

## **Dokumentation der Bürgerdialogveranstaltung STADTBahn Halle: Heide-Nord/Lettin vom 11.3.2020**

*Stand: 13.7.2020*

Am 11. März 2020 hatten Bürgerinnen und Bürger bei der Bürgerdialogveranstaltung zum Programm „STADTBahn Halle – Heide-Nord/Lettin“ in der Turnhalle der Heide-Grundschule die Möglichkeit, sich zu einem sehr frühen Zeitpunkt einzubringen. Dabei ging es vorrangig um die Straßenbahn-Neubaustrecke von Kröllwitz für eine Straßenbahnerweiterung nach Heide-Nord/Lettin. Ziel dessen ist es, die Anbindung an diese Stadtteile an das bereits bestehende Straßenbahnnetz deutlich zu verbessern und das Erreichen der Innenstadt umsteigefrei zu ermöglichen. Antworten auf ihre Fragen erhielten die Hallenserinnen und Hallenser von Vertreterinnen und Vertretern der Stadt Halle, der Stadtwerke Halle, der Halleschen Verkehrs-AG sowie externen Fachleuten.

Nach einem einführenden Vortrag wurden die Besucher und Besucherinnen eingeladen, im Hauptteil der Veranstaltung an Themen-Inseln Fragen zu verschiedenen Aspekten des Programms STADTBahn und des Straßenbahnausbaus in Heide-Nord/Lettin zu stellen und mit Fachleuten ins direkte Gespräch zu kommen. Die Besonderheit der Veranstaltung lag darin, dass man das Gebiet tatsächlich begehen konnte – durch einen 16 m<sup>2</sup> großen Luftbildteppich, auf dem der Verlauf der vorgesehenen Trasse grob aufgeklebt war.

Das Interesse und die Anzahl der Fragen waren groß, nicht alle Fragen konnten sofort beantwortet werden. Daher wurden diese Fragen und weitere Hinweise aufgenommen und dokumentiert, um im Anschluss daran durch die Fachleute in diesem Dokument fundiert beantwortet und allen Interessierten zur Verfügung gestellt zu werden.

Aufgrund der Vielzahl der Fragen wurde im Sinne der Übersichtlichkeit eine Gruppierung nach Themenfeldern vorgenommen, denen die einzelnen Fragen zugeordnet wurden. Um unnötige Dopplungen zu vermeiden, haben die nachfolgenden Fragen und Antworten teilweise zusammenfassenden Charakter. Nur die Fragen und Aussagen, die inhaltlich verständlich formuliert waren, konnten wir beantworten bzw. dazu Stellung beziehen.

Wir danken Ihnen sehr für Ihre Beteiligung und Ihr Interesse!

<b>Verkehrskonzept</b>	
<b>Welche Trassenführung durch Heide-Nord und Lettin ist geplant und wo gibt es Haltestellen?</b>	Der Trassenverlauf entspricht nach heutigem Stand dem Freihaltekorridor im Flächennutzungsplan der Stadt Halle (FNP) von Kröllwitz über Nordstraße-Heidering-Waldmeisterstraße-Kolkturnring. Dieser Plan bildet die Grundlage einer geordneten städtebaulichen Entwicklung für das gesamte Stadtgebiet. Der Verlauf ist auch in früheren Planungen enthalten, so u. a. im sog. Generalverkehrsplan des Jahres 1985 (dieser Plan berücksichtigt die gesamte

