

## **Dokumentation des digitalen Bürger\*innendialogs STADTBahn Halle:**

### **Paul-Suhr-Straße**

**vom 20.4.2021**

Stand: 9. Juni 2021

Die Stadt Halle (Saale) und die HAVAG planen seit 2013 den 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 Programms STADTBahn Halle, 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. Zur Stufe 3 gehören neben dem Stadtteil Giebichenstein auch die Netzabschnitte in den südlichen Stadtteilen, darunter die Paul-Suhr-Straße.

Im Frühjahr 2020 war der Auftakt für vier Projekte des STADTBahn-Programmes in der halleschen Südstadt. Mit einem Bürger\*innendialog in der Franziskus-Grundschule wurden noch vor Planungsbeginn und Konzeptentwicklungen die Bürgerinnen und Bürger gefragt, welche besonderen Nutzungsansprüche sie an die neue Straßenraumgestaltung haben. Sie diskutierten mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadt Halle, der Stadtwerke Halle (SWH), der Halleschen Verkehrs-AG (HAVAG) sowie externen Verkehrsplaner\*innen.

Im April 2021 folgte die Fortsetzung des Bürger\*innendialog zur Paul-Suhr-Straße. Aufgrund der Coronapandemie wurde der Dialog von TV Halle übertragen und per Live-Stream in den digitalen Raum verlegt. Vertreterinnen und Vertreter der SWH und der Stadt Halle (Saale) stellten erste Entwürfe für die Neugestaltung der Paul-Suhr-Straße vor. Dabei wurden die Anregungen, Hinweise und Wünsche aus dem ersten Bürger\*innendialog aufgegriffen und versucht, in den Planvarianten umzusetzen. Bürgerinnen und Bürger konnten vor, während und nach der Veranstaltung per Live-Chat, Telefon, Mail oder auf dem Facebook-Kanal der SWH mitdiskutieren und ihre Fragen stellen.

Das Interesse und die Anzahl der Fragen waren groß. Nicht alle Fragen konnten sofort beantwortet werden. Daher wurden diese Fragen und weitere Hinweise aufgenommen, um im Anschluss 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 sind. 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!

## Wie es weiter geht:

### Voraussichtlich September 2021

- Beschlussvorlage der Vorzugsvariante: „Paul-Suhr-Straße“ und „Elsa-Brändström-Straße“ werden in den halleischen Stadtrat eingebracht – Vorstellen der Vorzugsvarianten auf [www.havag.com/Stadtbahn/Stadtbahn](http://www.havag.com/Stadtbahn/Stadtbahn)
- Anregungen und Wünsche der Bürger\*innen an [stadtbahn@stadtwerke-halle.de](mailto:stadtbahn@stadtwerke-halle.de) werden jederzeit berücksichtigt.

### Voraussichtlich 2021 bis 2024

- Entwurfsplanung – Anregungen und Wünsche der Bürger\*innen an [stadtbahn@stadtwerke-halle.de](mailto:stadtbahn@stadtwerke-halle.de) werden jederzeit berücksichtigt.
- Genehmigungsplanung/Planfeststellungsverfahren
- Ausführungsplanung – Hinweise dazu erhalten Bürger\*innen auf [www.havag.com/Stadtbahn/Stadtbahn](http://www.havag.com/Stadtbahn/Stadtbahn)
- Leistungsvergabe

### Voraussichtlich 2024

- Startschuss für den Bau – während der Bauphase wird ein Dialogbüro als Anlaufstelle für alle Bürger\*innen eingerichtet

