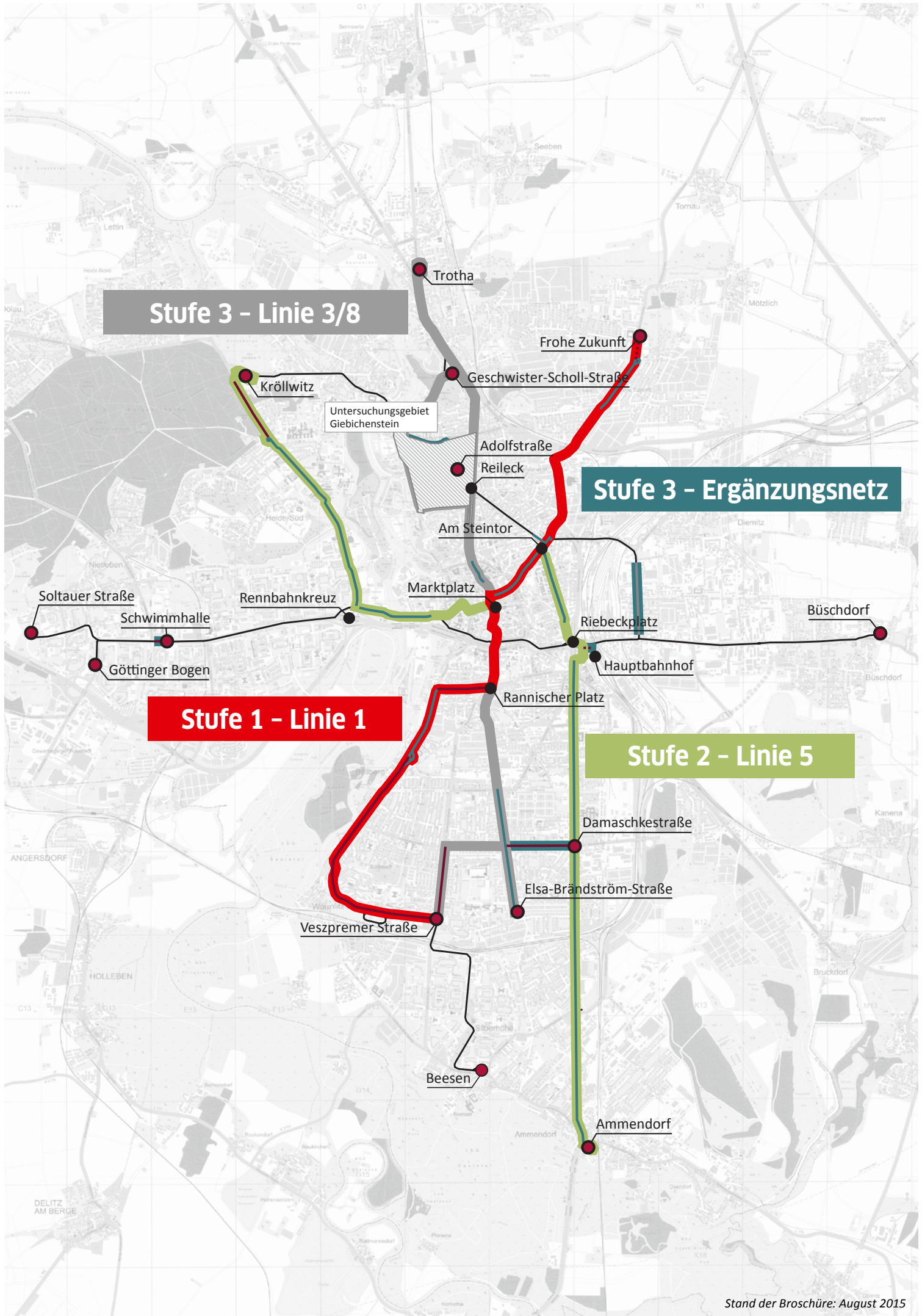




STADTBAHN HALLE
Stadt Halle | Stadtwerke Halle

Wir bauen für die Zukunft

Das Programm STADTBAHN Halle schafft mehr Lebensqualität in Halle (Saale).



Stufe 3 - Linie 3/8

Stufe 3 - Ergänzungsnetz

Stufe 1 - Linie 1

Stufe 2 - Linie 5

Untersuchungsgebiet
Giebichenstein



Neue Mobilität

Wichtig für die aufstrebende Metropolregion Mitteldeutschland



Metropolregionen sind Motoren der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung mit guter Erreichbarkeit auf europäischer und internationaler Ebene und weiter Ausstrahlung auf das Umland. Das Land Sachsen-Anhalt setzt auf die Metropolregion Mitteldeutschland, die im Jahr 2020 zu den attraktivsten und innovativsten Wirtschafts-, Wissenschafts- und Kulturregionen in Europa zählen und dynamisches Wachstum mit hoher Lebensqualität verbinden will. Halle (Saale) ist ganz vorn dabei: Ob mit der Nationalen Akademie der Wissenschaften, dem UNESCO-Welterbe-

antrag der Franckeschen Stiftungen oder dem Ausbau der Saalestadt zu einem Wissenschaftsstandort, der kontinuierlich entwickelt werden muss. Diesen Wandlungsprozess unterstützen wir gezielt und brauchen dafür einen schnellen, zuverlässigen und damit komfortablen Personennahverkehr für die Reisenden in der Region. Der Fokus der Landesverkehrspolitik liegt vor allem darauf, Mobilität neu zu definieren und den Ausbau eines leistungsfähigen Stadtbahnsystems besonders zu fördern. Mit der Beteiligung des Bundes werden Land und Stadt Halle spürbar entlastet.

Thomas Webel, Minister für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt

Motor für die Stadtsanierung

Programm stärkt den Standort Halle (Saale)



Die Stadt Halle (Saale) hat sich zu einem lebendigen Bauplatz entwickelt. Mehr als 1,5 Milliarden Euro werden hier in den nächsten Jahren investiert. Zahlreiche Bauvorhaben verändern die Händelstadt nachhaltig und stellen sie sehr gut auf im Wettbewerb der Standorte. Eines der größten Vorhaben setzen die Stadt Halle (Saale), die Stadtwerke Halle und die Hallesche Verkehrs-AG gemeinsam im Rahmen des STADTBAHN Programms um. Rund 221 Millionen Euro sind allein in der zweiten Programm-Phase vorgesehen, mit ambitionierten Vorhaben wie dem Umbau des Ranischen Platzes und des Steintors. Mit der Erneuerung

wichtiger innerstädtischer Verkehrsknotenpunkte geht die Neugestaltung des Umfeldes einher. So eröffnet auf dem Steintor-Areal noch in diesem Jahr das Geistes- und Sozialwissenschaftliche Zentrum der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg; eine moderne Passage soll den neuen Campus im Jahr 2016 mit dem traditionsreichen Steintor-Varieté verbinden. Das STADTBAHN Programm verbessert das Mobilitätsangebot des öffentlichen Nahverkehrs erheblich – und es setzt wichtige Impulse für die hallesche Stadtentwicklung im Dreiklang von Kultur, Wirtschaft und Wissenschaft. **Dr. Bernd Wiegand, Oberbürgermeister der Stadt Halle (Saale)**

Was ist das Programm STADTBahn Halle?