	<p>Verkehrssituation in der Stadt).</p> <p>Die Endstelle der Straßenbahn wird vorerst in Höhe Kolkturng liegen und erst mit den weiteren Ausweisungen von Baugebieten endgültig bestimmt. Es wird eine direkte umsteigefreie Anbindung an die Innenstadt geben und auch weiterhin eine Busverbindung nach Dölau und Halle-Neustadt.</p>
<p><b>Wird eine Trassenführung über die Waldstraße noch in Erwägung gezogen?</b></p>	<p>Eine Gleistrasse in der Waldstraße scheidet in der Variantendiskussion aus, da die Erschließungswirkung, also der infrastrukturelle Nutzen für das Stadtviertel, am Heiderand einer Straßenbahntrasse nicht gerecht wird.</p>
<p><b>Ist eine andere Trassenführung über Nordstraße und dann entlang der Heiztrasse möglich?</b></p>	<p>Wir untersuchen verschiedene Trassen hinsichtlich des Nutzens und der Machbarkeit. Dabei steht die Freihaltetrasse im Flächennutzungsplan im Vordergrund. Dieser Plan bildet die Grundlage einer geordneten städtebaulichen Entwicklung für das gesamte Stadtgebiet. Die Erschließungsqualität entlang der Nordstraße und der Fernheiztrasse stellt sich schlechter dar.</p>
<p><b>Wie breit ist eine Trasse und wie groß ist der technische Mindestabstand von der Trasse zum Verkehrsraum bzw. zu Grundstücksgrenzen?</b></p>	<p>In der Regel ist eine Trasse mindestens sechs Meter breit und der Abstand zu beiden Seiten der Straßenbahnbegrenzung beträgt mindestens 50 cm. Konkret ist das immer abhängig von den Gegebenheiten und Erfordernissen, die sich z. B. aus Lärmschutz- und Sicherheitsvorschriften ergeben.</p>
<p><b>Soll eine möglichst geräuscharme Trassennutzung ermöglicht werden?</b></p>	<p>Die Trasse soll stadtverträglich in die vorhandene Bebauung eingegliedert werden. Der Schallschutz spielt hierbei eine große Rolle. Neben Lärmschutzwänden untersuchen wir lärmarme Gleisanlagen (z. B. Rasengleis).</p>
<p><b>Müssen nicht alle Bewohner an die Bahntrasse angeschlossen werden? Dies scheint mit der im Flächennutzungsplan dargestellten Trasse nicht gegeben.</b></p>	<p>Eine Straßenbahntrasse hat meist die zentrale Funktion, einen Stadtteil infrastrukturell zu erschließen. Durch eine Straßenbahn können weitaus mehr Menschen befördert werden als von einem Stadtbus. Der Stadtbus übernimmt die Erschließung von den Zentren entfernter Wohngebiete. Die Qualität der Erschließung ist im Nahverkehrsplan der Stadt Halle definiert. Dieser Plan ist ein zentrales Instrument für eine nachhaltige Gestaltung des ÖPNV. Hier soll in Großwohnsiedlungen zu 95 % zur nächsten Haltestelle nicht mehr als 500 m Luftlinie betragen. Mit dem vorgesehenen Freihaltekorridor der künftigen Gleistrasse werden diese Vorgaben erfüllt.</p>
<p><b>Wäre es nicht auch eine Option, eine U-Bahn zu bauen?</b></p>	<p>Eine U-Bahn hat ein weit noch höheres Leistungsvermögen als eine Straßen- oder Stadtbahn und wäre daher nicht zu begründen, da der Bedarf in dieser Form nicht besteht. Zudem sind die Investitionskosten mindestens fünffach höher gegenüber denen einer Straßenbahn.</p>
<p><b>Wie viele Straßenbahnlinien wird es geben und welche sollen dann bis Heide-Nord/Lettin fahren?</b></p>	<p>Derzeit fahren die Busse der HAVAG mit den Linien 21 und 22 im Tagesnetz und mit den Linien 21, 22 und 97 im Nachtnetz. In der Wendschleife Halle-Kröllwitz kann auf die Straßenbahn der Linien 4, 5 und 7 im Tagesnetz sowie zu den Linien 7 und 94 im Nachtnetz umgestiegen werden.</p> <p>Für die Straßenbahnerweiterung nach Heide-Nord/Lettin ist vorgesehen, mindestens eine Hauptlinie im Straßenbahnverkehr mit kürzester Reisezeit zur Innenstadt/zum Hauptbahnhof weiterzuführen. Diese Maßnahmen stehen immer in Abhängigkeit zukünftiger städtebaulicher Entwicklungen. Zu dieser Linie sind von den weiteren Straßenbahnlinien im Bereich Kröllwitz optimale Umsteigemöglichkeiten vorgesehen.</p> <p>Der Busverkehr hat zukünftig nur noch ergänzenden Charakter für die Bedienung von Dölau und den Randbereichen von Lettin. Die bestehenden Busverbindungen von Kröllwitz in den Bereich Blumenau/Heidering</p>

