

Lebensraum
gestalten

Kurze Wege
ermöglichen

Erlebnis
Straßenbahn

Sicherheit
für alle

Mobilität
entspannter
gestalten

Perspektiven
geben

Stadt Begrünung
vorantreiben

Zukunft
sichern

Verkehrsprobleme
lösen

Begegnung
ermöglichen

Infrastruktur
verbessern

Kürzere
Reisezeit

Halle gestalten.

Das erfolgreiche Programm
STADTBahn Halle geht
in die dritte Stufe.

Visionen
umsetzen

Netzausbau
vorantreiben

Barrierefrei
mobil

Verkehrsqualität
erhöhen

Nachhaltigkeit
im Blick haben



Liebe Hallenserinnen und Hallenser,

im Jahr 2013 haben sich die Stadt Halle (Saale) und die Stadtwerke Halle auf einen ambitionierten Weg begeben: Mit dem STADTBahn-Programm begann die systematische Modernisierung des Personennahverkehrs. Heute sind zwei Stufen dieses Programms nahezu abgeschlossen, wir stehen am Beginn des dritten und letzten Abschnitts. Doch schon jetzt können wir sagen, dass die 300 Millionen Euro überzeugend investiert sind.

Ein umweltfreundlicher, barrierefreier und sicherer Personennahverkehr ist heute ein Muss für jede Stadt.

Doch das STADTBahn-Programm leistet noch viel mehr für Halle (Saale) als nur die Ertüchtigung des ÖPNV. Nehmen Sie das Steintor: Dort ist ein ganzes Areal umgestaltet worden und hat Impulse für die Entwicklung des gesamten Viertels gegeben. Mit der Merseburger Straße, dem Böllberger Weg, dem Südstadtring und dem Gimritzer Damm wurden und werden zentrale Verkehrsachsen modernisiert, auf denen für ÖPNV, Autos, Radfahrer und Fußgänger ein sicheres Miteinander gewährleistet ist.

Das STADTBahn-Programm steht also beispielhaft dafür, dass sich Halle (Saale) für die Zukunft rüstet. Dafür möchte ich allen Beteiligten meinen Dank aussprechen.



Herzlich

Bernd Wiegand

Dr. Bernd Wiegand
Oberbürgermeister

Visionen umsetzen – das STADTBahn-Programm

Die Havag fährt mit grünem Strom. Das spart

5.300 t

CO₂ pro Jahr.



Auf 37 Linien der HAVAG fahren

56,7 Mio

Fahrgäste im Jahr.



Die HAVAG ist 2019 mit Bussen und Bahnen

8,8 Mio km

gefahren. Das entspricht elf mal der Entfernung von der Erde zum Mond und zurück.



Über

4.000

Bäume und Gehölze hat die HAVAG im Rahmen des Programms STADTBahn Halle gepflanzt.

Inhalt

Intro

- 4** Die drei Ausbaustufen
- 6** Nachhaltige Stadtentwicklung mit dem STADTBahn-Programm

Fokus

- 8** Was wir bisher geschafft haben
- 14** Wie STADTBahn-Projekte entstehen
- 18** Wo wir aktuell stehen
- 24** Ausblick Ausbaustufe 3

Weitblick

- 32** Das STADTBahn-Programm als Begrünungsprogramm
- 36** Wie wir informieren
- 38** Perspektiven

Die drei Stufen der STADTBahn Halle

Die Stadt Halle (Saale), die Stadtwerke Halle GmbH und die Hallesche Verkehrs-AG arbeiten seit 2013 an dem zukunftsfähigen Ausbau des städtischen Nahverkehrs mit den Zielen, die Leistungsfähigkeit zu erhöhen, Barrierefreiheit herzustellen, Reisezeiten zu verkürzen, Pünktlichkeit zu verbessern und Impulse für die Stadtentwicklung zu geben. Sowohl der Ausbau bestehender Strecken als auch die Erweiterung des Netzes mit Neubaustrecken sind Bestandteile des STADTBahn-Programms, das aus drei Stufen besteht. Die Vorhaben der Stufen 1 und 2 sind größtenteils abgeschlossen oder werden zurzeit umgesetzt. Die Vorhaben der dritten Stufe werden vorbereitet.

STUFE 1 Linie 1

- Große Ulrichstraße (fertiggestellt 2013)
- Torstraße (fertiggestellt 2013) und Rannischer Platz (fertiggestellt 2015)
- Am Steintor (fertiggestellt 2017)
- Böllberger Weg Nord (fertiggestellt 2016) und Süd (in Arbeit)
- Dessauer Straße Teil 1 (fertiggestellt 2017); Teil 2 befindet sich in der Genehmigungsplanung, für die Endstelle Frohe Zukunft gibt es Planungsvarianten
- Große Steinstraße (fertiggestellt 2019)
- Südstadtring, Anbindung der Wendeschleife Südstadt und Verlängerung in die Silberhöhe über Verknüpfungspunkt Veszpremer Straße (fertiggestellt 2018)

STUFE 2 Linie 5

- Gimritzer Damm / Heideallee (fertiggestellt 2019)
- Magdeburger Straße (Vorplanung)
- Merseburger Straße Nord (fertiggestellt 2020)
- Merseburger Straße Mitte (Bauvorbereitung)
- Merseburger Straße Süd (Vorplanung)
- Mansfelder Straße West (Entwurfsplanung)
- Endstelle am Hauptbahnhof (in Planung)
- Zwischenendstelle Neustadt (in Planung)

STUFE 3 Linie 3/8 und ergänzende Verkehrsbereiche

- Bereich Giebichenstein
- Bernburger Straße
- Elsa-Brändström-Straße
- Paul-Suhr-Straße
- Damaschkestraße / Vogelweide
- Freiimfelder Straße
- Silberhöhe / Industriestraße
- Heide-Nord / Lettin



Digitale Karte unter: havag.com/Stadtbahn/Stadtbahn



Halle gestalten

Nachhaltige Verkehrs- und Stadtgestaltung geht mit dem Programm STADTBAHN Halle in die dritte Ausbaustufe

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist in einer Stadt wie Halle (Saale) unverzichtbar, um Arbeits-, Besorgungs- und Freizeitwege unabhängig zu gestalten. Dabei steht der ÖPNV jedem offen, schließt keine Person aus. Die Hallenserinnen und Hallenser wollen flexibel sein, zuverlässig und schnell an ihr Ziel kommen und dabei komfortabel und sicher reisen.

Mit den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen der Hallenserinnen und Hallenser im Blick arbeiten die Stadt Halle (Saale), die Stadtwerke Halle GmbH und die Halle-sche Verkehrs-AG seit Jahren an einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Entwicklung der Straßenbahn für alle. Dabei meistert das STADTBAHN-Programm den Spagat zwischen dem Ziel, den Verkehr zu ordnen und sicherer zu machen, und gleichzeitig städtische Räume schöner und attraktiver zu gestalten. Wer sich davon überzeugen will, dem sei ein Spaziergang über die fertig gestellte Große Ulrichstraße, die Große Steinstraße oder Am Steintor empfohlen.

Die dritte Stufe des STADTBAHN-Programms beinhaltet die Ausbauprojekte der Linien 3 und 8 im Norden und Süden der Stadt. Hierbei konzentriert sich der Ausbau auf eine klare Gestaltung der Verkehrsanlagen, damit der Straßenbahn- und Autoverkehr konfliktfrei gelenkt und der Fuß- und Radverkehr sicher geführt werden können. Ein wichtiges Ziel ist, dass sich mobilitätseingeschränkte Personen an den Haltestellen barrierefrei bewegen können. Infolge des STADTBAHN-Ausbaus entstehen moderne und regelkonforme Verkehrsanlagen. Auch der Radverkehr wird sicherer. Umfangreiche Neupflanzungen und neugestaltete Grünanlagen verschönern das Stadtbild und sorgen für ein

besseres städtisches Klima. In die Natur wird lediglich dort eingegriffen, wo es technisch nicht anders möglich ist. Und die STADTBAHN fährt zu 100 Prozent mit grünem Strom.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Auf der Grundlage dieses Gesetzes gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen, die an die Gemeinden weitergegeben werden. Die Gemeinden investieren diese Gelder in ihre ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur, um die Verkehrsverhältnisse zu verbessern.

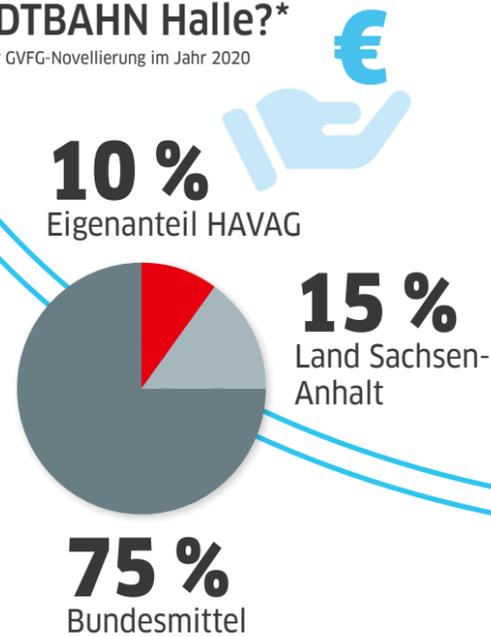
Moderne Straßenbahnwagen und Gleise, zum Teil als Rasengleise verlegt, lassen die Tram leiser fahren. Ist die Straßenbahn barrierefrei erreichbar und nutzbar, schnell und pünktlich und sind die Anschlüsse sicher, steigen die Fahrgastzahlen weiter an. Das entlastet langfristig die Straßen vom motorisierten Individualverkehr und reduziert weiter Abgase, Feinstaub und Lärm. Hinzu kommt, dass es sich in der Straßenbahn entspannter fährt und Unfälle vermieden werden.