Das Programm STADTBahn Halle bietet die einmalige und einzige Möglichkeit, die Infrastruktur der Halleschen Verkehrs-AG und die Versorgungsinfrastruktur der Stadtwerke Halle nachhaltig auszubauen, um den Anforderungen an den ÖPNV der nächsten Jahrzehnte gerecht zu werden. Die Stadt Halle, die Stadtwerke Halle und die Hallesche Verkehrs-AG (HAVAG) als Maßnahmeträger nutzen das Programm, um dort, wo gebaut wird, auch die gesamte unterirdische Infrastruktur zu verbessern. Gleichzeitig werden Gas-, Elektro-, Abwasser- und Trinkwasserleitungen entlang der Strecken

saniert. Auf Grund der vielen Projektbeteiligten sowie der technischen und förderrechtlichen Randbedingungen ist das Projekt sehr komplex. Die HAVAG als Maßnahmeträger, die Stadtwerke-Töchter EVH und Hallesche Wasser und Stadtwirtschaft (HWS) sowie andere Versorger und die Stadt Halle sind hierbei mit ihren zuständigen Fachbereichen stark gefordert. Die Umsetzung des Programms geschieht sehr ehrgeizig unter hohem zeitlichen Druck, um die Beeinträchtigungen für alle Verkehrsteilnehmer so gering wie möglich zu halten. Diese Broschüre beleuchtet die Komplexität des Vorhabens. **Prof. Dr. Matthias Krause, Geschäftsführer der Stadtwerke Halle GmbH**

Bedeutung und Effekt für Halle (Saale)

Ziel des ambitionierten Programms ist der Ausbau einzelner Linien des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zur STADTBahn Halle und damit die Sicherung eines zukunftsfähigen Nahverkehrs für Halle (Saale). Auf einzelnen Linien wird die Straßenbahn vom Individualverkehr getrennt, nur bei sehr engen Straßenverhält-

nissen muss auf eine Trennung verzichtet werden. Hier wird durch die Gesamtgestaltung die Aufwertung zur STADTBahn erreicht. Dort, wo gebaut wird, werden auch gleichzeitig die unterirdischen Versorgungsleitungen erneuert.

Was macht die Straßenbahn zur STADTBahn?

- Höhere Reisegeschwindigkeit, damit Verringerung der Reisezeit
- Höheres Maß an Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- Sicherung von Anschlüssen durch zuverlässiges Management bei der Fahrgastinformation und in Havariefällen
- Höherer Komfort für Fahrgäste, z. B. durch ausgebaute Niederflurbahnsteige, Barrierefreiheit, ruhigeres Fahrverhalten der Straßenbahnen
- Minimierung der Lärmbelastung
- Bessere Wirtschaftlichkeit für den Betreiber

Welche Meilensteine wurden bereits erreicht?

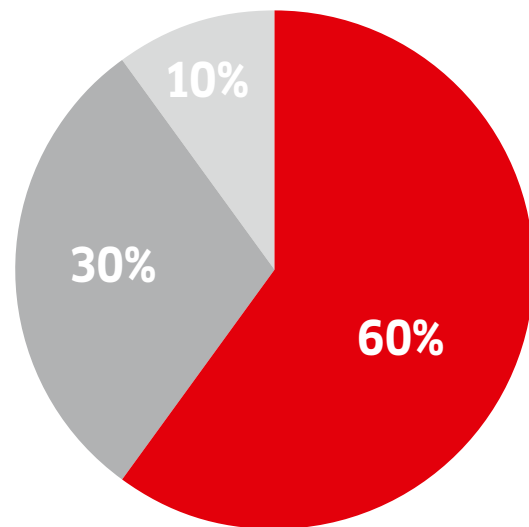
Die Stadt Halle, die Stadtwerke Halle und die HAVAG haben im März 2013 mit dem Ausbau der Straßenbahn zur STADTBahn begonnen. Schwerpunkte im Jahr 2013 waren die Umgestaltung der nördlichen Großen Ulrichstraße und der Torstraße, die zusätzlich über die EU mit

EFRE-Mitteln gefördert wurde. 2014 und 2015 stand der Um- und Ausbau des Rannischen Platzes im Mittelpunkt der Bautätigkeit. Ende 2014 begann die Modernisierung des Steintors.

Wer finanziert das Programm STADTBAHN Halle?

Das Programm STADTBAHN Halle wird zu 90 Prozent mit Fördermitteln für den ÖPNV von Bund und Land gefördert. Die Stadtwerke Halle GmbH beteiligt sich mit Eigenmitteln. Das Volumen der Projekte aller drei Stufen liegt bei 300 Millionen Euro.

Woher kommt die Förderung?



- Bundesmittel
- Land Sachsen-Anhalt
- Eigenmittel HAVAG

Vorteile für die Stadt Halle (Saale) und ihre Bürger:

- Modernisierung des Straßenbahnnetzes als Beitrag zur Stadtgestaltung und -entwicklung
- Vermeidung von Unfällen
- Verringerung von CO₂-Emissionen
- Erneuerung der Verkehrsanlagen und der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur als Folgemaßnahmen (z.B. Abwasserkanäle, Strom- und Gasleitungen, Fuß- und Radwege)
- Entlastung des städtischen Haushaltes wegen hoher Förderquote

Nutzen für das Unternehmen Stadtwerke Halle:

- Erhöhung des Kundenfokus durch verbessertes Angebot
- Steigerung der Wirtschaftlichkeit der Halleschen Verkehrs-AG (Einsparung von Betriebskosten z. B. durch kürzere Reisezeit)
- Langfristig stabile Stromversorgung durch Erneuerung der Fahrleitungen und der Kabel
- Reduzierung des Werkstattaufwandes, Einsparung von Personalkosten, Fahrstrom und Kosten für Wagenreinigung
- Lebensdauer der neuen Fahrzeuge verlängert sich bei einem komfortablen, zur STADTBAHN ausgebauten Schienennetz
- Keine Begegnungsverbote für Straßenbahnen wegen bspw. zu enger Gleisabstände in Kurven mehr
- Volkswirtschaftlicher Gesamtnutzen: Einsparungen im Jahr in Höhe von 4,7 Millionen Euro

Die drei Stufen der STADTBAHN Halle

Wann wird welche Stufe ausgebaut?

Wir stellen in dieser Broschüre alle Teilprojekte der Stufe 1 sowie einige Teilprojekte der Stufe 2 vor. Ausgehend vom August 2015 geben wir einen Rückblick über bereits realisierte, einen Stand zu aktuellen und einen Ausblick auf geplante Vorhaben.

Linie 5

- Gimritzer Damm (2015-17)
- Mansfelder Straße West (2018)
- Magdeburger Straße (2018)
- Merseburger Straße, ÖPNV-Verknüpfungspunkte zur S-Bahn Rosengarten und Ammendorf (2017-19 / drei Planungsabschnitte mit jeweils einzelnen Beschlüssen)

2

1

Linie 1

- Große Ulrichstraße (fertig gestellt seit Mitte 2013)
- Torstraße (fertiggestellt seit Ende 2013) und Rannischer Platz (2014/15)
- Am Steintor (2014-2017)
- Böllberger Weg Nord (2015/16) und Süd (2017/18)
- Dessauer Straße und Endstelle Frohe Zukunft (2016/17)
- Große Steinstraße (2017/18)
- Südstadtring, Durchbindung Schleife Südstadt und Verknüpfungspunkt Veszpremer Straße (2016-18)

3

Line 3/8 und Ergänzungsnetz

ab voraussichtlich 2020

- Bereich Giebichenstein
- Bernburger Straße
- Große Ulrichstraße (vorgezogene Maßnahme zur Sicherung der Umleitungsstrecke Steintor)
- Elsa-Brändström-Straße
- Paul-Suhr-Straße
- Damaschkestraße
- Freiimfelder Straße

Was bisher geschah:



Die Große Ulrichstraße nach dem Umbau.

Große Ulrichstraße

Die Große Ulrichstraße, die Haltestelle am Ende der Geiststraße und der Verkehrsknoten Universitätsring sind bereits fertiggestellt. Diese Maßnahme wurde als Vorbereitung für den Ausbau des Steintors vorgezogen. Eingeschlossen in die Umbaumaßnahmen war die Gestaltung der Platzflächen am Neuen Theater sowie an der Einmündung Jäggasse. Ziel war die Verflechtung der Altstadt Richtung nördliche Innenstadt/Geiststraße. Der Bau erfolgte mit hoher gestalterischer Qualität, funktionsgerecht und entsprechend den Ansprüchen mobilitätseingeschränkter Personen. Die Bedürfnisse von Radfahrern und Fußgängern wurden ebenso berücksichtigt.