	<p>übernimmt zukünftig die Straßenbahn. Im Bereich Blumenau/Heidering entsteht eine Verknüpfungsstelle zum Busverkehr.</p>
<p><b>Welche Taktung ist vorgesehen?</b></p>	<p>Entsprechend der aktuellen Fahrgastnachfrage ist derzeit die Verlängerung einer Straßenbahnlinie im 15-Minuten-Takt geplant. Bei steigender Nachfrage sind Erweiterungen des Angebots möglich.</p>
<p><b>Wie kann die Taktung der Straßenbahn-Abfahrtszeiten ab Endhaltestelle Kröllwitz verbessert werden?</b></p>	<p>In Kröllwitz bestehen aus Heide-Nord/Lettin im vorhandenen 15-Minuten Grundtakt der Straßenbahn- und Buslinien optimale Umsteigemöglichkeiten mit Anschlüssen zwischen den Verkehrsmitteln. Die Buslinie 21 übernimmt vorwiegend die Funktion für Lettin und die Buslinie 22 die Funktion für Heide-Nord WKI und II.</p> <p>Bei steigender Nachfrage sowie einer weiteren städtebaulichen Entwicklung sind Erweiterungen des Angebots möglich.</p>
<p><b>Ist der Betrieb 2-gleisig geplant?</b></p>	<p>Nach den aktuell gültigen Bauvorschriften soll ein Zweirichtungsbetrieb immer zweigleisig ausgeführt werden. Das dient zum einen der Sicherheit des Betriebes und zum anderen der Fahrplangestaltung. Nur mit einem zweigleisigen Streckenausbau können wir im Gesamtnetz eine zeitliche Fahrplanstabilität erreichen. Die in Halle existierenden eingleisigen Abschnitte stellen starke Beeinträchtigungen dar und werden, soweit möglich, künftig zweigleisig ausgebaut.</p>
<p><b>Ist in Engstellen, beispielsweise in der Waldmeisterstraße, eine eingleisige Streckenführung denkbar?</b></p>	<p>Technisch wäre das grundsätzlich möglich, allerdings erfordert dies den Einsatz von potenziell lärmintensiveren Weichen und schränkt die Leistungsfähigkeit ein, da Bahnen an dieser Stelle aufeinander warten müssen. Die aktuellen Bauvorschriften fordern bei einem Zweirichtungsbetrieb auch einen zweigleisigen Ausbau. Das dient zum einen der Sicherheit des Betriebes und zum anderen der Fahrplangestaltung. Nur mit einem zweigleisigen Streckenausbau ist im Gesamtnetz eine zeitliche Fahrplanstabilität erreichbar. Die in Halle existierenden eingleisigen Abschnitte stellen starke Beeinträchtigungen dar und werden, soweit möglich, künftig zweigleisig ausgebaut.</p>
<p><b>Ist es möglich, auf zusätzliche Ampeln größtenteils zu verzichten und auf die gegenseitige Rücksichtnahme zu vertrauen? Falls es ohne Ampeln nicht geht, wäre es eine Möglichkeit, diese unter der Woche ab 20:00 Uhr und am Wochenende ganztags abzuschalten?</b></p>	<p>Ampeln dienen der Sicherheit des Verkehrs und unterstützen die Barrierefreiheit. Insbesondere für sehbehinderte Menschen sowie Eltern, Kinder und ältere Personen ist eine sichere Querung von Straßen und Gleisen ohne Ampelsignale schwer bis kaum möglich. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die sichere Schulwegführung. Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme gelten in jedem Fall bei der Teilnahme am Straßenverkehr.</p> <p>Eine Abschaltung der Ampeln ab 20:00 Uhr prüfen wir im Einzelfall.</p>
<p><b>Ist es möglich, die Rot-Ampelphasen, wenn eine Straßenbahn durchgefahren ist, zu verkürzen (Bsp.: Brandbergweg 159)?</b></p>	<p>Die Länge einer Rotphase sowie alle anderen Ampelphasen unterliegen den gültigen Vorschriften für die Planung von Lichtsignalanlagen. Die vorgeschriebene Länge einer Rotphase garantiert das sichere Queren und Räumen von Straßenübergängen und Kreuzungen.</p> <p>Fast alle Ampelkreuzungen erhalten ein Funksignal, bevor sie von einer Straßenbahn befahren werden und werden nach der Überfahrt wieder abgemeldet.</p>
<p><b>Gibt es genug Fahrgastpotential für einen wirtschaftlichen</b></p>	<p>Die Einwohnerzahlen im Stadtteil Heide-Nord entwickeln sich positiv und es werden neue Bauflächen zur Verfügung gestellt. Daher rechnen wir in den</p>