Erneuern wichtiger Ver- und Entsorgungsstrukturen im Stadtwerkeverbund

Im STADTBAHN-Programm werden komplex die im Umfeld befindlichen Ver- und Entsorgungsanlagen als Folge des STADTBAHN-Ausbaus umgelegt. Neue Versorgungs-

Wer finanziert das Programm STADTBAHN Halle?*

* nach der GVFG-Novellierung im Jahr 2020



leitungen werden als Zusatzmaßnahmen im Rahmen des Gesamtvorhabens realisiert. Das betrifft Gasversorgungs- und Elektroleitungen sowie Trinkwasser- und Abwassersysteme, die Lebensadern der Stadt. Auf Grund der vielen Projektbeteiligten sowie der technischen und rechtlichen Randbedingungen sind die Projekte jeweils sehr komplex. Die HAVAG, die Stadtwerke-Töchter EVH GmbH und Halle-sche Wasser und Stadtwirtschaft (HWS) sowie weitere Versorgungsunternehmen und die Stadt Halle sind mit ihren zuständigen Fachbereichen stark gefordert. Die Umsetzung des Programms geschieht sehr ehrgeizig unter hohem zeitlichem Druck, um die Beeinträchtigungen für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie alle Verkehrsteilnehmenden so gering wie möglich zu halten.



Andreas Scheuer, MdB,
Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

„Der öffentliche Personennahverkehr ist Herzstück einer umweltfreundlichen Mobilität. Er hilft, unsere Klimaziele zu erreichen, die Straßen zu entlasten und die Lebensqualität zu steigern. Den Ausbau des ÖPNV durch die Länder unterstützen wir als Bund mit mehr als neun Milliarden Euro jährlich – zum Beispiel über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und das Regionalisierungsgesetz. Ich freue mich, dass von diesen Mitteln auch die Stadt Halle (Saale) in Millionenhöhe profitiert und damit den Ausbau der Stadtbahn vorantreiben sowie den ÖPNV fit für die Zukunft machen kann.“

Steigerung der Wirtschaftlichkeit der HAVAG

Die Projekte aller drei Ausbaustufen des STADTBAHN-Programms umfassen ein Gesamtvolumen von 500 Millionen Euro. Das STADTBAHN-Programm wird auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und vom Land Sachsen-Anhalt großzügig unterstützt. Der Ausbau und die Modernisierung der Straßenbahnanlagen steigern die Qualität und das Angebot des ÖPNV in Halle (Saale) erheblich. Behinderungsfreie Fahrten der STADTBAHN verkürzen die Reisezeit auf den STADTBAHN-Linien. Die STADTBAHN wird dadurch eine sehr gute Alternative zum Auto. Zudem rentiert sich die Investition langfristig und steigert die Wirtschaftlichkeit des Straßenbahnbetriebes insgesamt.

Die STADTBAHN gehört zu Halle (Saale) und trägt ihren Teil zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung bei.





Jana Kozyk,
Geschäftsführerin der GWG
Gesellschaft für Wohn-
und Gewerbeimmobilien
Halle-Neustadt mbH

„Der Platz am Steintor wurde mit der Umgestaltung von einem ‚Umsteigeplatz‘ zu einem Wohlfühl-Ort. Wir sind stolz, mit unserem Neubau, der den Durchgang zum Uni-Campus öffnet, Studentinnen und Studenten Wohnraum bietet und das Café Lözius beherbergt, ein wenig dazu beigetragen zu haben.“

Der Verkehrsknoten Am Steintor ist komplett neu gestaltet und leistungsfähig ausgebaut. Damit wird der Bereich seiner hohen verkehrlichen Bedeutung und seiner starken Ausstrahlung als Stadtplatz gerecht.

Verkehrsqualität erhöhen

Was wir bisher geschafft haben

Bereits acht Vorhaben des STADTBahn-Programms sind abgeschlossen und bringen deutliche Verbesserungen mit sich. STADTBahn-Trassen wurden dort, wo es die Straßenverhältnisse zulassen, vom Individualverkehr getrennt, wodurch sich die Reisegeschwindigkeit der Bahnen erhöht. Enge Straßen wurden in ihrer Gesamtheit so umgestaltet und Verkehrsströme neu organisiert, dass die STADTBahn davon profitiert. Erlauben es die städtebaulichen Gegebenheiten hat die HAVAG aus ökologischen und geräuschkindernden Gründen Rasengleise verlegt. Baumpflanzungen werten nun die Straßenzüge um ein weiteres ökologisch auf. Zudem sind alle Haltestellen entlang der bisher umgebauten Streckenabschnitte barrierefrei.

Abgeschlossene Projekte im Überblick

2013

Große Ulrichstraße

- Verflechtung zwischen Altstadt und nördlicher Innenstadt
- Gestaltung der Großen Ulrichstraße zur ÖPNV-Straße mit Anlieferverkehr
- barrierefreie Haltestelle



Torstraße mit Rannischem Platz

- klare, sichere Strukturierung der Verkehrsströme
- Schaffung eines zeitgemäßen barrierefreien Rannischen Platzes



2013

2014



2017

Am Steintor

- komplette Neugestaltung als attraktiver Stadtplatz und bedeutender Umsteigepunkt
- Entflechtung des Haltestellenbereichs vom Individualverkehr
- barrierefreie Haltestellen mit optischer Fahrgastinformation

2018

Südstadtring

- Errichtung eines modernen, barrierefreien Umsteigepunktes mit Busverknüpfung
- Neugestaltung des Südstadtringes mit neuer Baumallee und entsiegelten Flächen



2019

Große Steinstraße

- Optimierung der Verkehrsführung am Joliot-Curie-Platz
- Schaffung neuer Wegebeziehungen für Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrende und Autofahrende
- barrierefreie Haltestelle



2019

Gimritzer Damm

- wesentliche Verbesserung der Verkehrsorganisation: Errichtung moderner Umsteigepunkte zwischen Bahn und Bus und eines leistungsfähigen Kreisverkehrs
- ökologische Aufwertung der Trasse durch Anlegen einer mehrreihigen Baumallee



Gesicherter Umstieg am Gimritzer Damm

Im Zuge des STADTBahn-Projekts „Gimritzer Damm/Heideallee“ wurden auf einer Länge von fast zwei Kilometern eine leistungsfähige und sichere Straßenbahngleistrasse mit barrierefreien Haltestellen geschaffen und eine mehrreihige Baumallee sowie ein neuer Kreisverkehr angelegt. An der Haltestelle Gimritzer Damm entstand ein neu gestalteter und sicherer Umsteigepunkt. Der Gimritzer Damm wurde als Fluthilfemaßnahme, die Heideallee im Rahmen des STADTBahn-Programms umgebaut und neugestaltet.

2020

Merseburger Straße Nord

- komplette Neuaufteilung der Verkehrsorganisation und Schaffung neuer Wegebeziehungen bspw. am Knoten Merseburger Straße/Rudolf-Ernst-Weise-Straße
- Erhöhung der Lebensqualität durch Verkehrsentlastung im Wohnviertel
- Optimierung der Rad- und Gehwege



Thomas Webel,
Minister für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

„Schnell, zuverlässig, komfortabel, sicher, umweltfreundlich und eine echte Alternative zum Auto – die STADTBahn verbessert die Mobilität in Halle und macht den ÖPNV in der Saalestadt fit für die Zukunft. Mit neuen Verknüpfungspunkten von STADTBahn und Stadtbus wie am Gimritzer Damm können die Trümpfe dieses städtischen Verkehrsverbundes ausgespielt werden. Der Ausbau dieses leistungsfähigen STADTBahn-Systems wird umfangreich von Bund und Land gefördert, denn diese moderne Form des Nahverkehrs macht Halle und die umliegende Region noch attraktiver.“



v. l. Thomas Webel, Dr. Bernd Wiegand (Oberbürgermeister von Halle (Saale)), Dr. Ulf-Marten Schmieder (Geschäftsführer des TGZ) und Matthias Lux (Geschäftsführer der Stadtwerke Halle) hissen symbolisch eine Fahne zur Einweihung des Verkehrsprojektes Gimritzer Damm im September 2019.



Heike Knopf, Projektingenieurin Hallesche Verkehrs-AG, und Eric Brecht, städtischer Ansprechpartner für die Gewerbetreibenden während der Bauzeit.

Große Steinstraße

Begegnung ermöglichen



Mit dem Ausbau der Großen Steinstraße als hoch frequentierte Verbindungsstraße ins Stadtzentrum konnte ein wichtiges Projekt des Programms STADTBahn Halle realisiert werden. In der Stufe 1 wurde die Große Steinstraße von Februar 2018 bis Mai 2019 vom Bereich Kleinschmieden bis zum Franzosenweg ausgebaut und vollständig modernisiert. Auf einer Länge von 650 Metern fanden sowohl über- als auch unterirdische Arbeiten statt.

Halles entspannte Baustelle

„Menschen wollen einbezogen werden – und sollten es auch. Der von den Stadtwerken Halle und der Stadt Halle (Saale) ins Leben gerufene Kreativdialog brachte Gewerbetreibende und Kreativwirtschaft zusammen, um die Baustelle von Anfang an mit vielen Aktionen zu beleben“, erzählt Dr. Petra Sachse, Leiterin Fachbereich Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung der Stadt Halle (Saale). „Der Kreativdialog war aber nicht nur Ideenschmiede, sondern auch Anlaufstelle für Sorgen und Probleme und



Dr. Petra Sachse

ein Ort, um sich zu vernetzen und den Kontakt zwischen der Stadt und ihren Bürgerinnen und Bürgern zu intensivieren“, ergänzt Eric Brecht, Mitarbeiter desselben Fachbereichs. Er stand als Ansprechpartner für die besonderen Belange der Gewerbetreibenden während der Bauzeit im eigens dafür eingerichteten Baubüro der HAVAG zur Verfügung.