Die Straßenzüge wurden zu ÖPNV-Straßen mit Tempo-20-Zone für Anlieferverkehr umgebaut, Gehwege wurden verbreitert und barrierefrei an Haltestellen (erhöht) und an Straßeneinmündungen (abgesenkt) gestaltet. Die Fußgängerquerung über den Universitätsring wurde durch einen Ampelanlage sicherer, Radwege sind nun eindeutig und klar.



Die Große Ulrichstraße vor dem Umbau.



Die Strecke Neustadt - Riebeckplatz - Hauptbahnhof - Büschdorf war das erste große Projekt gemeinsam mit dem Bund. Hier zur Streckeneröffnung 2012.

Torstraße



Die Haltestelle in der Torstraße wurde auf 45 Metern barrierefrei umgestaltet.

Das Teilprojekt Torstraße ist bereits fertiggestellt, die Freigabe erfolgte Ende 2013. Auf einer Länge von 580 Metern zwischen Rannischem Platz und Böllberger Weg wurden die Gleisanlagen, Fahrbahnen und Gehwege umgestaltet. Erneuert wurden die Straßen- und Gleiswässerungsanlagen, die Straßenbeleuchtungs-, die Fahrleitungs-, die Bahnstrom- und die Kommunikationsanlagen. Das Trinkwasser- und Energieversorgungsnetz wurde vollständig erneuert, Kabelnetze

zur Datenübertragung neu gebaut, bestehende Abwasserkanäle und partiell Gasleitungen saniert. Es gibt nun einen Schutzstreifen für Radfahrer in der gesamten Torstraße, auch im Bereich der Haltestelle Kurt-Tucholsky-Straße. Die Haltestelle wurde auf 45 Metern Länge barrierefrei umgestaltet, inklusive akustischer Fahrgastinformation, Blindenleitsystem und einem Fahrgastunterstand. Alle Vorgärten in der Torstraße konnten erhalten werden.



Die Torstraße vor dem Umbau.



Die Torstraße nach dem Umbau.

Rannischer Platz



Der Rannische Platz vor der Modernisierung.

Im März 2015 startete die Umgestaltung des Rannischen Platzes, einem wesentlichen Bestandteil des Programms STADTBahn Halle. Wegen der Bauarbeiten musste der Straßenbahnverkehr unterbrochen werden. Seit Juli 2015 fahren die Straßenbahnen wieder in Nord-Süd-Richtung über den Platz, im Herbst 2015 wird die

Neugestaltung des Platzes abgeschlossen sein. Nach Fertigstellung des neuen Rannischen Platzes profitieren Anwohner, Autofahrer und Fußgänger von einem modernen, zeitgemäßen und barrierefreien Platz, der übersichtlicher und sicherer ist.



Der Rannische Platz während des Umbaus.



Auch die unterirdischen Versorgungsleitungen wurden erneuert.

Zurzeit im Bau:

Am Steintor

*Symbiose zwischen Verkehr und Städtebau
in beispielgebender Weise*



Der Steintor-Platz vor dem Umbau.

Der Steintorumbau ist eines der wichtigsten Vorhaben im Programm STADTBahn Halle, das mit der ÖPNV-Förderung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (MLV) ermöglicht wird. Die Gesamtkosten des Umbaus betragen 21 Millionen Euro. Hiervon werden etwa zwei Millionen Euro durch die Stadt Halle für die Gestaltung der Grünbereiche und Platzflächen anteilig über die Städtebauförderung als Zusatzmaßnahme investiert.

Die Platzfläche Am Steintor und die Kreuzungsbereiche Ludwig-Wucherer-Straße/Paracelsusstraße/Berliner Straße, sowie die Ludwig-Wucherer-Straße bis Emil-Abderhalden-Straße werden komplett neu gestaltet und leistungsfähig ausgebaut.

Der Verkehrsknoten Am Steintor hat eine hohe verkehrliche Bedeutung und eine starke Ausstrahlung als Stadtplatz. Hier herrscht viel Verkehr durch Autos und Straßenbahnen. Im Kontrast dazu steht die südlich gelegene Parkanlage.

Zeitgleich entsteht neben dem Steintor-Varieté ein Wohn- und Geschäftshaus mit Passage zum Steintorcampus. Erste Ergebnisse sind zu sehen: Das älteste Varieté Deutschlands erstrahlt in neuem historischen Glanz und der Campus des Geistes- und Sozialwissenschaftlichen Zentrums der Martin-Luther-Universität, in Nachbarschaft des Varietés, ist fast vollendet.

Das Vorhaben teilt sich in drei Teilbereiche: der komplexe Verkehrsknoten im Bereich des Rossplatzes/Berliner Straße, der Knoten Ludwig-Wucherer-Straße und der Knoten

im Platzbereich des Steintors. Wichtige verkehrliche Ziele sind die klare Gestaltung zur sicheren Führung des gesamten Verkehrs, ob Straßenbahn, Auto, Fußgänger oder Radfahrer.

Zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen wird am Steintor eine zentrale Haltestelle an der westlichen Flanke des Platzes entstehen. Die neue Gleisführung verläuft behinderungsfrei außerhalb der Fahrbahnen des Autoverkehrs. Parallel zum Gleis entstehen separate Radwege.

Im Bereich des Rossplatzes/Berliner Straße entsteht eine Ampelkreuzung. Der Kfz-Verkehr vom und zum Reileck führt künftig über die neue Gudrun-Goeseke-Straße und mündet an einer Ampelkreuzung im Bereich der Emil-Abderhalden-Straße in die bestehende Ludwig-Wucherer-Straße. Die Berliner Straße und die Paracelsusstraße werden mit zusätzlichen Fahrstreifen angebunden. In Richtung Süden (Platz Am Steintor) wird die Straßenbahn in die westliche Seitenlage verlegt, was eine behinderungsfreie Fahrt ohne Überlagerung mit dem Kfz-Verkehr erlaubt (siehe Grafik auf Seite 12).



Alltäglich: unübersichtliche Verkehrsführung vor dem Umbau.

Bis es soweit ist, stehen große Aufgaben vor allen Beteiligten. Den Verkehrsbauleistungen gehen umfangreiche Arbeiten an der unterirdischen Versorgungsinfrastruktur voraus. Die Stadt Halle, die Stadtwerke Halle und die Hallesche Verkehrs-AG als Maßnahmeträger des Gesamtvorhabens stellen sich diesen Herausforderungen.



„Mit diesem komplexen Vorhaben schaffen wir den Spagat zwischen einer geordneten und sicheren Verkehrsführung sowie der städtebaulichen Aufwertung des Platzes bei gleichzeitiger Schaffung einer neuen Aufenthaltsqualität“, so Uwe Stäglich, Beigeordneter der Stadt Halle für Stadtentwicklung und Verkehr.

Dieses innerstädtische Komplexvorhaben erfordert ein anspruchsvolles Baustellenmanagement, welches auf den Erfahrungen der erfolgreich umgesetzten Großvorhaben der vergangenen Jahre, wie zum Beispiel beim Umbau des Riebeckplatzes, aufbaut.

Am 20. Juli 2015 startete der dritte große Bauabschnitt am Steintor. Es werden die Verkehrsanlagen und die unterirdischen Versorgungsleitungen in der Großen Steinstraße und der verlängerten Magdeburger Straße umgebaut. Die Fertigstellung dieses Bauabschnittes ist bis zum Jahreswechsel vorgesehen.



„In einer konzertierten Aktion arbeiten unsere Stadtwerkeunternehmen an den Abwasser- und Trinkwasserleitungen, den Elektro-, Gas- und Fernwärmetrassen sowie an Datenverbindungen. Insbesondere die Maßnahmen an den Abwasseranlagen in großen Tiefen erfordern aufwendige Technik“, weiß Prof. Dr. Matthias Krause, Geschäftsführer der Stadtwerke Halle.



„Alles zusammen ist das eine sehr komplexe Maßnahme und eine echte Herausforderung. Für die Belange der Anlieger und eine gute Kommunikation hat die HAVAG vor Ort ein Baubüro eingerichtet“, unterstreicht Vinzenz Schwarz, Vorstand der Halleschen Verkehrs-AG.