<b>Bahnbetrieb?</b>	nächsten Jahren mit steigenden Fahrgastzahlen und gehen demzufolge von einem stabilen wirtschaftlichen Bahnbetrieb aus.
<b>Wie werden die Preise für die Nutzung der Straßenbahn gestaltet? Werden jährliche Preisanpassungen vorgenommen?</b>	Die Preisgestaltung unterliegt vielen Faktoren, ist aber zur Finanzierung des ÖPNV in Halle ein wichtiger Bestandteil. Die ÖPNV-Finanzierung in Deutschland wird in der Regel nur zu einem Drittel aus Ausgleichsbeiträgen des Landes und über kommunale Gelder beglichen. Daher ist auch ein wirtschaftlicher Betrieb wichtig. Preisanpassungen werden nur im Bedarfsfall durchgeführt. Wir sind bestrebt, immer ein attraktives Preis-Leistungs-Modell für Fahrkarten anzubieten. Die Einzelfahrkarte hat gegenüber der Mehrfahrkarte oder den Zeitkarten den höchsten Preis je Fahrt. Wer häufiger den ÖPNV nutzt, sollte zu anderen Tickets wechseln. Nutzen Sie bitte unseren Preisrechner, der Sie auf der Suche nach dem richtigen Ticket unterstützen kann: <a href="https://havag.com/tickets/ticketberater">https://havag.com/tickets/ticketberater</a>
<b>Wie werden die Buslinien im Anschluss an die Fertigstellung der Straßenbahntrasse verlaufen?</b>	Die neue Straßenbahntrasse ersetzt nicht alle heutigen Busverbindungen. Der Stadtbuss wird weiterhin die Außenerschließung gewährleisten und die benachbarten Stadtteile verbinden. Wir untersuchen eine konkrete Führung der künftigen Buslinien aktuell noch.
<b>Was ist die weiteste Entfernung zu einer Haltestelle - bleibt ein Bus innerhalb des Wohngebiets erhalten?</b>	Die weiteste Entfernung zur Haltestelle wird entsprechend der Festlegungen im Nahverkehrsplan der Stadt Halle 500 m nicht überschreiten. Dieser Plan ist ein zentrales Instrument für eine nachhaltige Gestaltung des ÖPNV. Die neuen Haltestellen werden diese Entfernung in meisten Fällen sogar unterschreiten.
<b>Wie ist die Haltestellenposition in Höhe des Blumenauwegs geplant?</b>	Zu diesem Teilbereich bestehen noch keine Planungen.
<b>Wie wird die Haltestelle "Kröllwitz" aus Richtung Gimritzer Damm angeschlossen?</b>	Derzeit laufen hierzu noch die Untersuchungen.
<b>Fahren Bus und Bahn parallel und wird sich die Linienführung der Buslinien 21/22 verändern?</b>	Eine Veränderung wird voraussichtlich nur im Bereich Nordstraße/Heidering eintreten, da ein Doppelbetrieb von Bus und Straßenbahn nicht wirtschaftlich wäre. Hier wird die Planung des Netzes an der Trassenplanung für die Straßenbahn ausgerichtet, wobei wir das Zusammenspiel von Bus und Bahn und eine bestmögliche Abdeckung anstreben. Paralleler Einsatz von Bus und Bahn erfolgt höchstens abschnittsweise, um einen bequemen und schnellen Umstieg zu ermöglichen.
<b>Wie geht es weiter mit der Buslinie 21 vom und zum "Am Bruchsee", d. h. ist weiterhin ein entsprechender Anschluss zwischen Heide-Nord/Lettin und Halle-Neustadt gewährleistet?</b>	Die Buslinie 21 vom und zum Busbahnhof „Am Bruchsee“ erhält im Bereich Blumenau/Heidering Anschluss zur Straßenbahn sowie zur Buslinie nach Lettin. Optimale Anschlüsse zwischen Straßenbahn und Bus werden analog zu Kröllwitz dann an diesem Verknüpfungspunkt eingerichtet.  Die Anschlüsse der Buslinie 21 zwischen Heide-Nord/Lettin und Halle-Neustadt bleiben gewährleistet.
<b>Ist ein Umsteigeanschluss an der jetzigen Endhaltestelle "Kröllwitz" gewährleistet?</b>	Ein Umstieg an der Endhaltestelle Kröllwitz wird vorgesehen. Wie genau der Umstieg gestaltet werden soll, ist noch nicht abschließend geplant.