Rainer Kulitze, Inhaber café [kaju], Große Steinstraße 25

„Über sieben Brücken musst du gehen, tolle Kuchen wirst du sehen.“ Das war unser Motto in der Bauzeit. Die Wege für unsere Gäste waren damit geebnet, dadurch hatten wir kaum Umsatzeinbußen zu verzeichnen. Bis auf einen Vormittag ohne Strom sind wir ohne Einschränkungen durch diese Phase gekommen und den Stadtwerken und der Stadt dankbar für ihr Engagement.“



Kreative Aktionen wiesen darauf hin: Die Große Steinstraße war auch während der Bauphase offen.

Halles entspannte Baustelle

JOLIOT-CURIE-PLATZ Baggerballett vor der Oper. Picknick zwischen Bauzäunen - mit bunten Aktionen lassen die Stadt und viele Partner die Beschwerlichkeiten vergessen.



Kreativ- und Gewerbedialog in der Großen Steinstraße

Händler und Händlerinnen, Kreative, Stadt, Stadtwerke und HAVAG haben unter dem Motto ‚Die Große Steinstraße ist offen‘ zahlreiche kreative Aktionen und Veranstaltungen umgesetzt – angefangen vom „Glitzerschwein“ des Künstlers Marc Fromm über eine Fahrradmodenschau und einem Baustellensommerfest bis hin zu Flashmobs und Flohmarkt. Ziel war es, den Handel auch während der Bauphase zu unterstützen und Umsatzeinbußen zu vermeiden. Den krönenden Abschluss bildete das Große Steinstraßenfest zur Wiedereröffnung der topmodernen Straße.

Zukunft sichern

Wie STADTBAHN-Projekte entstehen – am Beispiel Gimritzer Damm:



Die einzelnen Phasen im Überblick:

1. Grundlagenermittlung

- Verkehrsplaner*innen tragen relevante Informationen z. B. über eine Straßenbahnstrecke, den Zustand der Bauwerke oder Verkehrszahlen zusammen.
- Danach definieren Stadtverwaltung und HAVAG partnerschaftlich Aufgabenstellung und Ziele. Zentrale Fragen sind: Was müssen die Verkehrsanlagen später einmal leisten und welche technischen Anforderungen müssen eingehalten werden.
- Erste Untersuchungen zum Bestand, zum Baugrund und zu möglichen Auswirkungen auf Menschen und Umwelt erfolgen. Verschiedene Akteure – z.B. beteiligte Fachleute der Stadtverwaltung oder Umweltverbände – werden in die Überlegungen einbezogen.

2. Vorplanung

- Amtliche Karten werden ausgewertet und Leitungsbestandspläne erstellt, aus denen hervorgeht, auf welche Medien (Wasser, Abwasser, Elektrizität usw.) später Rücksicht genommen werden muss.
- Darauf baut die Variantenuntersuchung auf, in der verschiedene Lösungsvarianten erarbeitet und nach ihrer Zweckmäßigkeit bewertet werden. Dabei wird geprüft, wie die Ziele der Planung möglichst wirtschaftlich erreicht und Einflüsse auf das Umfeld möglichst geringgehalten werden können.
- In der Regel erfolgt in dieser Phase eine Beteiligung der Öffentlichkeit.
- Anschließend werden Beschlussvorlagen für den Stadtrat erstellt.

3. Entwurfsplanung

- Auf Grundlage des Stadtratsbeschlusses wird ein Planungsentwurf mit höherem Detaillierungsgrad erarbeitet. Dabei werden die Beiträge anderer fachlich Beteiligter hinzugenommen.
- Besonderes Augenmerk gilt der Frage, ob die Planung genehmigungsfähig ist – d.h. ob sie technisch und organisatorisch geltendem Recht entspricht.
- Es wird ein ausführlicher Bauzeiten- und Kostenplan erstellt.
- Alle Entwurfsunterlagen werden zusammengefasst und ein Erläuterungsbericht erstellt, der die Pläne erläutert.

4. Genehmigungsplanung

- Die Entwurfsplanung wird technisch für das Planfeststellungsverfahren unter Berücksichtigung formeller Anforderungen aufbereitet. Gegebenenfalls werden zusätzliche Pläne und Gutachten erstellt.
- Diese Unterlagen werden bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht und die Genehmigung für den Bau beantragt. Die Entscheidung, ob und wie gebaut werden darf, liegt ausdrücklich bei der Behörde. Sie bewertet unabhängig, ob z.B. eine beantragte Variante zweckmäßig ist oder alle berechtigten Interessen abgewogen wurden. Während der Planfeststellung kann es zu Planungsänderungen kommen.
- Mit Erteilung der Baugenehmigung beginnt die nächste Phase.

5. Ausführungsplanung

- Bauliche und technische Lösungen werden erarbeitet und in noch detaillierteren Plänen dargestellt. Dabei sind verschiedene Anforderungen, z. B. städtebaulicher, gestalterischer oder wirtschaftlicher Art, zu berücksichtigen.
- Es folgt die zeichnerische Darstellung dieser Lösungen mit allen für die Umsetzung nötigen Einzelangaben, z.B. für Baumaterial und Oberflächen.
- Da an der Umsetzung eines Projekts immer viele Beteiligte zusammenarbeiten, ist auch während der Ausführungsplanung eine gute Abstimmung wichtig.

6. Leistungsvergabe

- Auf Grundlage der Ausführungsplanung wird ermittelt, welche Leistungen und Mengen an Material benötigt werden.
- Da Infrastrukturprojekte ab einer bestimmten Größe – für das STADTBAHN-Programm gilt das ausnahmslos – öffentlich ausgeschrieben werden, ist dieser Schritt für den späteren Vergleich der Angebote besonders wichtig.
- In Vorbereitung des Baus werden zeitliche Abläufe und Bauabschnitte festgelegt.
- Dauer und Komplexität der Ausschreibung können nach Größe des Vorhabens und rechtlichen Anforderungen variieren.
- Ist das Verfahren ordentlich abgeschlossen und ein Bieter beauftragt worden, fällt der Startschuss für den Bau.

Die STADTBAHN fährt im eigenen Gleisbett schnell und zuverlässig



Hans-Joachim Berkes,
Vorsitzender des
Fahrgastbeirates

„Die HAVAG hat seit 2013 mit dem STADTBAHN-Programm viel bewegt. Gelungen ist aus meiner Sicht vor allem die Umgestaltung am Gimritzer Damm, um nur ein Beispiel herauszugreifen. Besonders erfreulich ist dort die gute Verknüpfung von Bus und Bahn, durch die die Fahrgäste an Flexibilität gewinnen. Grundsätzlich profitieren die Fahrgäste von sicheren Anschlüssen, kürzeren Reisezeiten und einer modernen Fahrgastinformation, die es durch akustische und visuelle Signale allen Menschen ermöglicht, den ÖPNV zu nutzen.“



Im neuen Kreisverkehr Gimritzer Damm sind Verkehrsteilnehmer sicher unterwegs.



Dr. Toralf Fischer,
Beauftragter für die Belange von Menschen mit Behinderungen der Stadt Halle (Saale)

„Mit dem Personenbeförderungsgesetz ist die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV bis 1. Januar 2022 gesetzlich festgeschrieben. Der Um- und Neubau von Haltestellen ist dabei essenziell. Die HAVAG hat dies vor der Umsetzung des STADTBAHN-Programms erkannt und ein Gestaltungshandbuch mit den notwendigen Maßnahmen für eine Barrierefreiheit im Haltestellen- und Straßenbereich erarbeitet sowie mit den örtlichen Behindertenverbänden abgestimmt. Es bildet seitdem die Grundlage jeder Ausschreibung. Das ist vorbildlich und bietet mit der Ergänzung durch das barrierefreie Informations- und Orientierungssystem für blinde und sehingeschränkte Fahrgäste (BIOS) einen zukunftsfähigen ÖPNV in Halle (Saale) für alle.“

Fünf Fragen an Erhard Krüger, Betriebsleiter Straßenbahn und Bereichsleiter Infrastruktur der Halleschen Verkehrs-AG

WER trifft die für ein Bauprojekt notwendigen Beschlüsse?

Auf der Grundlage einer von der Stadtverwaltung Halle (Saale) eingebrachten sogenannten Beschlussvorlage trifft der Stadtrat Beschlüsse, um damit beispielsweise Investitionen in öffentliche Projekte zu genehmigen. Der Stadtrat ist die politische Vertretung der Bürgerinnen und Bürger und hat die Aufgabe, Entscheidungen auf kommunaler Ebene zu treffen.

WAS passiert in den einzelnen Projektphasen?

Bauprojekte im Infrastrukturbereich sind häufig sehr umfangreich und komplex, weil verschiedene Faktoren, die auf die Planung einwirken, aufeinander abgestimmt werden müssen. Solche Faktoren sind z. B. der Verkehrsflächenbedarf im Konsens mit der Stadtgestaltung und die hohe Dichte an Versorgungsleitungen im Baubereich. Für eine erfolgreiche Umsetzung der Projekte werden die Planungen in aufeinander aufbauende Projekt-Phasen (siehe vorherige Seite) unterteilt, die sich an einem etablierten System orientieren: der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI).

WARUM gibt es verschiedene Varianten?