## Ihre Fragen und Hinweise, unsere Antworten:

<b>Sichere und verkehrsgerechte Straßengestaltung</b>	
<b>Sind Radverkehrsanlagen vorgesehen, die auch das Linksabbiegen über die Gleise ermöglichen, um in Seitenstraßen wie die Moskauer Straße zu gelangen?</b>	Radverkehrsanlagen sind entlang der gesamten Strecke vorgesehen. Die Kreuzung Moskauer Straße / Paul-Suhr-Straße wird aus Gründen der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden vollsignalisiert (d.h. mit Ampeln versehen). Ein indirektes Linksabbiegen für Fahrradfahrende wie an der Kreuzung Murmanskter Straße / Paul-Suhr-Straße kann an den signalisierten Kreuzungen vorgesehen werden. Alternativ können die Radfahrenden die Linksabbiegespuren zum Abbiegen nutzen.
<b>Der Radstreifen in Mittellage sollte rot eingefärbt werden – siehe heute schwerer Unfall Radfahrer – LKW in Berliner Straße!</b>	Das ist aufgrund des deutschen Straßenverkehrsrechts etwas schwierig, andere Länder sind in diesem Fall schon weiter. Die Farbe Rot soll nur an wenigen wesentlichen Gefahrenstellen eingesetzt werden, damit sich die Verkehrsteilnehmenden nicht an die roten Kennzeichnungen gewöhnen. Allerdings diskutieren der Deutsche Städtetag und Fachgremien, ob das Regelwerk diesbezüglich nicht angepasst werden sollte. Darüber hinaus achten wir in der Planung darauf, eine geradlinige Verkehrsführung vorzusehen. Diese verbessert die Sicht auf die Verkehrsteilnehmenden und erhöht die Verkehrssicherheit.

<p><b>An den Kreuzungen in diesem Bereich gab es immer wieder Unfälle zwischen Pkw und Bahnen. Gibt es künftig ein besseres Sicherheitskonzept, z. B. eine Geschwindigkeitsbegrenzung für die Bahn?</b></p>	<p>Eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist ausdrücklich nicht vorgesehen, denn der STADTBAHN-Ausbau zielt auf geringere Reisezeiten. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, werden Kreuzungen, die derzeit über keine Ampeln verfügen (Moskauer Straße / Paul-Suhr-Straße) mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet. Querungsstellen ohne Ampeln werden so ausgebaut, dass ausreichend Aufstellflächen und kurze Querungen im Ausbauzustand vorhanden sind. Außerdem werden die Sicherheitsabstände den heutigen Regelwerken angepasst, so dass gefährliche Verkehrssituationen auf ein Minimum begrenzt werden.</p>
<p><b>Ist es nicht sinnvoll die Bahnsteige an der Paul-Suhr-Straße so zu positionieren, dass man möglichst ohne Halt mit der Bahn die Ampel Paul-Suhr/Vogelweide passieren kann?</b></p>	<p>Intelligente und moderne Ampelanlagen stellen eine Priorisierung der Straßenbahn sicher, sodass die Kreuzung im Regelfall ohne Halt der Straßenbahn passiert werden kann. Bereits durchgeführte Simulationen haben gezeigt, dass der Kreuzungspunkt mit gegenüberliegenden Haltestellenbahnsteigen am leistungsfähigsten ist. Bei den Untersuchungen wurde darauf geachtet, dass die Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmenden so gering wie möglich sind.</p>
<p><b>Welche Maßnahmen gibt es, um die Befahrbarkeit der Gleise auch bei Schnee(-massen) sicherzustellen?</b></p>	<p>Schneemassen wie sie im Winter 2020/2021 vorkamen, stellen Straßenbahnen vor große Herausforderungen. Damit sie nicht entgleisen, was bei sehr starken Schneeaufkommen auch in Halle immer wieder vorgekommen ist, müssen alle Gleisanlagen vollständig vom Schnee befreit werden. Wir haben eine Winterdienstbereitschaft, die technische Ausstattung und Personalbereitschaft vorhält, um uns so gut wie möglich auf Situationen wie in diesem Winter vorzubereiten. Dennoch stellen Schneemassen, wie es sie seit über 10 Jahren nicht mehr gab, uns vor eine ganz besondere Herausforderung. Aus diesem Grund haben wir beschlossen, gemeinsam mit versch. Unternehmen diesen Bereich noch weiter zu optimieren, um noch besser auf solche Extremsituationen vorbereitet zu sein. Wir haben in Halle die Situation im Vergleich zu anderen Städten relativ schnell in den Griff bekommen und schon nach einer Woche den Regelbetrieb wieder hergestellt. Unsere Mitarbeitenden und auch die Unternehmen, die uns dabei Tag und Nacht unterstützten, haben tolle Arbeit geleistet. Mit den Schneemassen, die wir abtransportiert haben, hätte man den Erdgas Sportpark bis zur Decke vollständig füllen können.</p>
<p><b>Wie soll im Notfall eine Rettungsgasse gebildet werden, wenn nur eine Fahrspur vorhanden ist?</b></p>	<p>Hierzu haben wir an anderen Stellen in der Stadt schon Erfahrungen gesammelt. Der geplante Fahrspur- und Radfahrstreifen beträgt 5,50 m. Somit können im Notfall die Rettungsfahrzeuge an ausweichenden Pkw vorbeifahren. Durch die ausreichenden Verhältnisse in der Paul-Suhr-Straße ist ein lärminderndes Grüngleis vorgesehen.</p>