<b>Inwieweit wird bei Verkehrsplanung der Autoverkehr A 143 entlang der Waldstraße eingeplant?</b>	Der Autoverkehr der A 143 ist in der Verkehrsprognose für 2030, die u. a. den Rahmen für die Gestaltung von Mobilität und Verkehr in Halle bildet, enthalten und damit Bestandteil der Planung. Erste Analysen auf Grundlage aktueller Zählungen haben ergeben, dass mit keiner wesentlichen Erhöhung des Verkehrs auf der A 143 zu rechnen ist.
<b>Wird in den Planungen berücksichtigt, dass ohne Querungsmöglichkeit über Rüterweg/Hechtgraben die Erreichbarkeit der Bahn sehr ungünstig ist? Bei dieser Linienführung müssten von Knoll Hütte aus dennoch kurz getaktete Zubringerbusse fahren.</b>	Die Straßenbahn soll zu Fuß, per Rad oder mit dem Bus als Zubringer auf kurzen Wegen erreichbar sein. In der weiteren Planung untersuchen wir die Zufahrtswege. Im speziellen Fall ist eine neue Rad-/Fußgängerbrücke denkbar. Dies prüfen wir noch.
<b>Wird es eine Anbindung der Alten Dölauer Straße geben?</b>	Dem alten Straßenbuch Halles zufolge handelt es sich bei der „Alten Dölauer Straße“ vermutlich um die Willi-Riegel-Straße, die vor der Eingemeindung Lettins Dölauer Straße hieß. Zum jetzigen Zeitpunkt ist eine Wiederherstellung dieser Straßenverbindung für den Kfz-Verkehr nicht geplant.
<b>Kann man im Blumenauweg Tempo 30 ausweisen?</b>	Laut Straßenverkehrsordnung muss es verkehrliche Gründe geben, um den fließenden Verkehr durch Tempo 30-Bereiche einzuschränken. Das ist bereits der Fall im Bereich des Halleschen Behindertenwerkstätten e.V. Darüber hinaus liegen zum aktuellen Zeitpunkt keine besonderen Umstände vor, die weitere Tempo 30-Bereiche rechtfertigen würden.
<b>Inwieweit wird die Anbindung von Lettin, speziell der Teil zum Porzellanwerk, berücksichtigt?</b>	Aktuell endet die geplante Straßenbahntrasse im Bereich der Werkstatt für Menschen mit Behinderungen. Ob und wann eine Weiterführung der Trasse geplant wird, hängt insbesondere von der Entwicklung neuer Wohngebiete in diesem Bereich ab.
<b>Was sehen die Planungen für den zu erwartenden Anschluss an die A 143 und den Verkehr auf der Waldstraße vor?</b>	Die A 143 wird in der Verkehrsprognose berücksichtigt. Für die Waldstraße bestehen derzeit keine Ausbauplanungen.

## Bauvorhaben und Gestaltung

<b>Wann ist mit dem Baubeginn zu rechnen?</b>	Das ist aus heutiger Perspektive noch sehr schwer einzuschätzen, da zunächst politische Beschlüsse notwendig sind und verschiedene Planungs- sowie Genehmigungsschritte absolviert werden müssen. Derzeit werden die Bestandsunterlagen analysiert und Vermessungsleistungen im Bestand vorgenommen, um mögliche Konflikte aufzunehmen und bewerten zu können. In einem weiteren Schritt werden verschiedene Varianten und die Lage der Haltestellen untersucht. Hierbei wird auch das Straßen- und Wegenetz betrachtet. Nach dieser Phase wird es eine weitere Bürgerbeteiligung geben und danach werden die ersten Vorlagen für den Stadtrat erstellt. Nach Zustimmung des Stadtrats wird ein Planfeststellungsverfahren beantragt, in dem alle weiteren Belange entschieden werden. In diesem förmlichen Verwaltungsverfahren
---	--