Insbesondere bei herausfordernden Stellen wie z. B. sehr engen Straßenzügen wird anhand verschiedener Varianten untersucht, wie die für das Stadtbahnprojekt definierten

Ziele am besten erreicht werden können. Für alle Varianten, die betrachtet werden, gibt es Vergleichstabellen mit den Vor- und Nachteilen sowie grobe Zeit- und Kostenschätzungen. Somit wird anhand verschiedener Kriterien eine Vorzugsvariante herausgearbeitet.

WANN wird die Öffentlichkeit beteiligt?

Grundsätzlich gilt: so früh wie möglich. Der optimale Zeitpunkt im Planungsprozess hängt stark davon ab, wie intensiv Bürgerinnen und Bürger beteiligt werden (können). Häufig ist es sinnvoll, der Öffentlichkeit erste Ausarbeitungen zu präsentieren, bevor ihre Stellungnahmen zum Projekt eingeholt werden. In anderen Projekten wiederum sollte zuerst der Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern als „Expert*innen vor Ort“ gesucht werden, um auf Grundlage dieses Wissens mit der Planung zu beginnen.

WIE kommt es zur Auftragsvergabe an Planungsbüros und ausführende Firmen?

Die Vergabe von Bau- und Planungsleistungen erfolgt über öffentliche Ausschreibungen. Der Auftraggeber fordert eine unbeschränkte Anzahl an Unternehmen öffentlich dazu auf, ein Angebot abzugeben. Die eingereichten Angebote werden nach den zuvor bekannt gemachten Kriterien wie Fachkunde, Zuverlässigkeit, Leistungsfähigkeit und Preis geprüft. Den Zuschlag erhält der Bieter mit dem wirtschaftlichsten Angebot.



Schnell, sicher und komfortabel reisen
in der modernen STADTBAHN.

Infrastruktur verbessern

Wo wir gegenwärtig stehen

Die Stadt Halle (Saale), die Stadtwerke Halle GmbH und die Hallesche Verkehrs-AG setzen das erfolgreiche Programm STADTBAHN fort. Mit der Neugestaltung werden Straßenräume aufgewertet und Verkehrsknotenpunkte optimiert, wodurch alle Verkehrsteilnehmenden sicherer unterwegs sind. Dort wo es möglich ist, trennen die Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner den Straßenbahnkörper vom übrigen Verkehr und lassen Rasengleise verlegen, die Lärm reduzieren und das Mikroklima verbessern. Höchste Priorität ist es, den Baumbestand so weit das geht zu erhalten und durch Neupflanzungen zu ergänzen. Im Zuge des STADTBAHN-Programms werden stets mehr Bäume gepflanzt als gefällt. Die STADTBAHN selbst ist nach dem Ausbau schneller, pünktlicher und bietet mehr Fahrkomfort. Auf den Folgeseiten stellen wir die geplanten Projekte vor.

Projekte im Überblick

1

Böllberger Weg Süd und Südstadtring

Was geplant ist:

- Einzelne Haltestellen im Abschnitt werden neu und bedarfsgerechter platziert sowie barrierefrei umgestaltet.
- Gleichzeitig installieren wir neue und moderne Fahrgastunterstände sowie Informationsanlagen.
- Die Haltestelle Wörmnitz wird zur Mobilitätsstation mit Verleihsystemen für Pkw und Fahrrad ausgebaut.
- Wir begradigen beide S-Bögen im Bereich Südstadtring, wodurch sich der Fahrkomfort erhöht und die Reisezeit verkürzt.

Wo wir stehen:

- Zurzeit läuft das Genehmigungsverfahren und wir bereiten parallel einen zügigen Baubeginn vor.

1

Dessauer Straße

Was geplant ist:

- Der Abschnitt zwischen Landrain und Frohe Zukunft wird vollständig modernisiert und neugestaltet. Die Gleise der STADTBahn werden in diesem Zuge in die Straßenmitte verlegt, soweit möglich als Rasengleise.
- Wir verbessern den Zugang zu den Haltestellen, schaffen Barrierefreiheit und ergänzen Fahrgastinformationen.
- Die Endhaltestelle „Frohe Zukunft“ soll zu einem modernen Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Bahn umgebaut werden und eine Fahrradabstellanlage erhalten.
- Besonderes Augenmerk lag bei der Planung darauf, die Baumreihe auf der Westseite der Dessauer Straße zu erhalten.

Wo wir stehen:

- Zurzeit bereiten wir die Genehmigungsplanung für diesen Abschnitt vor (Erläuterung des Begriffs siehe S. 14). Ein Termin für den Baustart steht noch nicht fest.
- Parallel untersuchen wir auf Beschluss des Stadtrates eine Streckenverlängerung in Richtung Norden bis zum Stadteingang.

2

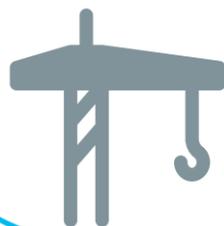
Merseburger Straße Mitte

Was geplant ist:

- Die Straße wird vollständig modernisiert, neugestaltet und die Trasse der STADTBahn als Rasengleis neu verlegt.
- Wir erhalten bestehende Bäume überall da, wo es möglich ist und pflanzen umfangreich neu.
- Besonderes Augenmerk liegt auf der barrierefreien Umgestaltung aller Haltestellen.

Wo wir stehen:

- Zurzeit bereitet die HAVAG den Ausbau im Anschluss an den bereits abgeschlossenen Abschnitt „Merseburger Straße Nord“ vor.
- 2021 liegt der Schwerpunkt darauf, gemeinsam mit anderen Versorgungsunternehmen der Stadtwerke Halle durch Umverlegen von Leitungen die erforderliche Baufreiheit zu schaffen.



Halle-Südstadt

Was geplant ist:

- Die Straßenzüge Damaschkestraße, Elsa-Brändström-Straße Nord und Süd, die südliche Paul-Suhr-Straße sowie die Vogelweide werden modernisiert und umgestaltet.
- Im Sinne des STADTBahn-Programms geht es uns darum, die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, einen barrierefreien und bequemeren Zustieg zum ÖPNV zu ermöglichen, schneller zu werden und gleichzeitig den Straßenraum attraktiver zu gestalten.
- Eine ausführliche Beschreibung des Projekts finden Sie auf den Seiten 26 und 27.

Wo wir stehen:

- Das Projekt befindet sich im Stadium der Entwurfsplanung.

3

Heide-Nord

Was geplant ist:

- Mit Blick auf das erfreuliche Wachstum des Quartiers Heide-Nord wurden die Planungen einer Anbindung an das Straßenbahnnetz aus den 1980er Jahren wieder aufgegriffen. Geplant ist eine Verlängerung der STADTBahn ab Kröllwitz bis nach Heide-Nord und langfristig Lettin, um den Bewohnerinnen und Bewohnern des Quartiers eine umsteigefreie Fahrt bis in die Innenstadt zu ermöglichen.
- Eine ausführliche Beschreibung des Projekts finden Sie auf den Seiten 28 und 29.

Wo wir stehen:

- Das Projekt befindet sich im Stadium der Vorplanung.



Giebichenstein

Was geplant ist:

- Momentan stehen die Linien 7 und 8 im historischen Giebichenstein-Viertel fast täglich im Stau. Damit sich das ändert und das Liniennetz der HAVAG insgesamt pünktlicher und verlässlicher funktionieren kann, denken wir darüber nach, wie der Verkehr insbesondere auf dem historischen Platz vor der Burg neu geordnet werden kann.
- Eine ausführliche Beschreibung des Projekts finden Sie auf den Seiten 30 und 31.

Wo wir stehen:

- Das Projekt befindet sich im Stadium der Vorplanung.



Digitale Haltestelle

Die HAVAG wandelt ihre Haltestellen schrittweise in digitale Haltestellen um, an denen die Fahrgäste barrierefrei und in Echtzeit über die Pünktlichkeit, die Erreichbarkeit von Anschlussfahrten und Störungen informiert werden. Mit der steigenden Qualität der Fahrgastinformation erhöht sich auch die Attraktivität des ÖPNV. Die HAVAG beabsichtigt so, Autofahrende vermehrt zum Umstieg auf den ÖPNV zu motivieren und damit auch die Schadstoffbelastung in Halle (Saale) zu reduzieren.

Tobias Koch, Projektingenieur und Leiter der Abteilung Infrastrukturmanagement der HAVAG, mit dem Plan zum Ausbau der Merseburger Straße Mitte.

2

Merseburger Straße Mitte

Barrierefrei mobil

Die Merseburger Straße ist als Teil der B91 die wichtigste Nord-Süd-Achse für den Kfz-Verkehr in Halle (Saale), aber auch für den Öffentlichen Personennahverkehr, Fußgänger und Fußgängerinnen sowie Radfahrende sehr bedeutend. Deshalb wird in der Ausbaustufe 2 auf der Linie 5 die Strecke zwischen Ammendorf und Riebeckplatz/Hauptbahnhof in drei Teilabschnitten ausgebaut.

Nachdem im letzten Jahr der Abschnitt Merseburger Straße Nord fertiggestellt werden konnte, ist nun die Merseburger Straße Mitte in Vorbereitung. Auch für diesen Abschnitt wurden mehrere Varianten entwickelt und in den Stadt-Gremien diskutiert, um eine Vorzugsvariante festzulegen, die alle öffentlichen Belange berücksichtigt. Bevor der STADTBahn-Ausbau auf der Merseburger Straße Mitte beginnen kann, führt die Deutsche Bahn in diesem Jahr umfangreiche Baumaßnahmen am Rosengarten durch und beginnt, die Eisenbahnbrücken zu erneuern. Bereits im vergangenen Jahr haben die Versorgungsunternehmen der Stadtwerke Halle und die HAVAG Fahrleitungs-, Bahnstromversorgungs- und Kommunikationsanlagen sowie unterirdische Versorgungsleitungen angepasst oder erneuert und schufen so die notwendige Baufreiheit für das Vorhaben.