<p><b>Sind nach Fertigstellung Haltestellen in Randlage für SEV-Gelenkbusse vorgesehen? Aktuell geht ein barrierefreier SEV in der ganzen Stadt ja nicht.</b></p>	<p>Auch wenn es in den Plänen noch nicht eingetragen ist, haben wir schon eruiert, wo diese Haltestellen entstehen sollen. Wir werden dort keine kompletten Haltestellen bauen, aber die Bordanlagen so gestalten, dass wir mit dem SEV einen bequemen Fahrgastwechsel gewährleisten können und zwar in allen Richtungen.</p>
<p><b>An der DHL-Filiale Paul-Suhr-Str. 58 parken aktuell Kraftfahrzeuge auf dem Rad- und Fußweg. Fußgänger und Radfahrer müssen auf die Fahrbahn ausweisen. Sind für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden Parkmöglichkeiten vorgesehen?</b></p>	<p>Die Situation vor der DHL-Filiale ist der Stadt und der HAVAG bekannt. Es laufen bereits Untersuchungen zur Anordnung von Kurzzeitstellplätzen bzw. einer Anlieferzone. Diese werden in den weiteren Planungsphasen noch weiter vertieft.</p>
<p><b>Wird es mehr Fußgängerampeln geben und werden die optimaler geschaltet als derzeit z.B. am Südstadtring?</b></p>	<p>Es wird an der Moskauer-Straße eine zusätzliche Fußgängerquerung mit Ampeln geben. Unser Ziel ist es, bei der Schaltung der Ampeln immer einen guten Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Interessen aller Verkehrsteilnehmenden zu finden. Jede*r soll in einer Ampelphase die komplette Kreuzung überqueren können. Dennoch wird dies nicht in 100% der Fälle möglich sein, um die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrs zu erhalten. Wir gewährleisten, die maximale Wartezeit von Fußgänger*innen von 60-80 Sekunden nicht zu überschreiten.</p>
<p><b>Wird es eine garantierte Bevorrechtigung der Tram an Lichtsignalanlagen nach HBS (weniger als 5 Sekunden Verzögerung im Schnitt) geben, wie es seit Jahren im Stadtrat beschlossen ist? Eine Umsetzung findet aktuell nachweislich nicht im Stadtgebiet statt.</b></p>	<p>Ein Ziel der Ausbaumaßnahmen ist es, den ÖPNV zu beschleunigen und somit die Reisezeiten zu verkürzen. Das erreichen wir durch verschiedene Maßnahmen wie z.B. die Anordnung von Besonderen Bahnkörpern und/oder intelligenten Ampelanlagen. Die Bevorrechtigung der Straßenbahn hat eine große Bedeutung und wird in den Planungen berücksichtigt, genauso wie die Vorgaben des HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen). Im urbanen-Raum – mit den vielen unterschiedlichen Nutzungsansprüchen – müssen in der Umsetzung zu Gunsten aller Verkehrsteilnehmenden vertretbare Kompromisse eingegangen werden. Konnten die Ziele der ÖPNV-Bevorrechtigung in der Nutzung unerwarteterweise nicht erreicht werden, so wurde bereits in der Vergangenheit mit angepassten Signalprogrammen (Ampeln) entgegengesteuert.</p>
<p><b>Gibt es schon detaillierte Planungen bezüglich der zukünftigen Parkplatzsituation in der Paul-Suhr-Straße?</b></p>	<p>Zurzeit erarbeiten wir die Vorzugsvariante, welche wir im Juli/September 2021 dem Stadtrat zur Entscheidung vorlegen wollen. Im Anschluss können wir in die detaillierte Planung einsteigen. Der vorhandene Straßenquerschnitt in der Paul-Suhr-Straße lässt die Anordnung von Parkstellflächen beidseitig der Straße zu. Neben neuen Baumstandorten und Anlieferzonen können auch ausreichend Stellplätze in diesem Straßenabschnitt zur Verfügung gestellt werden.</p>