So schön sieht der Steintorplatz, Halles neue Mitte, künftig aus. Grafik: Roland Böhm/HAVAG

Weiterführende Maßnahmen

Ab 2016 gibt es zwei weitere Bauphasen: Ausbau der neu entstehenden Kreuzung im Bereich Berliner Straße/Paracelsusstraße und Ausbau der Ludwig-Wucherer-Straße bis zur Emil-Abderhalden-Straße. Die Bauarbeiten erfolgen in mehreren Bauabschnitten und Baufeldern, um die Beeinträchtigungen für den gesamten Verkehr und die Anlieger so gering wie möglich zu halten. Die Gesamtfertigstellung ist für die erste Jahreshälfte 2017 geplant.

Das sagen Bürger und Anwohner:



„Wir vom Steintor-Variété freuen uns auf einen attraktiven, modernen Steintorplatz. Unsere Besucher können wir dann auf einer großzügigen Freifläche vor dem Variété begrüßen. Zudem werden wir gemeinsam mit der GWG in einem Neubau Studentenwohnungen, Gastronomie u.v.m. einrichten.“

Rudenz Schramm, Geschäftsführer des Steintor-Varietés



„Unser Verband begrüßt die Umgestaltung des Verkehrsknotenpunktes sehr und wir hoffen, dass der Platz danach uneingeschränkt barrierefrei ist.“

Andrea Holz, Geschäftsführerin des am Steintor ansässigen Behinderten- und Rehabilitations-Sportverbands Sachsen-Anhalt e. V.



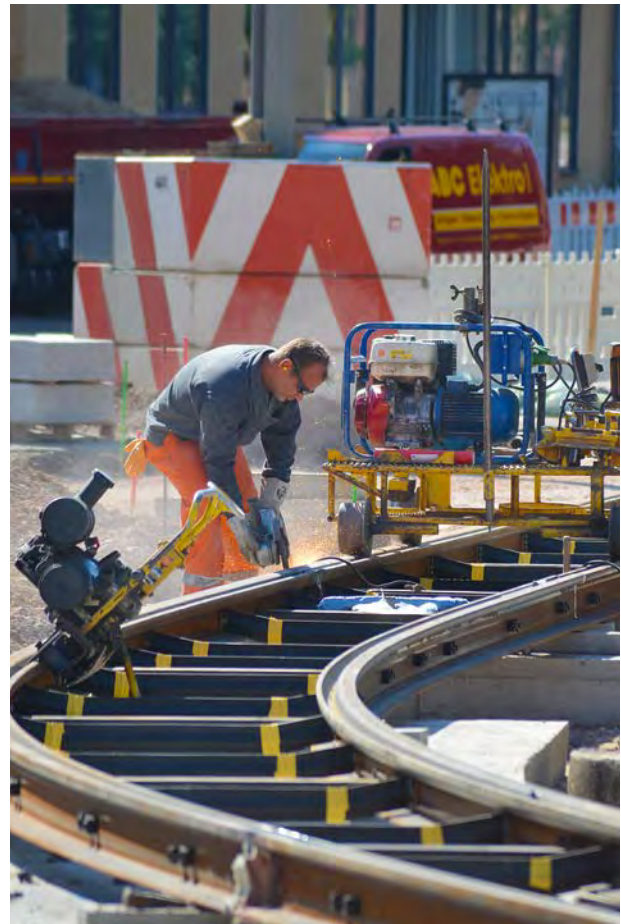
„Die Verkehrsführung Am Steintor ist für jeden Verkehrsteilnehmer unbefriedigend, und es ist schon lange an der Zeit, dass die Kreuzung entschärft wird.“

Spätestens jetzt, wo der neue Campus entsteht und der Verkehr dort deutlich zunehmen wird.“

Hans-Joachim Berkes, Sprecher des Fahrgastbeirates der HAVAG

Bauleistungen

- 16 Weichen inklusive Gleiswechsel
- 4.550 Meter Schienen werden verlegt
- 33.000 Kubikmeter Erde werden bewegt
- 13.000 Kubikmeter Asphalt werden befestigt
- 15.500 Quadratmeter Freifläche entstehen
- 18.000 Meter Versorgungsleitungen werden verlegt
- 169 Gewächse werden neu gepflanzt und Grünbereiche gestaltet



Zahlen und Fakten zum Steintorplatz

- 6 Straßen münden derzeit auf den Platz
- mehr als 700 Straßenbahnzüge passieren täglich den Verkehrsknoten
- etwa 33.000 Autos queren täglich

Der Steintorplatz während des Umbaus.



Was man am Ende nicht sieht: Auch unterirdisch werden Versorgungsleitungen erneuert. Insgesamt 18.000 Meter allein am Steintor. Dieser komplexe Leitungsplan veranschaulicht dies.

Historischer Exkurs:

Das Steintor



Übersichtskarte Halle (Saale) und Umgebung im Mittelalter (Hertzberg: Stadtchronik Bd.1, 1888)



Blick vom Steintor auf die Wohnhäuser in der Magdeburger Straße, früher Hindenburgstraße und Leninallee. Schienen und Oberleitungen der AEG Stadtbahn Linie 4 sind zu sehen. Foto: BK 18237, um 1900. Quelle: Stadtarchiv Halle (Saale)



Blick über die Steintorkreuzung auf das Haus Am Steintor 14, abgerissen 1913. Im Hintergrund der Wasserturm Nord. Schienen und Oberleitungen der AEG Stadtbahn Linie 4. Foto BK 4339, um 1901. Quelle: Stadtarchiv Halle (Saale)

1920 – 1960: Vom „Platz am Steintor“ zum „Marx-Engels-Platz“

1926 ist die Bebauung am Steintor abgeschlossen. Die Bedeutung des Platzes wächst und das Verkehrsaufkommen nimmt zu, auch weil Halle (Saale) im Jahr 1927 die 200.000-Einwohner-Marke knackt. In den 1940er Jahren wird der „Platz am Steintor“ in „Marx-Engels-Platz“ umbenannt, im Volksmund bleibt es aber beim „Steintor“.

1960 erhält der Platz ein neues Erscheinungsbild, die Straßenbahnen halten an einer zentralen Haltestelle. Für eine deutliche Verkehrsentslastung sorgen der Bau der Hochstraße und des damaligen Ernst-Thälmann-Platzes (heute Riebeckplatz). Gleichzeitig verliert der Marx-Engels-Platz aber auch an Bedeutung und erfährt keine weiteren Umbauten.



Halle (Saale), Am Steintor (damals: Marx-Engels-Platz), Foto: Melzer, © Bild und Heimat, 1980. Quelle: www.HalleSaale.info



Das Steintor-Variété 2014
Foto: Hallesche Verkehrs-AG



Am Steintor, 2014
Foto: Hallesche Verkehrs-AG

1600 – 1917: Von der Pferdebahn zur ersten elektrischen Straßenbahn

1637 verläuft vor der Stadt Halle (Saale) eine Handelsstraße nach Wittenberg, an der ein steinernes Tor aus dem Jahr 1182 steht. Die Steintorvorstadt wird damals als Hinrichtungsstätte genutzt. Um 1806 entsteht die Straßenbezeichnung „Vor dem Steintor“, die Straßen werden begradigt, Chausseen entstehen.

Ende des 19. Jahrhunderts entstehen die Institute der Universität und das Mediziner-Viertel. 1882 öffnet die erste Pferdebahn in Halle, sechs Jahre später werden die ersten Schienen am Steintor verlegt. Erstmals fahren am 30. August 1889 die Wagen auf der Strecke Bahnhof - Magdeburger Straße - Steintor - Große Steinstraße bis zur Post, tagsüber sogar im 6-Minuten-Takt.