Neuordnung des Straßenraums für mehr Sicherheit

„Da sich der Abschnitt Merseburger Straße Mitte über fast drei Kilometer erstreckt, haben wir fünf Bauabschnitte gebildet, die zeitlich versetzt gebaut werden, um die

Einschränkungen für unsere Fahrgäste und die Beeinträchtigung des übrigen Verkehrs während des Bauens so gering wie möglich zu gestalten“, erklärt Tobias Koch, Projektingenieur und Leiter der Abteilung Infrastrukturmanagement der HAVAG. „Wir bauen dabei immer den gesamten Gleis- und Straßenquerschnitt aus. Konkret heißt das, wir ordnen die Gleise der STADTBahn in der Straßenmitte ein, sodass alle Verkehrsteilnehmenden noch sicherer unterwegs sind. Das betrifft insbesondere Radfahrende, Fußgängerinnen und Fußgänger, die abgegrenzte Rad- und Gehwege rechts und links des Straßenraums erhalten.“ Diese baulichen Anpassungen sowie neue Ampelanlagen sorgen für einen reibungsloseren Straßenbahnbetrieb, damit die Linie 5 schneller reist und noch pünktlicher fahren kann. Alle Haltestellen erhalten zudem einheitliche barrierefreie Einstiege, Fahrgastunterstände, Sitzmöblierung, Spritzschutz und Fahrgastinformationsanlagen.

Rasengleise und Neupflanzungen

„Wie an der Merseburger Straße Nord zu sehen ist, wird der Straßenraum durch die Neugestaltung deutlich aufgewertet. Auch im Abschnitt Merseburger Straße Mitte werden wir die Eingriffe in den Baumbestand auf das absolut notwendige Maß beschränken. Die beidseitigen Baumreihen vervollständigen wir mit zahlreichen Neupflanzungen, was insgesamt zu einer positiven Baumbilanz führt“, erläutert Tobias Koch. „Eine Besonderheit im Abschnitt Mitte werden die Rasengleise sein, die Lärm reduzieren und den Straßenzug noch grüner wirken lassen.“



Thomas Hagdorn,
Geschäftsführer BG Klinikum
Bergmannstrost Halle gGmbH

„Eine barrierefreie Haltestelle ist eine wichtige Voraussetzung für unseren inklusiven Behandlungsansatz. Künftig können bahnfahrende Patient*innen, Besucher*innen und Mitarbeitende einfacher und sicherer in unsere Klinik gelangen.“

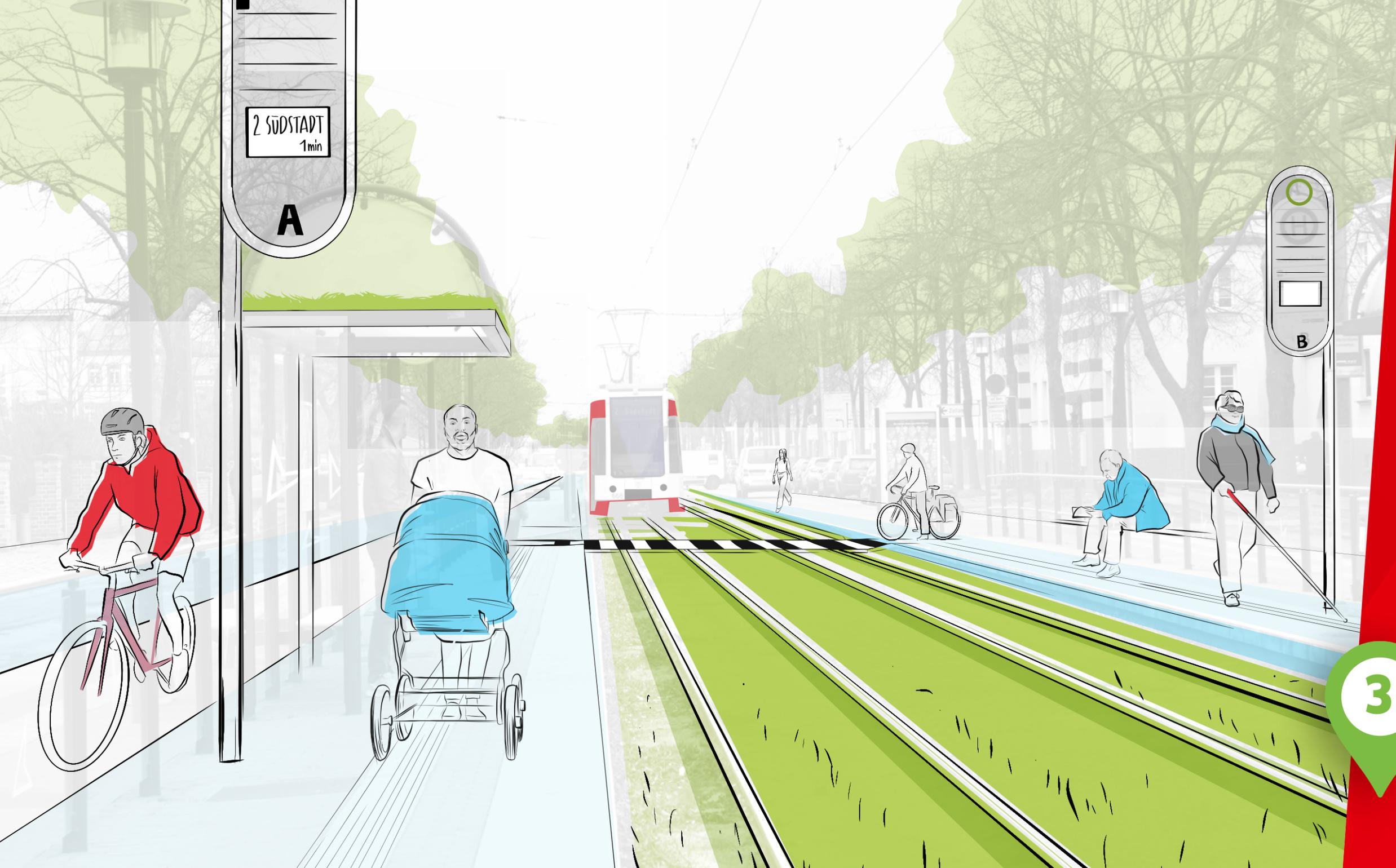


Nach dem Ausbau der Merseburger Straße Nord folgt nun der Ausbau der Merseburger Straße Mitte



Barrierefreie Haltestellen und BIOS

Im Zuge des STADTBahn-Programms werden alle Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Sie erhalten ein Blindenleitsystem und neue, moderne Fahrgastunterstände und -informationsanlagen mit akustischer Fahrgastinformation. Damit blinde und sehingeschränkte Personen noch eigenständiger die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen können, baut die HAVAG schrittweise in ihre Fahrzeuge das Barrierefreie Informations- und Orientierungssystem (BIOS). Bei diesem System tragen blinde und sehingeschränkte Personen einen Sender bei sich, der bei Einfahrt einer mit dem BIOS ausgestatteten Straßenbahn in eine Haltestelle eine Ansage über die Außenlautsprecher der Bahn auslöst, welche über die Linie sowie das Ziel der Bahn informiert. Auch Ampeln werden nach und nach mit dem BIOS ausgestattet. Nähert sich eine Person mit Sender, löst die Ampel das Orientierungs- bzw. Freigabesignal aus. Die Lichtsignalanlage ist somit auch nachts barrierefrei, wenn die Ampel aus Gründen des Lärmschutzes keine akustischen Signale sendet.



Perspektiven geben

Großes Interesse an der Ausbaustufe 3

Moderne Straßenzüge mit sicheren Straßen- und Gleisquerungen in Halles Südstadt, ein fließendes Miteinander von Straßenbahn, Auto, Rad- und Fußverkehr im Giebichenstein-Viertel und eine direkte schnelle Verbindung zwischen der Innenstadt und Heide-Nord: Das ist die Vision, die mit der dritten Ausbaustufe des STADTBAHN-Programms greifbar wird.

„Die Fortsetzung des STADTBAHN-Programms stößt auf reges Interesse, wie die ersten Bürger*innenveranstaltungen in Giebichenstein, Halle-Südstadt und Heide-Nord gezeigt haben“, erklärt Erhard Krüger, Betriebsleiter Straßenbahn und Bereichsleiter Infrastruktur der Halleschen Verkehrs-AG. „Noch vor Planungsbeginn haben wir in verschiedenen Dialogformaten die Erwartungen, Wünsche, Bedürfnisse der Bürgerschaft angehört und gleichzeitig aufgezeigt, welche Möglichkeiten wir bei der nachhaltigen Stadtgestaltung haben.“

Ziel ist es, die Stadtviertel so umzugestalten, dass die Hallenserinnen und Hallenser sich im öffentlichen Raum gern aufhalten und sicher bewegen können. Die STADTBAHN trägt ihren Teil dazu bei. Mit ihr reisen die Fahrgäste umweltfreundlich, komfortabel, sicher und schnell. Dafür können sie perspektivisch das Auto stehen lassen, wodurch Stau, Abgase und Lärm reduziert werden. Das tut den Menschen, der Umwelt und der Stadt gut.

3



Halle-Südstadt Sicherheit für alle

Beim STADTBahn-Projekt „Südstadt“ werden die Damaschkestraße, die Elsa-Brändström-Straße Nord und Süd, die südliche Paul-Suhr-Straße und die Vogelweide umgestaltet. „Die Verkehrsanlagen entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen an eine moderne Stadt“, erklärt Martin Kretschmar, Projektingenieur der HAVAG.