<p><b>Die Kreuzung Karlsruher Allee/Paul-Suhr-Str/Freyburger Str. ist aus Sicht von Radfahrenden problematisch. Wenn man von Süden von der Karlsruher Allee kommend auf dem straßenbegleitenden Radweg Richtung Norden (Paul-Suhr-Str.) will, gibt es bisher keine bauliche Möglichkeit, die Kreuzung zu überqueren. Man ist gezwungen, entweder sofort auf die Straße zu hüpfen (hohe Bordsteinkante), oder man muss umständlich links über die Ampel und einen Umweg fahren. Zukünftige Planungen?</b></p>	<p>Die Kreuzung befindet sich außerhalb dieses Vorhabens und wird im Zuge des Ausbaus der Paul-Suhr-Straße nicht betrachtet. Der Planungsabschnitt ist auf den Bereich Amsterdamer Straße / Murmansker Straße bis zur Kreuzung Vogelweide begrenzt.</p> <p>Im Zuge der weiteren Umsetzung des STADTBAHN-Programms soll der Bereich Karlsruher Allee und Freyburger Straße in einem gesonderten Vorhaben geplant werden.</p>
<p><b>Haltestellen-Ansatz B Paul-Suhr-Straße klingt vorteilhafter hinsichtlich: (nicht verwirrende) Umsteigemöglichkeiten auch zu Buslinien/ Sicherheitsaspekte/ Übersichtlichkeit auch für Autofahrer. Ist auch an Haltestellen-Zeichen auf den Radwegen gedacht, damit keine Kollisionen zwischen Rad und Fahrgästen passieren?</b></p>	<p>Die Haltestellen befinden sich in Mittellage und sind räumlich von den Radfahrstreifen getrennt. Die Zugänge zu den Haltestellen erfolgen über Querungen mit Ampeln. Die Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern und Radfahrenden ist somit gegeben. Ein Haltestellenzeichen auf den Radfahrstreifen ist bisher nicht vorgesehen.</p>
<p><b>Die Variante mit den gegenüberliegenden Haltestellen an der Paul-Suhr-Straße fände ich sehr gut, wenn die Haltestelle deswegen breiter werden kann. Der Platz muss aber irgendwo herkommen. Was muss gegenüber der anderen Variante "leiden", also auf Platz verzichten?</b></p>	<p>Die Haltestellen können mit einer Breite von 3,50 m komfortabel und sicher für die Fahrgäste errichtet werden. Im Seitenraum der Haltestelle befinden sich derzeit überbreite Gehwege. Im Zuge des Vorhabens verringert sich die Gehwegbreite von ca. 5,00 m auf ca. 3,50 m und liegt mit diesem Maß deutlich über der im Regelwerk vorgegebenen Mindestbreite von 2,50 m.</p>
<p><b>Verbessert sich beim Umbau der Kreuzung Paul-Suhr Straße/Vogelweide die Umsteigesituation zwischen Straßenbahn und Bus 26/43 (Weg zur Bushaltestelle zurzeit ungünstig / weiter Fußweg in der Diesterwegstraße)?</b></p>	<p>Es werden neue gut begehbare und barrierefreie Wegeverbindungen hergestellt. Zudem werden wir die Straßenbeleuchtung und die Ampelanlagen erneuern.</p>