Am Steintor, 1960er Jahre
Foto: Wolfgang Reppe



Halle, Am Steintor (damals: Marx-Engels-Platz), © Heldge KG, 1972. Quelle: www.HalleSaale.info



Ansichtskarte von 1932: Am Steintor mit Straßenbahnen. Verlag: Postkartenverlag Walter Meixner, Leipzig. Postkarte: ansichtskarten-lexikon.de

1980 – heute: Von alten und neuen Haltestellen zur Neugestaltung des Platzes

1971 ist die Haltestelle Am Steintor Teil einer bedeutenden Straßenbahnstrecke, nämlich der Linie 5 von Halle (Saale) nach Bad Dürrenberg. Mit einer Länge von 30,7 Kilometern ist sie zu der Zeit die längste Straßenbahnstrecke der DDR.

In den 1980er Jahren erhöht sich die Zahl der Fahrgäste so stark, dass teilweise Tatra-Großzüge eingesetzt werden müssen. Da diese zu lang für die Halte-Insel sind, werden die Haltestellen in die Große Steinstraße und in die Magdeburger Straße verlegt. Die Wartehalle wird abgerissen und das Fundament zu einer Blumenrabatte umgebaut.

Ausblick:

Böllberger Weg Nord

Im Sommer 2015 begann der Ausbau des südlichen Teiles des Böllberger Weg Nord. Dieser 850 Meter lange Bauabschnitt erstreckt sich von der Geseniusstraße bis Böllberg, einschließlich der Wendeschleife der Straßenbahn. Das Bauende liegt zwischen der Hafenbahntrasse und Einmündung Max-Lademann-Straße.

Die Verkehrsanlagen befinden sich derzeit in einem schlechten baulichen Zustand und genügen hinsichtlich ihrer Maße und Beschaffenheit nicht mehr den praktischen Anforderungen und entsprechen nicht dem aktuellen Stand der Technik. Insbesondere sind der Radverkehr und der ÖPNV betroffen.

Der komplexe Ausbau wird die verschiedenen Verkehrarten durch die Neuaufteilung des Straßenraumes trennen. Den Förderrichtlinien entsprechend sollen für den Straßenbahnverkehr eine behinderungsfreie Fahrt und ein barrierearmer Fahrgastzugang geschaffen werden. Der öffentliche Straßenraum wird städtebaulich aufgewertet, beispielsweise durch eine möglichst weitreichende straßenbegleitende Baumallee. Zunächst starteten die vorbereitenden Maßnahmen der Versorgungsunter-

nehmen, insbesondere der HWS und EVH. Diese schaffen unterirdisch die notwendigen Voraussetzungen für den späteren Verkehrsbau. Für den Bereich zwischen Torstraße und Geseniusstraße wird noch an einer umsetzungsfähigen Lösung gearbeitet.



Der Böllberger Weg vor dem Umbau.

Dessauer Straße und Frohe Zukunft



Die Frohe Zukunft vor dem Umbau.



Plan vom Umbau der Endstelle Frohe Zukunft

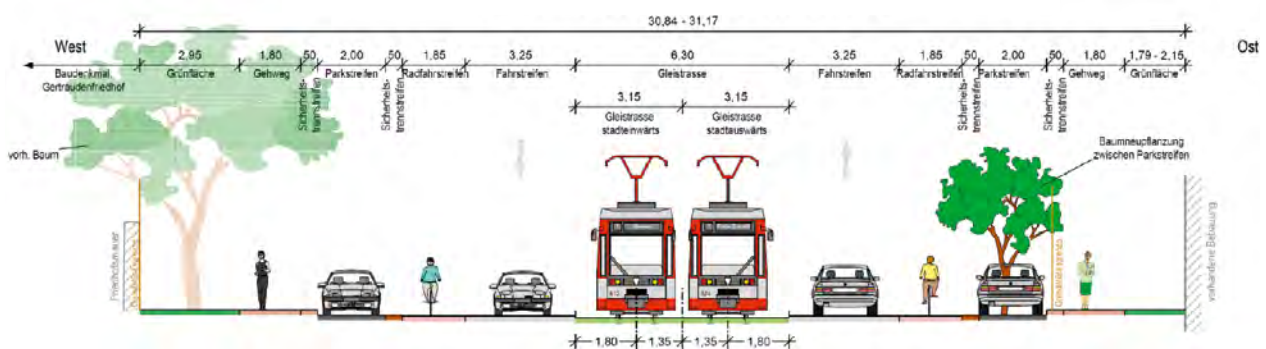
Mit dem Ausbau der Dessauer Straße zwischen Landrain und Frohe Zukunft soll der Straßenraum komplett umgestaltet werden. Die heute in Seitenlage verlaufende Gleisstrasse wird künftig in der Mitte verlaufen. Die Zugangsbedingungen an den Haltestellen sind derzeit unzureichend, da sichere und barrierefreie Bahnsteige und Fahrgastinformationen fehlen. Darüber hinaus stellt die Kreuzung der Gleise am Landrain eine Gefahrenstelle dar.

Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Bahn mit einer integrierten Fahrradabstellanlage ausgebaut. Es entstehen Bahnsteige mit der Möglichkeit vis-à-vis vom Bus zur Straßenbahn bequem und barrierefrei umzusteigen.

Durch den Ausbau der Dessauer Straße werden die Sicherheit und der Komfort für alle Verkehrsteilnehmer deutlich erhöht, die Straße wird insgesamt aufgewertet. Der Straßenzug erhält beidseitig Radverkehrsanlagen und Stellflächen für Pkw sowie eine zusätzliche Baumreihe auf der Ostseite. Die westliche Baumreihe bleibt erhalten. Die Endstelle „Frohe Zukunft“ wird zu einem modernen



Die Dessauer Straße vor dem Umbau.



Die Straßenbahntrasse verläuft künftig in der Mitte der Straße (Planung).

Große Steinstraße

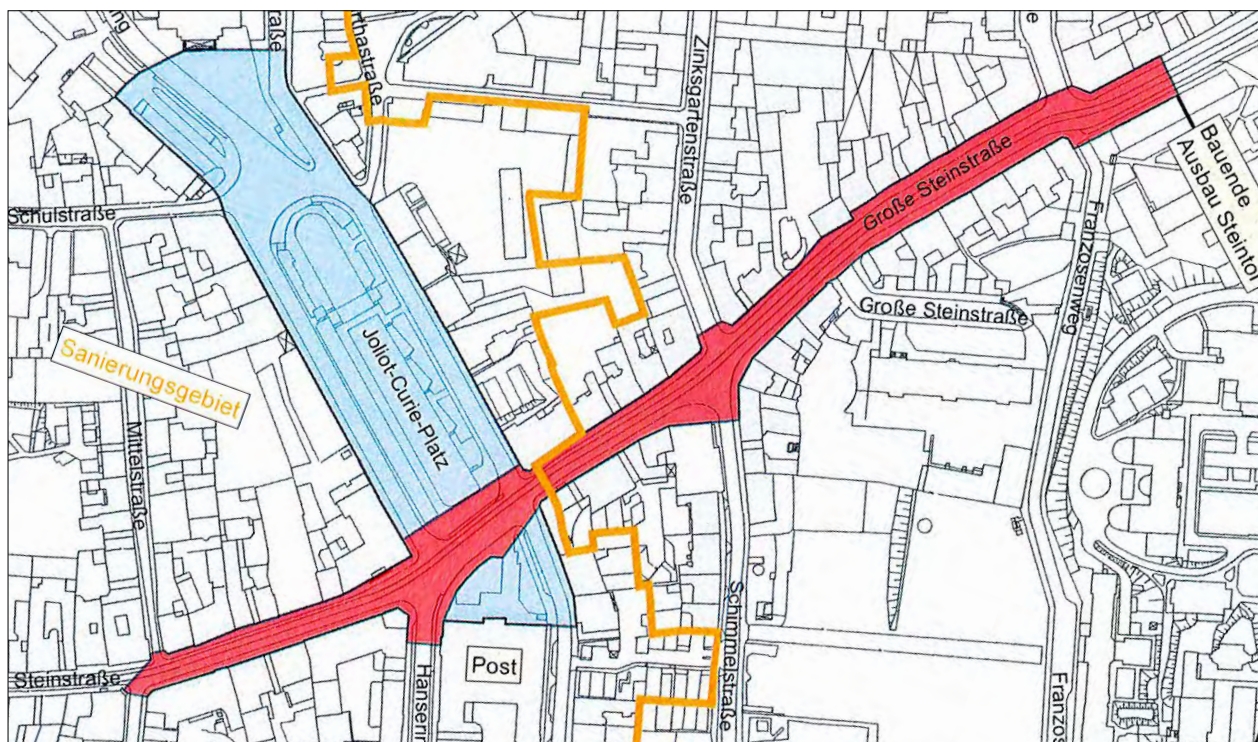


Die Große Steinstraße vor dem Umbau.