	<p>werden Baupläne für ein konkretes Vorhaben verbindlich festgelegt. Die Zeitdauer dieses Verfahrens wird aufgrund der gesetzlichen Fristen mit einem Jahr angesetzt. Der gesamte Planungsprozess und die Genehmigungsplanung werden vier bis fünf Jahre in Anspruch nehmen. Mit dem Baubeginn ist daher frühestens in ca. sechs Jahren zu rechnen (Stand: Juli 2020).</p>
<p><b>Wie lange werden die Baumaßnahmen voraussichtlich andauern?</b></p>	<p>Zurzeit gehen wir von einer Bauzeit von ca. drei Jahren aus. Das Bauen erfolgt abschnittsweise.</p>
<p><b>Für wann ist der Ausbau der Straßenbahn nach Lettin ca. geplant?</b></p>	<p>Die Bauzeit ist aktuell im Rahmenterminplan (grober Terminplan, der mit Planung des Projekts entsteht) für die Jahre 2026 – 2028 eingeordnet. Die Endhaltestelle wird voraussichtlich im Jahr 2028 gebaut.</p>
<p><b>Mit was für Einschränkungen haben die Bürger zu rechnen (Lärmbelästigung, Grundstücksenteignung)?</b></p>	<p>Wir sind bestrebt, die Bauarbeiten im Wohngebiet mit so wenig wie möglich Beeinträchtigungen durchzuführen. Lärmverursachende Arbeiten werden zum Schutz der Anwohner und Anwohnerinnen in der Regel nur am Tag ausgeführt. Der Erwerb von Grundstücken soll in der Planung weitestgehend vermieden werden. Die freigehaltene Trasse verläuft überwiegend auf städtischen Grundstücken.</p>
<p><b>Wie soll der Lärmschutz realisiert werden? Wird es eine/n Lärmschutzwand oder -wand zu den Wohngebieten geben? Büsche bringen nicht ausreichend Lärmschutz.</b></p>	<p>Die Trasse soll stadtverträglich in die vorhandene Bebauung eingegliedert werden. Der Schallschutz spielt hierbei eine große Rolle. Neben Lärmschutzwänden ziehen wir lärmarme Gleisanlagen (z. B. Rasengleis) in Betracht.</p>
<p><b>Welche Planungen in Bezug auf den Lärm- und Sichtschutz gibt es im Bereich Waldmeisterstraße?</b></p>	<p>Bei Lärmschutz untersuchen wir aktive und passive Maßnahmen. Aktive Maßnahmen betreffen die Gestaltung der Trassen und ggf. Lärmschutzwände, passive Maßnahmen können bspw. Schallschutzfenster sein. Hier wird die weiterführende Planung die ersten Ergebnisse liefern. Die Planungen werden ermittelt auf Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen. Dabei untersuchen wir, inwieweit Lärm- und Sichtschutz angebracht werden können.</p>
<p><b>In Höhe der Farnstraße und (vermutlich) in Zusammenhang mit dem Schulbetrieb ist die Verschmutzung durch Müll groß. Der Lärmschutz sollte so dimensioniert sein, dass kein Müll auf die dahinterliegenden Grundstücke geworfen werden kann.</b></p>	<p>Ihre Hinweise nehmen wir in die Planung gerne auf. Wie die Lösungen aussehen können, werden wir in den nächsten Bürgerdialogveranstaltungen vorstellen.</p>
<p><b>Was wird aus dem Haus Ecke Waldstraße/ Nordstraße?</b></p>	<p>An dieser Stelle ist der Platz für Straße und Gleise sehr beschränkt. Im Rahmen der weiterführenden Planungen untersuchen wir verschiedene Varianten.</p>
<p><b>Wird der Radweg an der Waldstraße ausgebaut? Dieser ist wichtiger und weniger entwickelt an der Nordstraße. Der jetzige Schotterweg ist sehr gefährlich für Radfahrende. Diese</b></p>	<p>Der Ausbau von Straßen und Wegen abseits der geplanten Straßenbahntrasse ist nicht Bestandteil des STADTBahn-Projektes. Aber er wird in einer separaten Maßnahme vorgesehen. Daher wird der Hinweis in die Bauplanungen der Stadt Halle aufgenommen.</p>

<b>Maßnahme wäre wichtig, um Dörlau nicht abzuhängen.</b>	
<b>Bleibt der P+R-Parkplatz bei Kröllwitz bestehen? Ist es möglich, die Kapazitäten auszuweiten und eine bessere Anordnung vorzunehmen?</b>	Der P+R-Parkplatz in Kröllwitz bleibt bestehen. Je nach Planungsvariante zur Anbindung der Wendeschleife werden mögliche zusätzliche Flächen untersucht.
<b>Sind P + R Parkplätze an der Endhaltestelle vorgesehen?</b>	An den Endpunkten der Straßenbahn werden P+R-Parkplätze vorgesehen.
<b>Was passiert mit möglicherweise wegfallenden Parkplätzen, z. B. ist am Farnweg im Einzugsgebiet der Schule die Parkplatzsituation bereits prekär?</b>	Die Parkplatzsituation ist Bestandteil der Planung und wird in der Gesamtplanung der Verkehrsanlagen berücksichtigt.