<b>Städtebauliche Gestaltung</b>	
<b>Hauptziel ist die Verbesserung des ÖPNV insgesamt. Warum nicht Verbesserung des Umweltverbundes und der Verkehrssicherheit? Radverkehr hat jetzt schon größeren Anteil am Modal Split als SPNV!</b>	Eines der Hauptziele des STADTBAHN-Programms ist es, die Reisezeit zu verkürzen und barrierefreie Zugänge zum ÖPNV zu schaffen. Dafür müssen vorhandene Anlagen der Straßenbahn ausgebaut werden. In diesem Zuge werden Konfliktpunkte der Straßenbahn mit anderen Verkehrsteilnehmenden beseitigt und ausreichend Sicherheitsabstände und somit eine höhere Verkehrssicherheit geschaffen. Auch werden u.a. vorhandene Radverkehrsanlagen regelkonform ausgebaut. Dadurch hat das STADTBAHN-Programm einen Mehrwert für alle Verkehrsteilnehmenden. Die STADTBAHN soll nicht in Konkurrenz zu den anderen Verkehrsarten des Umweltverbundes (Rad- und Fußverkehr) stehen.
<b>Warum werden auf Kosten der Allgemeinheit Straßenrandparkplätze für ein paar wenige Autonutzer gebaut? Dieser Straßenraum könnte wesentlich sinnvoller mehr Menschen zur Verfügung gestellt oder für andere Dinge (z. B. Grünflächen) verwendet werden.</b>	Grundsätzlich besteht keine Pflicht seitens der Kommunen, Parkstellflächen zur Verfügung zu stellen. Unterschiedliche Nutzer*innen haben verschiedene Anforderungen an den Straßenraum. In der Planung wird versucht, alle Ansprüche im notwendigen Maße zu berücksichtigen. Dabei ist ein wesentlicher Bestandteil neben der Anordnung von Fahrbahnen, Parkstellflächen, Rad- und Gehwegen auch die Anordnung von Grünflächen und Baumstandorten. Aufgrund der vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen (z.B. Wasser- und Abwasserleitungen, Elektro- und Telekommunikationsleitungen, Gas- und Fernwärmeleitungen, Leitungen für Straßenbeleuchtung, usw.) ist im unterirdischen Straßenraum nur begrenzt Platz für die Anordnung von Baumstandorten. In der Planung wird daher genau geprüft, an welchen Stellen Straßenbegleitgrün vorgesehen werden kann.
<b>Wird es auch eine neue Straßenbeleuchtung für die Paul-Suhr-Straße geben?</b>	Die Beleuchtungsplanung ist noch nicht erfolgt, aber wir gehen davon aus, dass es eine neue Beleuchtung für diesen Abschnitt geben wird.
<b>Werden die Oberleitungsmasten am Straßenrand zwischen den Bäumen stehen oder wird so ein dunkelgrauer Mastenwald direkt an den Gleisen entstehen?</b>	Wir sehen eine Kettenwerksfahrleitung vor. Diese ermöglicht uns eine höhere Reisegeschwindigkeit. Zudem können mit dieser Fahrleitung die Mastabstände vergrößert werden. Die Straßenbeleuchtung wird nach Möglichkeit mit den Masten der Fahrleitung kombiniert. Somit kann die Gesamtzahl der Maste auf ein notwendiges Minimum reduziert werden. Die Maste werden im äußeren Seitenraum angeordnet.
<b>Sind die Aufstellflächen und Verkehrsflächen generell für Lastenräder geeignet?</b>	Die Radverkehrsanlagen sind auch mit Lastenrad befahrbar. Die Aufstellflächen z.B. für indirektes Linksabbiegen oder an Querungsstellen (2,50 m) sind ausreichend groß für Lastenräder. Einzelne Parkbuchten sind bisher nicht vorgesehen, könnten aber für Lastenräder reserviert werden.