Der Ausbau der Großen Steinstraße beginnt voraussichtlich ab 2017. Derzeit laufen die Voruntersuchungen. Weil sich das Vorhaben in einer sehr frühen Phase befindet, kann es in Abhängigkeit des Stadtratsbeschlusses, der Entscheidung zur Förderfähigkeit und der Belange Dritter noch Änderungen geben.

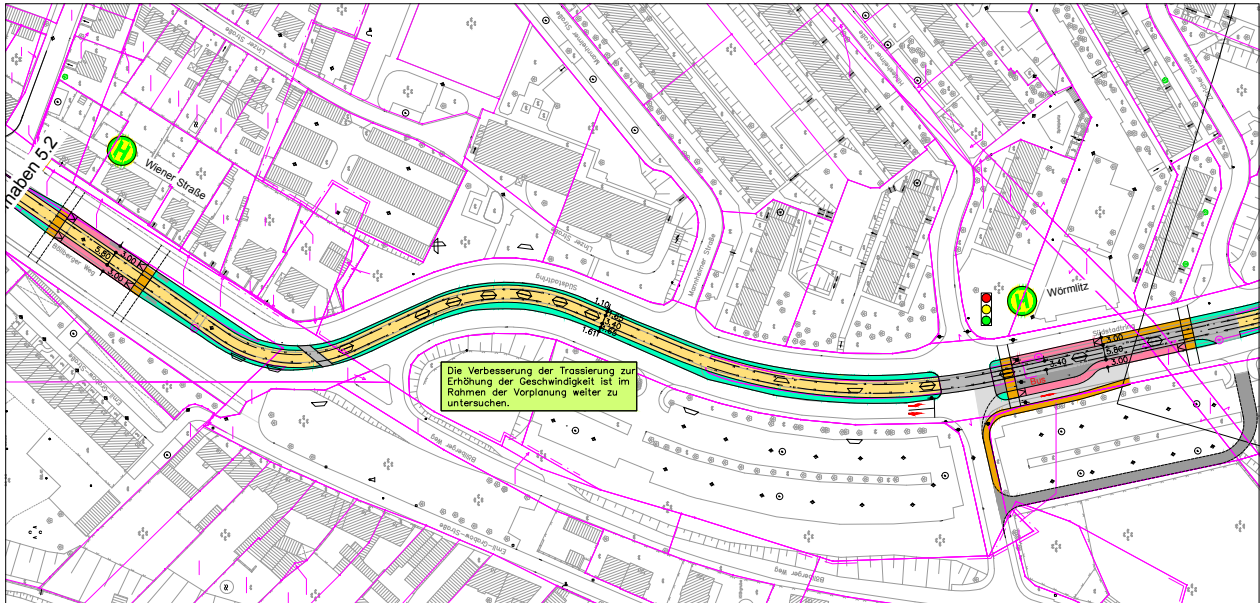
Laut heutiger Planungen soll die Große Steinstraße ab dem Steintor bis kurz vor den Knoten Mittelstraße erneuert werden, inklusive der Gleise bis Kleinschmieden. Motorisierter Individualverkehr und ÖPNV sollen sich den gesamten Ausbauabschnitt teilen. Insgesamt soll die Verkehrsführung optisch hervorgehoben, das Straßenbild großzügiger und die Sicherheit der Fußgänger erhöht werden. Wo es räumlich machbar ist, sollen Radstreifen markiert werden. Vor der Einmündung Ludwig-Stur-Straße werden auf einer Länge von 80 Metern stadteinwärts Parkmöglichkeiten geschaffen.

Zudem ist geplant, am Joliot-Curie-Platz eine völlig neue Verkehrsorganisation zu schaffen, die den gesamten Abschnitt als signalisiertes Zweiknotensystem mit Ampelregelung leistungsfähiger und übersichtlicher macht. Die Haltestelle Joliot-Curie-Platz soll barrierefreie Bahnsteige sowie Fahrgastunterstände erhalten. Im Vorfeld werden Abwasser-, Strom-, Gasleitungen und Datenverbindungen erneuert.



Der Ausbau der Großen Steinstraße ist ab 2017 geplant.

Böllberger Weg Süd



Die Haltestelle Wörlitz soll als wichtiger Verkehrsknotenpunkt zu einer Mobilitätsstation ausgebaut werden (Planung).

Der Abschnitt Böllberger Weg Süd / Südstadtring ist ein wesentlicher Bestandteil der Stufe 1. Der Ausbau für eine zukunftsfähige, schnellere Stadtbahnlinie zwischen Frohe Zukunft und Veszpremer Straße ist ab Mitte 2017 bis 2019 vorgesehen. Die Planungen befinden sich in einer sehr frühen Phase. Die Vorzugsvariante wird im Ergebnis der Variantendiskussion durch die städtischen Gremien noch ermittelt. Diese wichtige Nord-Südachse hat eine hohe Bedeutung für ÖPNV, motorisierten Individual- und Radverkehr.

Ein Ziel des STADTBahn-Programms, die Reisezeit zu verkürzen, soll hier u. a. durch bauliche Veränderungen an den Haltestellen geschafft werden. Die Lage der Haltestellen wird bedarfsgerecht überprüft und optimiert. Die neuen Verkehrsanlagen werden barrierefrei gestaltet. Die Haltestelle Wörlitz ist ein Schwerpunkt und wird als Mobilitätsstation ausgebaut. Hier soll dann ein zügiger Fahrgastwechsel möglich sein. Die Schnittstelle zwischen Straßenbahn und Buslinie 23 wird optimiert.

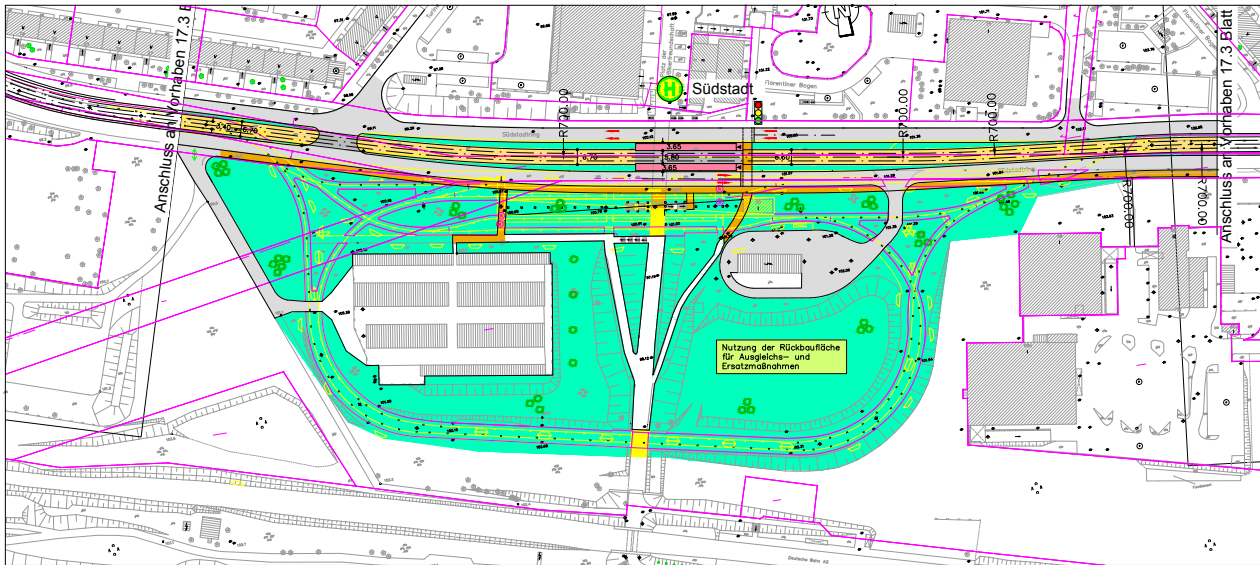
An der Haltestelle Wörlitz werden Park & Ride-Anlagen mit Direktverbindung zu den Bahnsteigen untersucht. Bike & Ride-Anlagen mit sicheren Abstellanlagen und kurzen, sicheren Übergängen auf die Bahnsteige werden an allen Haltestellen geprüft. Generell werden alle Haltestellen barrierefrei ausgebaut und neue, moderne Fahrgastunterstände und -informationsanlagen instal-