3

Alle fünf Straßenabschnitte benötigen bessere Sicherheitsabstände zwischen ÖPNV, Kfz-Verkehr, Radfahrenden sowie Fußgängerinnen und Fußgängern. „Des Weiteren müssen wir Gleisüberfahrten sicherer gestalten, wie zum Beispiel im Bereich ‚Am Grünen Feld‘ auf der Damaschkestraße oder auf der Paul-Suhr-Straße Höhe Moskauer Straße“, führt Martin Kretschmar aus. Auch sichere Fußgängerüberwege seien an vielen Stellen notwendig. Insbesondere sind alle Haltestellen nutzerfreundlich und barrierefrei auszubauen und der Rad- und Fußverkehr im Verkehrsraum einzuordnen. In der Paul-Suhr-Straße könnte ein hoher Anteil an versiegelten Flächen aufgebrochen und durch Rasengleise und Neupflanzungen begrünt werden.

Planungsbeginn mit Hallenserinnen und Hallensern

„Die vorhandene Bebauung der fünf Straßenzüge schränkt uns sehr ein, wenn es darum geht, eine bestmögliche Lösung für alle vier Verkehrsarten zu finden“, darauf weist Martin Kretschmar hin. Wie schwierig es sein kann, Rad- und Fußweg, Fahrbahn, Gleisbett und Bäume in einer Straße anzuordnen, die einen vorgegebenen Querschnitt hat, konnten die Teilnehmenden des ersten „Bürger*innendialogs Südstadt“ Anfang 2020 in der Franziskus-Grundschule anhand von Holzmodellbausätzen selbst ausprobieren und gemeinsam mit Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner diskutieren. „Wir wollten noch vor Planungsbeginn und Konzeptentwicklungen die ersten Reaktionen einholen, wie sich die Bürgerinnen und Bürger die Trassen vorstellen. Für uns als Ingenieurinnen und Ingenieure ist gerade die Variantendiskussion spannend. Wir haben dabei alle Interessen der Verkehrsteilnehmenden im Blick, nicht nur die der Straßenbahn. Letztlich kann aber nur eine Variante gebaut werden“, so Martin Kretschmar.

HAVAG-Projektingenieur Martin Kretschmar (links) erläutert beim Bürger*innendialog Südstadt anhand eines Holzmodellbausatzes den Querschnitt der Elsa-Brändström-Straße.



Die Verkehrsanlagen in Halle-Südstadt sollen im Rahmen des STADTBahn-Programms sicher und barrierefrei umgestaltet werden.



Iris Wiese,
Schulleiterin der Sankt
Franziskus-Grundschule

„Mit dem STADTBahn-Projekt auch die jüngsten Fahrgäste in den Blick zu nehmen, spricht für die Weitsicht dieses Konzeptes. Unsere Grundschüler*innen sind sehr stolz, wenn sie allein Bahn fahren dürfen. Es fordert von den Kindern ein hohes Maß an Selbstständigkeit. Eine solche Entscheidung zu treffen, wird Eltern leichter fallen und Sicherheit geben, wenn ihre Kinder nicht oder wenig umsteigen müssen und die Bahnen nicht überfüllt sind. Diese Gedanken leiten auch unsere Lehrerinnen, wenn sie Klassenausflüge, Theaterbesuche oder einfach nur die Fahrten zur Schwimmhalle organisieren, die ohne die STADTBahn nicht denkbar sind.“

Beteiligung der Hallenserinnen und Hallenser

Die Stadt Halle (Saale), die Stadtwerke Halle GmbH und die Hallesche Verkehrs-AG binden die Hallenserinnen und Hallenser frühzeitig in die Planungen des STADTBahn-Programms ein. Informationsveranstaltungen in den Stadtteilen bringen Interessierte regelmäßig auf den Stand der Dinge, Dialogforen geben ihnen die Chance, sich einzubringen und mit Planerinnen und Planern zu diskutieren sowie Fragen zum aktuellen Stand eines jeweiligen Projektes zu stellen.

Aufgrund der Coronapandemie und um allen Einwohnerinnen und Einwohnern gleichwertige Chancen zur Beteiligung zu geben, werden Veranstaltungen online übertragen und die Teilnehmenden per Chat und Kontaktformular vor, während und nach der Veranstaltung zum Dialog eingeladen.



Nach einführenden Informationen zum STADTBahn-Programm durch die Projektbeteiligten (Foto unten) konnten die Teilnehmenden des Bürger*innendialogs Südstadt mithilfe von Holzmodellbausätzen selbst einmal die Neugestaltung der Straßenzüge planen (Foto links).

Bereits in den 1980er Jahren sollte das Stadtviertel Heide-Nord an das hallesche Straßenbahnnetz angebunden werden. Doch nach der deutschen Wiedervereinigung stoppten die Planungen. „Die Bevölkerungszahlen in Heide-Nord gingen stark zurück, sodass die Voraussetzungen für eine neue Straßenbahnstrecke denkbar ungünstig waren. Sie wurde nicht realisiert, aber als Freihaltetrasse in den Flächennutzungsplan aufgenommen. In den halleschen Norden fuhr weiterhin der Bus“, erklärt Jens Otto, der als Abteilungsleiter Verkehrsplanung im Fachbereich Mobilität der Stadt Halle (Saale) gemeinsam mit der HAVAG das STADTBahn-Programm plant und umsetzt.

Der Norden ist gefragt!

In den letzten Jahren änderte sich die Situation in Heide-Nord grundlegend. Neue Wohnhäuser und Einfamilienhaussiedlungen entstanden, bestehende Wohnungen wurden saniert. Die gegenwärtigen Planungen sehen einen neuen Schulstandort vor. Die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner hat sich stabilisiert und die aktuellen Entwicklungen prognostizieren einen weiteren Anstieg. „Wir gehen davon aus, dass das Stadtviertel in den nächsten Jahrzehnten wachsen wird. Denn nördlich davon befindet sich eine große Potenzialfläche für neue Wohnhäuser und die Nachfrage der Hallenserinnen und Hallenser ist groß“, so Jens Otto. Dieser Entwicklung will die Stadt Rechnung tragen und das Straßenbahnnetz ausbauen. „Wir erwarten in den nächsten Jahren ein hohes Fahrgastpotenzial, wodurch eine Verlängerung einer Linie von Kröllwitz nach Heide-Nord und langfristig nach Lettin wirtschaftlich tragfähig ist. Damit können die Bewohnerinnen und Bewohner von Heide-Nord zukünftig umsteigefrei in die Innenstadt fahren, ohne den Bus zu nutzen. Die Busverbindungen nach Dölau und Halle-Neustadt bleiben bestehen“, sagt Jens Otto.

Erhard Krüger (links), Bereichsleiter Infrastruktur der HAVAG, und Gerd Blumenau, Projektleiter STADTBahn Halle a.D., kennzeichnen auf einem Planungsteppich den möglichen Verlauf der Straßenbahn-Neubaustrecke von Kröllwitz nach Heide-Nord beim Bürger*innendialog im März 2020.

Heide-Nord

Umsteigefrei in die Innenstadt

In Heide-Nord wächst die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner. Mit einer neuen Straßenbahnstrecke ab Kröllwitz könnten sie umsteigefrei in die Innenstadt fahren. Eine solche ÖPNV-Anbindung lässt Heide-Nords Attraktivität als Lebensmittelpunkt weiter steigen.

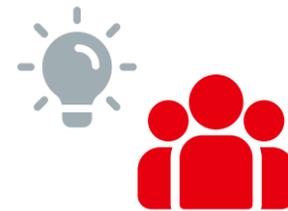
3



Jens Otto (rechts), Abteilungsleiter Verkehrsplanung im Fachbereich Mobilität der Stadt Halle (Saale), erläutert Bürger*innen die Pläne zum Streckenausbau in Heide-Nord.

Bürgerinnen und Bürger frühzeitig einbinden

Mit einer ersten Dialogveranstaltung im März 2020 riefen HAVAG und die Stadt Halle (Saale) die Einwohnerinnen und Einwohner von Heide-Nord auf, sich frühzeitig in den Bauprozess einer Straßenbahnanbindung einzubringen. Auf einem 16 Quadratmeter großen Planungsteppich mit der Ansicht von Heide-Nord markierten die Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner den möglichen Verlauf der Straßenbahntrasse von der Endstelle Kröllwitz entlang der



Nordstraße, des Heiderings, der Waldmeisterstraße und der Willi-Riegel-Straße. „Die Endhaltestelle wird nach derzeitigem Stand in der Nähe der Halleschen Behindertenwerkstätten liegen und von der HAVAG so gebaut, dass sie jederzeit weiterentwickelt werden kann. Die Option einer späteren Verlängerung halten wir offen. In Abhängigkeit von der weiteren städtebaulichen Entwicklung bis ca. 2027/28 wird nochmals entschieden, ob wir die Trasse weiter planen werden“, erläutert Jens Otto. Der vorgesehene Trassenverlauf von der Endstelle Kröllwitz zu den Halleschen Behindertenwerkstätten ist auch in früheren Planungen enthalten, wie im Generalverkehrsplan von 1985. Derzeit werden diese Planungen analysiert. Im nächsten Schritt wird der Stadtrat den Stufenbeschluss zur Stufe 3 des Stadtbahnprogramms fassen, zu der auch die Neubaustrecke nach Heide-Nord gehört.



Der Planungsteppich stieß auf großes Interesse.