<b>Bauvorhaben</b>	
<b>Werden die neu errichteten Haltestellen über witterungssicherere Wartehäuschen als die aktuellen (wie in der Südstadt) verfügen?</b>	Zur Sicherstellung eines einheitlichen Stadtbildes kommen die Wartehäuser gemäß dem Gestaltungshandbuch STADTBAHN-Programm zur Anwendung. Dieses gilt nach dem Stadtratsbeschluss vom 29.03.2017 als Handlungsrichtlinie für alle Maßnahmen des STADTBAHN-Programms. Der Hinweis wird geprüft.
<b>Werden die Anzeiger sinnvoller an den Haltestellen installiert, damit diese nicht ständig hinter den Wartehäusern verschwinden?</b>	Für eine bessere Fahrgastinformation sieht die HAVAG neue optische Fahrgastinformationssysteme an den Haltestellen und in den Fahrzeugen vor. So werden bereits in diesem Jahr 24 Haltestellen im Stadtgebiet mit den neuen Anzeigern ausgestattet. Die Haltestellen in der Paul-Suhr-Straße erhalten ebenfalls die neue Anzeigetechnik. Diese ermöglicht eine umfangreichere Fahrgastinformation und bessere Lesbarkeit an den Haltestellen.
<b>Werden Fahrkarten-Automaten an den Haltestellen aufgebaut?</b>	An der Haltestelle Paul-Suhr-Straße ist ein Fahrkartenautomat geplant.
<b>Wird auch in der Nacht gearbeitet?</b>	Die Arbeiten in den Nachtstunden ab 20:00 Uhr werden auf ein notwendiges Minimum begrenzt. Einige Arbeiten können betriebsablaufbedingt (z.B. Einbau von Bauweichen) jedoch nur in den Nachtstunden durchgeführt werden. Zur Verkürzung der Gesamtbauzeit sehen wir ein Zweischichtsystem vor. Damit können wir unter Ausnutzung des Tageslichtes die Maßnahme effektiver und verträglicher durchführen.
<b>Wird es während der Bauphase (anders als in der Merseburger Straße), wie in anderen Städten, z. B. Berlin üblich, einen Führungstreifen für den Radverkehr geben?</b>	Wir werden die Verkehrsführung während der Bauzeit extra planen. Diese Planung können wir allerdings erst beginnen, wenn wir die vom Stadtrat beschlossene Zielvariante kennen. Wir nehmen den Hinweis dankend auf und werden ihn bei den Planungen berücksichtigen.
<b>Ich wohne in der Kiewer Straße und fahre mittags zu meiner Mutter an die Vogelweide. Ich bin Rollstuhlfahrer. Werden Baustellen behindertengerecht gestaltet? Fahren durch Schotter oder Bauschutt ist mir nicht möglich. P.S. In der Südstadt wohnen viele Rollstuhlfahrer in Wohnungen der HWG.</b>	Während der Bauzeit wird es einen provisorischen Bahnsteig aus Holz geben. Dieser wird mit einem Teppich versehen und mit Rollstuhl und Rollator gut begeh- und befahrbar sein. Eine komplette Barrierefreiheit können wir leider nicht gewährleisten, da sich die üblichen taktilen Elemente nicht mit der Holzkonstruktion verbinden lassen. Aber alle Haltestellen und Wegeverbindungen werden mit dem Rollstuhl zugänglich sein.

<p><b>Mit welchen Beeinträchtigungen müssen die Anwohnenden während der Bauzeit rechnen?</b></p>	<p>Die Befahrbarkeit der Paul-Suhr-Straße wird temporär eingeschränkt sein. Die Gebäudeeingänge werden jederzeit erreichbar sein, es kann allerdings dazu kommen, dass Bürgerinnen und Bürger nicht direkt vor der eigenen Haustür parken können. Deswegen ist es wichtig, der Bauleitung frühzeitig (im geplanten Baubüro) mitzuteilen, wann Umzüge oder große Lieferungen geplant sind, damit diese störungsfrei durchgeführt werden können. Auch eine gewisse Lärm- und Staubbelastung wird nicht zu vermeiden sein. Ebenso sind geringfügige Fahrplanänderungen aufgrund der abschnittswisen Eingleisigkeit zu erwarten.</p>
<p><b>Gibt es während der Baumaßnahme Einschränkungen für den Pkw-Verkehr wie Sperrungen? Und wie lange dauert das?</b></p>	<p>Momentan laufen die Planungen zur Bestimmung der Vorzugsvariante. Sobald diese feststeht, können wir detaillierter in die Planung einsteigen und die einzelnen Bauabschnitte ermitteln. Erst danach können wir aussagefähige Angaben zu möglichen Sperrungen und deren Dauer liefern. Die Anlieger werden im Vorfeld der einzelnen Maßnahmen über unvermeidbare Beeinträchtigungen informiert.</p>
<p><b>Sind während der Bauarbeiten die Zufahrten zu den Seitenstraßen gewährleistet, z.B. an der Kreuzung Moskauer Straße?</b></p>	<p>Ein Verkehrsführungskonzept während der Bauzeit steht noch nicht fest. Die Planungen befinden sich hierzu in einem zu frühen Stadium. Es wird in jedem Fall gewährleistet, dass die angrenzenden Wohngebiete der Paul-Suhr-Straße mit dem Pkw erreicht werden können. Ein Umleitungsverkehr wird ausgeschildert.</p>
<p><b>Gibt es schon einen genauen Zeitplan für die Baumaßnahme und was passiert in der Zeit bis zum Baubeginn?</b></p>	<p>Es gibt bereits einen Rahmenterminplan, in dem alle Vorhaben des STADTBAHN-Programms eingeordnet sind. Bevor wir in die genauere Zeitplanung einsteigen können, muss erst einmal die Vorzugsvariante vom Stadtrat beschlossen werden. Außerdem wollen wir vor einer genauen Zeitplanung auch noch die Hinweise der Bürger*innen aufnehmen. Da dieses Projekt ein Planfeststellungsverfahren durchläuft, welches mindestens ein Jahr in Anspruch nehmen wird, planen wir mit einem Baubeginn Anfang/Mitte 2024.</p>
<p><b>Wie sieht der Ersatzverkehr auf der Paul-Suhr-Straße aus?</b></p>	<p>Der Ausbau der Paul-Suhr-Straße ist unter Aufrechthaltung des Straßenbahnbetriebes geplant. D.h. die Straßenbahn wird während der Bauzeit eingleisig betrieben. Die Haltestellen Paul-Suhr-Straße und Moskauer Straße werden stadtaus- und stadteinwärts bedient.</p>