## Beteiligung und Kommunikation

<b>Wird es regelmäßig öffentliche Informationen zum geplanten Trassenverlauf geben?</b>	Zum einen wird es weitere Bürgerdialogveranstaltungen geben und laufende Informationen werden im Internet auf der STADTBahn-Seite veröffentlicht: <a href="https://havag.com/Stadtbahn/Projekte/Heide-Nord/Lettin/Allgemeines">https://havag.com/Stadtbahn/Projekte/Heide-Nord/Lettin/Allgemeines</a>
<b>Wo werden weitere Planungsschritte und die Dokumentation der Veranstaltung veröffentlicht?</b>	Informationen erhalten alle Interessierten über die Internetadresse <a href="https://havag.com/Stadtbahn/Projekte/Heide-Nord/Lettin/Allgemeines">https://havag.com/Stadtbahn/Projekte/Heide-Nord/Lettin/Allgemeines</a> oder über unsere Stadtwerkekommunikation. Außerdem sind noch weitere Bürgerdialogveranstaltungen geplant, die ebenfalls auf der Website und über sonstige übliche Kanäle angekündigt werden. Die Dokumentation ist ebenfalls über obenstehenden Link zu finden.
<b>Wird es weitere Bürgerdialogveranstaltungen dieser Art geben? Möglicherweise auch zu anderen Themen?</b>	Im Rahmen der Grundlagenermittlung, weiterer Bürgerbefragungen und der Vorplanungen sind weitere Bürgerdialoge vorgesehen. Wir werden die Veranstaltungen längerfristig ankündigen. Sie können aber bereits jetzt Ihre Vorschläge zum Ausbau des ÖPNV in Halle einbringen. Ihre Anregungen nehmen wir gerne unter <a href="mailto:stadtbahn@stadtwerke-halle.de">stadtbahn@stadtwerke-halle.de</a> entgegen.

## Klima- und Umweltschutz

<b>Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Projekte klimaverträglich umzusetzen?</b>	Entsprechend der gesetzlichen Rahmenbedingungen werden alle Bauvorhaben zwecks Umweltverträglichkeit mittels eines von der Stadt entwickelten Prüfverfahrens untersucht und bewertet. Mit Hilfe eines Punkteverfahrens werden adäquate Ausgleichsmaßnahmen bestimmt und von der HAVAG als Maßnahmenträgerin beauftragt. Ausgleichsmaßnahmen können beispielsweise beinhalten, neu zu pflanzen, aufzuforsten, oder befestigte Flächen zu entsiegeln/begrünen.
<b>Was wird als Ausgleich für die Flächenversiegelungen geleistet?</b>	Ein Grundsatz der Planung ist es, Flächen nur dort zu versiegeln, wo dies unbedingt notwendig ist. Dabei sind verschiedene Aspekte wie