Kathrin Solf,
Mitarbeiterin in der Werkstatt für behinderte Menschen des Hallesche Behindertenwerkstätten e.V. Heide-Nord

„Eine Straßenbahnverbindung zu meiner Werkstatt bedeutet für mich eine Steigerung des Komforts. Wenn ich morgens in Kröllwitz in den Bus umsteigen muss sowie nachmittags zum Feierabend, ist dieser immer sehr voll mit anderen Schülerinnen und Schülern und Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Eine Straßenbahn bietet insgesamt mehr Platz. Schön wäre es auch, wenn viele Mitarbeitende weniger umsteigen müssten. Das ist für manche sehr schwierig.“



Was ist eine Freihaltetrasse?

Eine Freihaltetrasse kennzeichnet den möglichen Verlauf einer Straßenbahnstrecke und ist als Planungsabsicht im Flächennutzungsplan einer Stadt dokumentiert. Der Flächennutzungsplan wird nach gesetzlichen Vorgaben mit den Bürgerinnen und Bürgern abgestimmt und vom Stadtrat beschlossen. Erst wenn die Straßenbahntrasse realisiert werden soll, erfolgt eine Objektplanung mit Bürger*innenbeteiligung und ein formelles Planfeststellungsverfahren, um Baurecht zu schaffen.

„Bei der Gestaltung der Fahrpläne achten wir darauf, dass die Straßenbahnen auf allen Linien pünktlich und zuverlässig fahren können und Anschlüsse gesichert sind. Die aktuelle Situation im Giebichenstein-Viertel beeinträchtigt allerdings unsere Fahrplanstabilität, da die Linien 7 und 8 dort, wo sie sich den Platz mit dem Kfz-Verkehr teilen, täglich im Stau stehen. Davon sind viele Fahrgäste auch auf anderen Linien betroffen“, erklärt Christian Rösel, Leiter des Bereichs strategische Angebotsplanung/Fahrplanbüro der Halleschen Verkehrs-AG.

Eine Vision für ein historisches Viertel

Damit der Nahverkehr den Stadtteil Giebichenstein verlässlich bedienen kann, muss der derzeitige Zustand einiger Verkehrsbereiche, insbesondere der historische Platz vor der Burg Giebichenstein, verbessert werden. Mögliche Lösungen können eine geänderte Linienführung der Straßenbahn, der Vorrang der Straßenbahn an zentralen Knotenpunkten und eine Neuordnung des motorisierten Verkehrs sein.

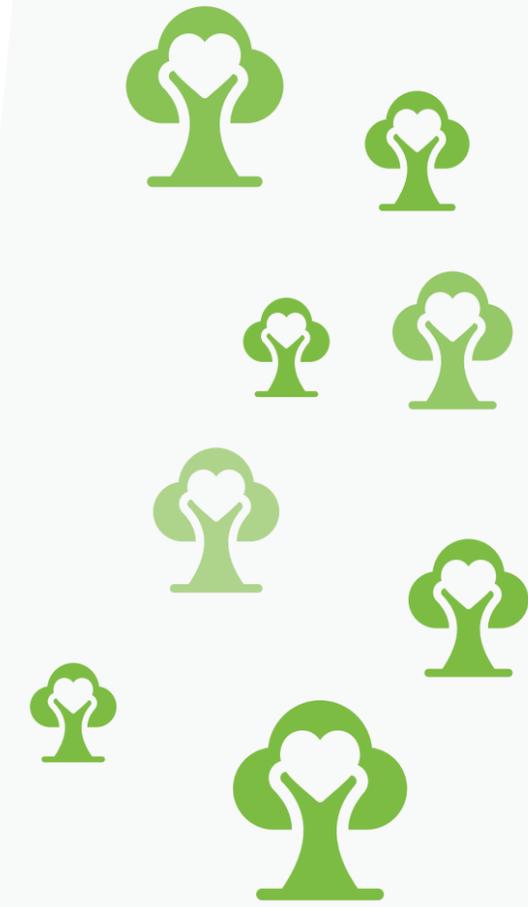
„Darüber hinaus gibt es Überlegungen, Haltestellen, die weit auseinander liegen, zusammenzuführen, damit die Fahrgäste von einem Punkt alle Linien sicher und bequem erreichen. Eine Haltestelle in der Burgstraße würde zum Beispiel optimal an die Wege in das Wohngebiet anschließen und könnte von den Linien 7 und 8 in beiden Richtungen angefahren werden“, fährt Christian Rösel fort. Auch Fußgängerüberwege unter anderem über die Seebener Straße oder von der Nord- zur Südseite der Fahrstraße müssen sicherer gestaltet werden. Von den neuen barrierefreien Bahnsteigen können die Fahrgäste die STADTBahn ebenerdig besteigen.

Christian Rösel, Leiter des Bereichs strategische Angebotsplanung/Fahrplanbüro der Halleschen Verkehrs-AG, weiß, dass sich neu gestaltete Verkehrsbereiche im Giebichenstein-Viertel positiv auf die Fahrpläne auswirken werden.

Alle Verkehrsteilnehmenden im Blick

„Bei den Ausbauplanungen wollen wir die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden sowie der Anwohnerinnen und Anwohner bestmöglich berücksichtigen. Dennoch stehen wir vor großen Herausforderungen, allen gerecht zu werden“, erläutert Christian Rösel. „Die engen Straßenzüge und historischen Gegebenheiten im Giebichenstein-Viertel lassen nur einen geringen Gestaltungsspielraum zu. Die Straßen sind zum Teil nur elf Meter breit, die neue STADTBahn-Trasse benötigt davon sechs Meter. Unsere Aufgabe ist es, einen guten Kompromiss zu finden, um vorhandene Verkehrswege für Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrende und Pkw nicht zu verdrängen. Gleichzeitig dürfen sich die Verkehrsteilnehmenden nicht gegenseitig behindern, sondern sollen zügig vorankommen.“

In einer ersten Dialogveranstaltung im Sommer 2019 konnte sich die Stadtteilbevölkerung über das STADTBahn-Programm informieren und erste Vorschläge und Ideen für die Umgestaltung einbringen. Darüber hinaus bieten die Stadt Halle (Saale), die Stadtwerke Halle und die HAVAG allen Interessierten, Bürgerinitiativen und Gruppen Gespräche und den Austausch zu geplanten Projekten an.



Baumpatenschaften

Die Stadt Halle (Saale) bietet über das Dienstleistungszentrum Bürgerengagement die Möglichkeit, Baumpatenschaften zu übernehmen. Hierzu wird jährlich eine Übersicht erstellt, die für Baumbepflanzungen freie Stellen im Stadtgebiet aufzeigt. Diese Übersicht sowie weiterführende Informationen sind auf der Website www.halle.de unter dem Stichwort „Baumpatenschaften“ zu finden.

Giebichenstein

Mobilität entspannter gestalten

Der Ausbau der Straßenbahnanlagen im Giebichenstein-Viertel ist eine zentrale Maßnahme im STADTBahn-Programm, die sich nachhaltig auf den Fahrplan des gesamten Liniennetzes auswirken wird. Außerdem ermöglicht sie allen Kundengruppen einen sicheren und barrierefreien Zugang zum städtischen Nahverkehr.

3

Nachhaltigkeit im Blick haben

Das STADTBAHN-Programm sorgt für eine grünere Stadt

Das STADTBAHN-Programm ist nicht nur über 130 Jahre gelebte Elektromobilität, sondern liefert mehrere Ansätze dafür, Umweltbelastungen zu vermeiden, das Stadtbild zu verschönern und die Lebensqualität zu steigern.

Rasengleise verschönern das Stadtbild, binden CO₂ und Feinstaub, reduzieren Geräusche und schützen vor Überflutung.



Dr. Maria Gaudig,
Scientists for Future,
Ortsgruppe Halle (Saale)

„Für die Bewältigung der Klimakrise ist die Mobilitätswende ein wichtiger Bestandteil. Das STADTBAHN-Projekt möchte hier einen Beitrag leisten und die Attraktivität des ÖPNV und die Lebensqualität in Halle (Saale) steigern.“

Etwa ein Fünftel der in Deutschland ausgestoßenen CO₂-Emissionen verursacht der Verkehrssektor. Der Plan, diese Emissionen bis zum Jahr 2050 nahezu vollständig abzubauen, kann nur gelingen, wenn der Verkehr auf umwelt- und ressourcenschonende Verkehrsmittel verlagert wird. „Die Straßenbahnen in Halle (Saale) verbrauchen pro Jahr etwa 25 Millionen Kilowattstunden (kWh) an Strom. Seit diesem Jahr handelt es sich hierbei um 100 Prozent zertifizierten Ökostrom“, erklärt Daniel Zwick, Leiter des Dienstleistungszentrums Klimaschutz der Stadt Halle (Saale). „Durch diese Umstellung werden bei der Stromerzeugung 5.300 Tonnen CO₂-Emissionen pro Jahr eingespart.“

Klimaschutz im Nahverkehr

Werden alle Treibhausgas-Emissionen zusammengekommen, liegen diese bei Straßenbahnen pro Person und Kilometer nicht einmal halb so hoch im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr. „Ab einer Auslastung von 80 Prozent ist eine Straßenbahn innerorts das flächen- und energieeffizienteste motorisierte Verkehrsmittel. Dennoch achten die Stadtplaner und Stadtplanerinnen darauf, die einzelnen Interessen der Hallenserinnen und Hallenser zu berücksichtigen, wenn es darum geht, die sehr starre und kaum erweiterbare Verkehrsfläche in der Stadt unter den Verkehrsarten aufzuteilen“, erklärt der Klimaschutzmanager.



Die Straßenbahnen in Halle (Saale) fahren mit 100 % zertifiziertem Ökostrom und sparen so jährlich

5.300 t CO₂



Während Regenwasser bei versiegelten Straßenräumen direkt in die Kanalisation fließt, wird es auf Grünflächen und Gehölzpflanzungen bis zu

70%
gebunden.