Der Böllberger Weg Süd vor dem Umbau.

liert. Im Vorfeld werden Fahrleitungsanlagen, Bahnstromversorgungs- und Kommunikationsanlagen sowie Trinkwasser-, Abwasser-, Strom- und Gasleitungen angepasst.

Südstadtring/Veszpremer Straße



Plan vom Umbau Südstadtring.

Am südlichen Ende der Straßenbahnlinie 1 wird als weiteres Teilprojekt eine Verknüpfung am Knoten Südstadtring/Paul-Suhr-Straße/Veszpremer Straße errichtet. Das heutige Gleisdreieck an der Kreuzung Paul-Suhr-Straße/Südstadtring soll zu einem modernen Umsteigepunkt mit Busverknüpfung ausgebaut werden. Weil der Endpunkt von der Gleisschleife Südstadt vor das Einkaufszentrum verlagert wird, kann die alte Gleisschleife Südstadt zurückgebaut werden. Die Straßenbahngleise werden auf dem Mittelstreifen, wie auf dem gesamten Südstadtring, verlegt. Zukünftig enden am Verknüpfungspunkt



Südstadtring/Veszpremer Straße vor dem Umbau.

zwei Straßenbahnlinien. Eine weitere Linie verläuft von der Paul-Suhr-Straße weiter bis zur Silberhöhe. Die Buslinie 24 wird dann mit einer Endstelle und Wendemöglichkeit am Knoten berücksichtigt. Die Linien 1 und 2 enden damit unmittelbar vor dem Einkaufszentrum.

Als Ersatz für die Haltestelle Südstadt wird es dort, wo die Straße heute den Tunnel überquert, eine neue Straßenbahn-Haltestelle geben. Alle zurückgebauten Flächen sollen entsiegelt und nach Neuordnung der Wege in Richtung S-Bahn-Haltestelle der Natur zurückgegeben werden. Der Tunnel wird durch oberirdische Wege ersetzt und abgebrochen. Neben der kompletten Erneuerung der Gleis- und Fahrleitungsanlagen wird auch die Paul-Suhr-Straße von der Murmanner Straße bis südlich des Knotenpunktes Südstadtring/Veszpremer Straße und der Südstadtring von diesem Knoten bis zur Einmündung Turiner Eck umgebaut.

Alle Straßenzüge werden für den Individual- und Fußgängerverkehr funktional optimiert und gestalterisch durch alleartige Baumpflanzungen aufgewertet. Die Radfahrer bekommen sichere Wege. Im Vorfeld erneuern die Ver- und Entsorger ihre unterirdischen Netze. Die Maßnahme soll ab 2016 baulich umgesetzt werden. Nach dem Prinzip „Fahren und Bauen“ sollen Haltestellen während des Baus genutzt werden können. Für bautechnologisch unumgängliche Sperrungen des Straßenbahnbetriebes wird der Schienenersatzverkehr so kurz wie möglich gehalten.

Merseburger Straße



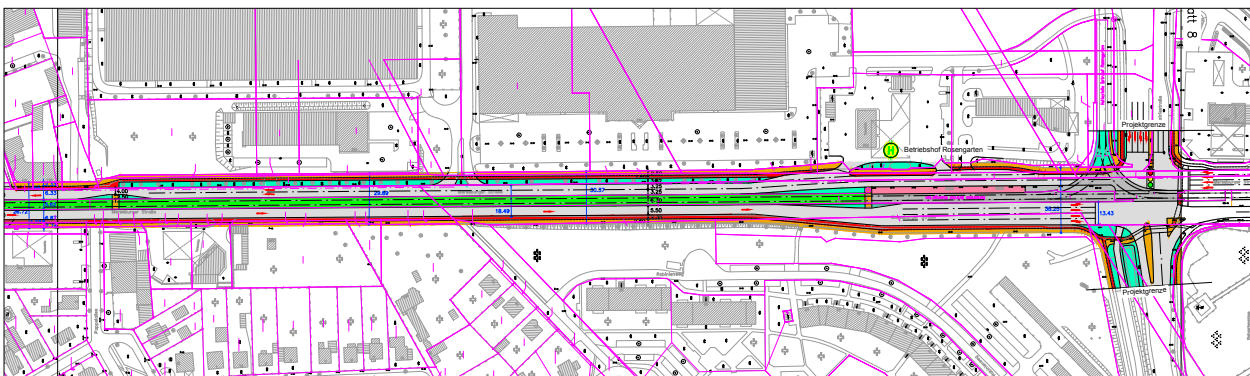
Die Merseburger Straße vor dem Umbau.

In der zweiten Stufe wird auf der Linie 5 der Abschnitt zwischen Ammendorf und Kröllwitz für eine zukunftsfähige, schnellere Stadtbahnlinie ausgebaut. Die Merseburger Straße ist als Teil der B 91 die wichtigste Nord-Süd-Achse für den Kfz-Verkehr in Halle. Sie ist nicht nur für ÖPNV und motorisierten Individualverkehr sehr bedeutend, sondern auch für Fußgänger und Radfahrer. Für jeden der drei Teilabschnitte des Vorhabens werden mehrere Varianten entwickelt, die dann in den Stadt-Gremien diskutiert werden. Ziel ist es, eine Vorzugsvariante im Zuge eines Gestaltungsbeschlusses festzulegen, die alle öffentlichen Belange berücksichtigt und zwischen 2018 und 2019 realisiert wird. Zudem gibt es einen ersten Stadtratsbeschluss, das der nördliche Abschnitt eine sogenannte überbreite Fahrspur erhalten soll.

Der gesamte Straßenquerschnitt wird ausgebaut. Die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, besonders Radfahrer und Fußgänger, wird vorrangig verbessert. Die Reisezeit wird reduziert und mit einem barrierefreien Ausbau Behinderungen im Straßenbahnbetrieb beseitigt. Auch