	<p>Verkehrstauglichkeit, Sicherheit und Beständigkeit der Anlagen oder Auflagen der Denkmalbehörden zu berücksichtigen. Insgesamt ist die Versiegelungsbilanz von Flächen im Rahmen des STADTBahn-Ausbaus positiv: Die Gleisbereiche werden zunehmend begrünt statt versiegelt, so dass bspw. Niederschlag versickern kann.</p>
<p><b>Wird darauf geachtet, die Natur, z. B. um den Hechtgraben, so zu belassen wie sie ist?</b></p>	<p>Grundsätzlich sollen begrünte und unversiegelte Flächen erhalten bleiben. Für alle notwendigen Verkehrsflächen sind entsprechende Ausgleichsmaßnahmen mindestens im gleichen Umfang zu leisten. Diese können beispielsweise beinhalten, neu zu pflanzen, aufzuforsten, oder befestigte Flächen zu entsiegeln/begrünen</p>
<p><b>Könnte als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme die Fläche "alte Schweinemast" am Klärwerk geprüft werden? Notwendige Schritte wären an diesem Standort die Entsorgung der Altlast, eine Flächenentsiegelung und ggf. Aufforstung.</b></p>	<p>Wir nehmen den Hinweis dankend an. Eine Bestätigung kann erst im Rahmen der einzelnen Planungsphasen erfolgen. In der Regel werden bevorzugt Ausgleichsflächen nahe der Baustelle herangezogen, was hier zutrifft.</p>
<p><b>Ist der Schutz von Altbaumbeständen ein Leitthema für Sie?</b></p>	<p>Der Schutz von Altbaumbeständen ist bei allen Verkehrsbauprojekten ein Leitthema für uns. Die genauen Schutzziele bzw. notwendige Maßnahmen werden dann speziell im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung definiert.</p>
<p><b>Soll an den Gleisbetten Rasen gepflanzt werden? Wie wirkt man einer Austrocknung des Rasens im Sommer entgegen?</b></p>	<p>Sofern der Gleisbereich nicht begangen oder befahren werden muss, wird Grüngleis vorgesehen. Eine Austrocknung kann direkt nur mit zusätzlicher Bewässerung verhindert werden, wovon wir aber im Hochsommer und bei Wasserknappheit absehen. Um den Rasen auch bei längeren Trockenperioden zu erhalten, werden spezielle Bodensubstrate und Rasensorten (z. B. Trockenrasen) eingesetzt.</p>
<p><b>Welche Form von Gleisbegrünung ist geplant und werden Bäume an den Straßen gepflanzt?</b></p>	<p>Den größten positiven Effekt für das Mikroklima erreichen wir mit Rasenansaat. An Stellen mit großer Sonneneinstrahlung ist auch Sedum (besonders widerstandsfähige Dickblattgewächse) denkbar. Baumpflanzungen sehen wir begleitend vor.</p>
<p><b>Wer ist für die Grünflächenpflege entlang der Trasse zuständig?</b></p>	<p>Die Verantwortung liegt bei der Betreiberin HAVAG. Für Grünflächen, die außerhalb der Gleistrasse liegen, ist die Stadt Halle zuständig.</p>
<p><b>Wie wird bei enger Führung der Trasse entlang der Grundstücksgrenzen die erschwerte Baumpflege von der Straßenseite gewährleistet?</b></p>	<p>Wird als Hinweis dankend aufgenommen. Rückhinweis an die Anwohner*innen des Blumenauwegs: In Halle-Neustadt, Lage Braunschweiger Bogen/ Wolfsburger Straße wurde ein Projekt in ähnlich enger Bebauung bereits umgesetzt.</p>
<p><b>Wie werden Grünflächen (insbesondere Hecken) vor Vandalismus geschützt?</b></p>	<p>Erfahrungsgemäß hält sich Vandalismus in Grenzen, wenn das Identifizierungspotenzial mit der öffentlichen Fläche gesteigert wird. Im Rahmen der weiteren Planung werden wir Ideen entwickeln, um Vandalismus zu einzudämmen.</p>
<p><b>Sind vor Baubeginn Flora- und</b></p>	<p>Im Rahmen der Planung gibt es artenschutzrechtliche Untersuchungen, um zu</p>

<p><b>Fauna-Untersuchungen vorgesehen, um spätere Verzögerungen zu vermeiden?</b></p>	<p>ermitteln, welche besonders oder streng geschützten Arten sich im Plangebiet befinden und welche Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen erforderlich sind, um Verstöße gegen den Artenschutz zu verhindern. Am Ende solcher Untersuchungen muss eine Genehmigung vorliegen, damit die Bauarbeiten beginnen dürfen. Damit soll einer Behinderung im Bauverlauf vorgebeugt werden.</p>
<p><b>Wird in die Planungen mit einbezogen, dass Fauna-Flora-Habitat-Gebiete und die Aue des Hechtgrabens nicht beeinträchtigt werden dürfen?</b></p>	<p>Entsprechend § 34 des Bundesnaturschutzgesetzes sind Projekte vor ihrer Zulassung auf Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes zu prüfen. Natura 2000 ist ein EU-weites Netz von Schutzgebieten zur Erhaltung gefährdeter oder typischer Lebensräume und Arten. Sollte die Prüfung ergeben, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen der Gebiete führt, ist es unzulässig. Das Projekt darf also nur zugelassen werden, wenn es nachweislich nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der Natura 2000-Gebiete kommt.</p> <p>Da der Hechtgraben von der Straßenbahntrasse gequert werden muss und die Trasse z. T. in unmittelbarer Nähe des Grabens liegt, können wir Beeinträchtigungen in diesem Bereich nicht vollständig vermeiden. Diese Beeinträchtigungen müssen durch Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden. Hierfür wird es eine eigene Planung geben.</p>
<p><b>Werden bei den Planungen in Heide-Nord/Lettin die Frischluftschneisen berücksichtigt?</b></p>	<p>Das STADTBahn-Programm ist ein Tiefbauprojekt und stellt den Strömungsrichtungen von Frischluftleitbahnen keine großflächigen Bauwerke entgegen. Der später entstehende temporäre Straßenbahnverkehr entwickelt keine Emissionen, die maßgeblich die Luftqualität beeinträchtigen. Dank der Straßenbahn werden bei gleichbleibender Anzahl an Verkehrsteilnehmenden voraussichtlich weniger Menschen das Auto nutzen und dadurch sogar zu einer Reduzierung schädlicher Emissionen beitragen.</p>