Ab einer Auslastung von

80%

ist eine Straßenbahn innerorts das flächen- und energieeffizienteste motorisierte Verkehrsmittel.





Daniel Zwick und Sabine Falk treiben das energie- und klimapolitische Leitbild der Stadt Halle (Saale) voran. Dort, wo es geht, wird Rasengleis verbaut, wie hier im Böllberger Weg.

Die Neuordnung des Straßenraums bietet die Möglichkeit, Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger zu nehmen. „Damit sich Menschen für einen umweltgerechten ÖPNV entscheiden, sind Faktoren wie Pünktlichkeit, schnelle Anschlüsse, kurze Wartezeiten, ein dichtes Liniennetz und damit kurze Wege wichtig. Die Straßenbahn sollte an das vorhandene Rad- und Fußwegenetz barrierefrei angeschlossen und relevante Umsteigepunkte sollten mit multimodalen Mobilitätsangeboten wie Car- und Bikesharing verknüpft sein“, so Sabine Falk, die gemeinsam mit Daniel Zwick in unterschiedlichsten Handlungsfeldern das energie- und klimapolitische Leitbild der Stadt Halle (Saale) vorantreibt.

Klimaanpassung im Nahverkehr

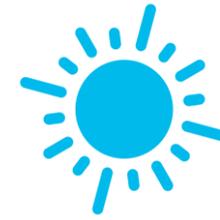
Die Gestaltung des Straßenraums schließt die angrenzenden Grünflächen und Gehölzpflanzungen ein, die das Mikroklima verbessern. Grünflächen verschönern das Stadtbild, binden CO₂ und Feinstaub, dämpfen den Straßenlärm, sorgen für Verschattung und schützen vor Überflutung. „Trennen wir die Straßenbahnkörper vom übrigen Verkehr, können wir Teilflächen aufbrechen und entsiegeln. Während Regenwasser bei versiegelten Straßenräumen direkt in die Kanalisation fließt, wird es auf Grünflächen und Gehölzpflanzungen bis zu 70 Prozent gebunden“, erläutert Sabine Falk. „Die Verdunstung des Wassers kühlt die Umgebungsluft spürbar ab. Mit jedem verdunsteten Liter Wasser können 200 Kubikmeter Luft um zehn Grad Celsius gekühlt werden. Hochgerechnet auf einen Quadratmeter Rasengleis sind das 80.000 Kubikmeter Luftkühlung.“ Eine Langzeituntersuchung der Technischen Universität Dresden zeigt, dass bei direkter Sonneneinstrahlung die Temperatur eines Rasengleises etwa 20 Grad Celsius niedriger ist als die eines Schottergleises. Dies führt zu geringeren Tag-Nacht-Temperaturschwankungen der Gleise, wodurch das Risiko von Schienenbrüchen reduziert und die Lebensdauer der Schienen erhöht wird.

„Die nachhaltige Nutzung von Regenwasser wird immer interessanter bei Infrastrukturprojekten. Unterirdische Speicher und vollautomatische Bewässerungsanlagen können zukünftig zwei Extreme lokal abschwächen: Das nach starkem Regen gespeicherte Wasser lässt sich während längerer Trockenperioden zum Bewässern nutzen und leistet so eine

Grünflächen verbessern das städtische Mikroklima

Klimaverträglichkeitsprüfung

Laut Klimaschutznovelle des Baugesetzbuchs sollen Bauleitpläne von Städten und Gemeinden „dem Klimaschutz und der Klimaanpassung“ (§ 1 Abs. 5 Satz 2) Rechnung tragen. Der Gesetzgeber setzt damit den Rahmen, macht aber keinerlei Vorgaben, wie die Klimabelange fachlich abuarbeiten sind. Die Stadt Halle (Saale) nutzt dafür eine Klimaverträglichkeitsprüfung, die in Form einer Checkliste als Arbeitshilfe für Planungs- und Bauvorhaben dient. Damit ist die Saalestadt eine der ersten Kommunen in Deutschland, die für die Erfüllung dieser gesetzlichen Vorgaben ein systematisches Prüfverfahren verwendet.



aktive Verdunstungskühlung“, verdeutlicht die Projektmitarbeiterin. Erste praktische Modellanwendungen werden im Rahmen zukünftiger Ausbauprojekte des STADTBAHN-Programms skizziert und erarbeitet.

Klima und Umwelt werden auch mitgedacht, wenn die neuen Haltestellen mit Gründächern ausgestattet werden. Robuste Pflanzen filtern die Luft, nehmen Feinstaub auf, speichern Regenwasser und bieten Lebensraum für Bienen, Hummeln und andere Insekten.



Zahlreiche Bäume und Gehölze werden gepflanzt wie am Steintor (Foto rechts) und am Gimritzer Damm (Foto oben).

3



Erlebnis Straßenbahn

Wie wir informieren

Auf verschiedenen Kommunikationskanälen stellen die Stadtwerke Halle umfassende Inhalte zum STADTBahn-Programm bereit. Interessierte können sich so auf ihren bevorzugten Plattformen informieren und in den Dialog treten.

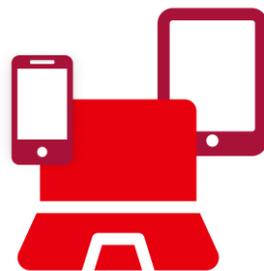


Alle Projekte im Blick

Die Website der Stadtwerke Halle informiert über geplante, aktuelle und abgeschlossene Projekte in den jeweiligen Ausbaustufen. Ganz neu ist die interaktive Karte, auf der Interessierte sich über Maßnahmen in ihrem Stadtteil informieren können.



havag.com/Stadtbahn/Stadtbahn



Geschichten aus den Projekten

Im Kundenmagazin „SWH. Mein Magazin“, auf der Facebook-Fanpage und dem YouTube-Kanal geben die Stadtwerke regelmäßig einen Einblick in aktuelle STADTBahn-Projekte und lassen Projektbeteiligte zu Wort kommen.



[swh.de/kundenmagazin](https://www.swh.de/kundenmagazin)

<https://www.youtube.com/c/StadtwerkeHalleGmbH>

facebook.com/SWH.StadtwerkeHalle/

Im Dialog

Auf Bürger*innenveranstaltungen in den einzelnen Stadtbezirken haben die Hallenserinnen und Hallenser die Möglichkeit, sich über Projekte vor ihrer Haustür zu informieren und mit Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplanern ins Gespräch zu kommen.

Perspektiven

Mit der Stufe 3 des Programms STADTBahn Halle in die Zukunft reisen

Vinzenz Schwarz,
Vorstand der Halleschen Verkehrs-AG

„Ich erwarte vom STADTBahn-Programm, dass die erfolgreiche Weiterentwicklung des Fahrgastservices weiter vorangetrieben werden kann. Mit einer verbesserten Bedienqualität im Straßenbahnbetrieb werden unsere Fahrgäste noch schneller, pünktlicher und komfortabler durch unsere Stadt befördert. Zudem werden Haltestellen mit barrierefreien Einstiegen und zusätzlichen digitalen Fahrgastinformationen sicherstellen, dass der Zugang zum ÖPNV und die Informiertheit eine deutliche Verbesserung erfahren. Schlussendlich wird es uns als Motor der Verkehrswende gelingen, dass die gewachsene ÖPNV-Qualität zunehmend Autofahrende zum Umstieg auf Busse und Bahnen überzeugen wird.“



René Rebenstorf,
Beigeordneter Stadtentwicklung und Umwelt der Stadt Halle (Saale)

„Ich sehe einen Öffentlichen Nahverkehr, der im Straßenverkehr Vorrang hat und unsere Stadt Schritt für Schritt vollständig erschließt. Damit erfüllen wir die verkehrspolitischen Leitlinien unserer Mobilitätsstrategie und werden unserem Energie- und Klimapolitischen Leitbild gerecht.“



Egbert Geier,
Aufsichtsratsvorsitzender der Halleschen Verkehrs-AG und Beigeordneter Finanzen und Personal der Stadt Halle (Saale)

„In den umgestalteten Straßen und auf den sanierten Plätzen der Stadt sind alle Verkehrsteilnehmenden, ob zu Fuß, auf dem Rad, im Auto oder in Bahn und Bus sicher und zügig unterwegs. Alle bewegen sich entspannter in einem geordneten Miteinander.“

Matthias Lux,
Vorsitzender Geschäftsführer der Stadtwerke Halle GmbH

„Ich freue mich auf eine Stadt der kurzen Wege, in der Arbeitsplätze, Einrichtungen der Nahversorgung und Orte der Naherholung bequem erreichbar sind. Ausgebaute Strecken binden Stadtviertel besser an die Innenstadt und laden noch mehr Menschen unserer Stadt und ihre Gäste ein, mit der STADTBahn zu fahren.“



IMPRESSUM

Herausgeber:
Stadtwerke Halle GmbH, Bereich Kommunikation
Bornknechtstraße 5
06108 Halle (Saale)

Telefon: (03 45) 5 81 - 0
stadtbahn@stadtwerke-halle.de

Konzept, Text und Gestaltung:
Lots* Gesellschaft für verändernde Kommunikation mbH
Konzept, Text: Stadtwerke Halle GmbH

Fotonachweis:
Bertil Brahm, BG Klinikum Bergmannstrost Halle gGmbH,
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
Falk Wenzel, Fraunhofer IMWS, Luca Valentin von Ludwig,
Hallesche Behindertenwerkstätten e.V., Lots* GmbH,
Mitteldeutsche Zeitung (Text: Katja Pausch | Foto: Lutz Winkler),
Privatfotos, Sankt Franziskus-Grundschule, Stadt Halle (Saale),
Stadtwerke Halle GmbH, Thomas Ziegler

Redaktionsschluss: Februar 2021