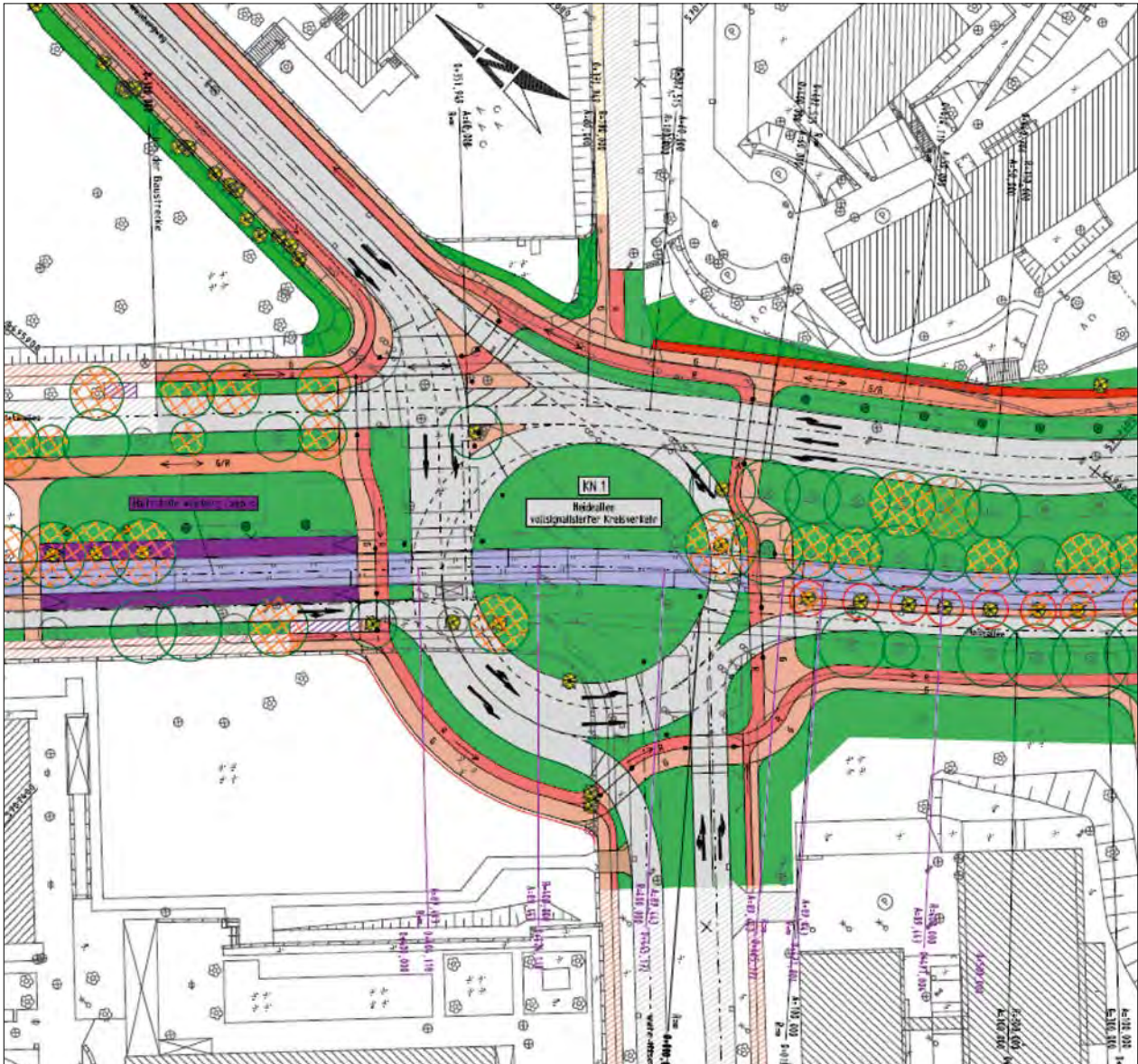
die Gestaltung des Straßenraumes wird aufgewertet. Dafür bleiben durchgehende Baumreihen mit Alleecharakter erhalten oder werden neugestaltet und neue anspruchsvolle Oberflächenbefestigungen ausgebaut. Es werden alle Knotenpunkte optimiert. Die Verkehrsanlagen bleiben, bei erhöhtem Sicherheitsanspruch, leistungsfähig.

Es soll bessere Möglichkeiten für Fußgänger geben, die Straße zu überqueren. Neben Übergängen an Haltestellen wird analysiert, wo weitere sichere Straßenquerungen nötig sind, ebenso wie die bedarfsgerechte Haltestellenanordnung. Weil die Schnittstelle zwischen Straßenbahn und Regionalbahn/S-Bahn am Rosengarten auch künftig wichtig ist, wird jede Möglichkeit zur Optimierung ausgeschöpft. Alle Haltestellen bekommen einheitliche Fahrgastunterstände, Sitzmöblierung, Spritzschutz und Fahrgastinformationsanlagen. Im Vorfeld werden Fahrleitungs-, Bahnstromversorgungs- und Kommunikationsanlagen sowie unterirdische Versorgungsleitungen angepasst.



Der Verkehrsknotenpunkt am Rosengarten spielt auch künftig eine wichtige Rolle (Planungsbeispiel)

Gimritzer Damm



Zukünftiger Kreisverkehr am Weinbergweg: Die Ausbaustufe zwischen Rennbahnkreuz und nördlicher Halle-Saale-Schleife wird über den Fluthilfonds finanziert. Der Abschnitt bis zum Weinbergweg wird im Rahmen des STADTBAHN-Programms modernisiert.

Die Verkehrsanlagen am Gimritzer Damm werden ab Rennbahnkreuz bis zum Knoten Heideallee/Straßburger Weg erneuert. Die Straßenbahnstrecke soll ausschließlich in Mittellage als besonderer Bahnkörper verlaufen, die Knotenpunkte am Gimritzer Damm und der Heideallee werden ausgebaut und angepasst. Separate Wege für Fußgänger und Radfahrer werden angelegt. Alle Haltestellen erhalten Fahrgastunterstände und mobilitätsbehindertengerechte Bahnsteige, was Wartezeiten reduziert. An der Haltestelle Weinbergcampus wird die Buslinie 36 angebunden. Die Haltestelle Gimritzer Damm erhält eine Verknüpfung zu den Buslinien 34 und 36 am selben Bahnsteig. Im Rahmen des Bauvorhabens soll das

Bahnstromunterwerk Kreuzvorwerk komplett erneuert werden. Im Vorfeld werden ein Abwasserkanal in der Heideallee gebaut und Trinkwasser-, Gas- und Stromleitungen ausgewechselt. Der gesamte Streckenabschnitt bevorzugt den ÖPNV. Die Konfliktpunkte zum motorisierten Individualverkehr werden aufgrund der durchgehenden Mittellage deutlich entschärft. Die Neugestaltung der Verkehrsknoten und Trennung der Verkehrsarten sorgen für weniger Einschränkungen im Verkehrsfluss und garantieren mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Künftig werden der Straßenbahnverkehr beschleunigt, das ÖPNV-Angebot, die Fahrplansicherheit und die Anschließung verbessert.

Die Broschüre entstand mit freundlicher Unterstützung von:



GP Verkehrswegebau GmbH

„Wir leisten seit vielen Jahren unseren Beitrag zur Verbesserung der Infrastruktur unserer Heimatstadt sowohl im Straßenbau als auch im Gleisbau!“

www.gp-verkehrswegebau.de



Bauen mit Begeisterung

www.wolff-mueller.de



INFRA hat als Zentrale Projektsteuerung im Stadtbahnprogramm Halle alle Kosten und Termine im Blick.

www.pmp-infra.de



Unser Service bringt Bewegung
-
Auch für Sie!
Gas . Wasser . Abwasser
Rohrleitungs- und Straßenbau

info@nordbau-halle.de



Ihr Dienstleister für alle Rohrleitungssysteme.

www.friedrich-vorwerk.de



Wir kümmern uns um Ihre Energie.

www.elektro-bohdorf.de



Straße – Brücke – Schiene

www.dr-loeber.de



Verkehrs-System Consult Halle GmbH
Ingenieurbüro für Straßenverkehrstechnik

Verkehrsplanung /
Verkehrstechnik

www.vsc-halle.de



Beratende Ingenieure
und Architekten

www.iproplan.de



Zuverlässig.
Wirtschaftlich. Sicher.

www.powerlines-group.com



voestalpine BWG GmbH –
Wegbereiter moderner
Weichentechnologie.

www.voestalpine.com/bwg

IMPRESSUM

Herausgeber:

Stadtwerke Halle GmbH

Bornknechtstraße 5

06108 Halle (Saale)

Telefon: (03 45) 5 81 - 0

Telefax: (03 45) 5 81 - 17 17

stadtbahn@stadtwerke-halle.de

Konzept, Gestaltung, Repro und Satz:

AGENTUR KAPPA

Konzept, Text: Stadtwerke Halle GmbH

Fotos: Falk Wenzel, Stadtwerke Halle GmbH

Redaktionsschluss: August 2015



*Für mehr Informationen
können Sie den QR-Code
mit Ihrem Smartphone
einscannen.*

www.havag.com