<p><b>Warum wird nur die Paul-Suhr-Straße gebaut und nicht gleich auch die Vogelweide? So gibt es mindestens 2 Jahre keinen Verkehr zwischen Vogelweide und Beesen.</b></p>	<p>In den nächsten Jahren werden in der Südstadt einige Projekte des STADTBAHN-Programms beinahe zeitgleich umgesetzt. So werden neben der Paul-Suhr-Straße auch die Vogelweide, die Damaschke Straße und die Elsa-Brändström-Straße ausgebaut. Damit die Wohngebiete in der Südstadt auch während der Bauzeit mit dem ÖPNV erreicht werden können, haben wir uns bereits im Vorfeld der Planungen Gedanken über die Projektabschnitte gemacht. Wir planen, die Paul-Suhr-Straße und die Elsa-Brändström-Straße bei Aufrechterhaltung des Straßenbahnbetriebes auszubauen. Eine Verbindung zwischen der Vogelweide und Beesen wird somit für die überwiegende Bauzeit sichergestellt. An einzelnen Wochenenden kann es Schienenersatzverkehr geben.</p>
---	---

<h3 style="text-align: center;">Umwelt- und Naturschutz</h3>	
<p><b>Wer kümmert sich um die Pflege des Rasengleises? In den letzten Sommern waren die Rasengleise immer restlos vertrocknet.</b></p>	<p>Das Grüngleis ist die beste Wahl zur Gleisbettgestaltung, da Niederschlag versickern kann, was oberste Priorität hat. Werden die Flächen bewässert, so muss das regelmäßig geschehen. Regelmäßiges Wässern ist mit einem sehr hohen Aufwand verbunden, zumal die Bewässerung in den Betriebspausen vorgenommen werden muss. Aus diesen Gründen und wirtschaftlichen Gründen haben wir uns dagegen entschieden. Unsere Maßnahmen: Wir halten den Rasen kurz, verwenden Substrat und siedeln neue, resistenzere Rasensorten oder auch alternative Kulturen z. B. Sedumgewächse an. Zudem legen wir den Fokus auf die Pflege und Bewässerung der neu gepflanzten Bäume, wie es im Moment auch am Gimritzer Damm der Fall ist.</p>
<p><b>Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Projekte klimaverträglich umzusetzen?</b></p>	<p>Im Bauverfahren ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung gesetzlich vorgegeben, die in der Planungsphase vorgenommen wird. Abgesehen von der Umsetzung der Baumaßnahmen und den damit verbundenen gesetzlichen Vorgaben bezüglich der zu minimierenden Belastungen für die Umwelt, versuchen wir unsere Bauprojekte so zu gestalten, dass die bebauten Flächen zum Beispiel durch den Einsatz von Grüngleis und zusätzlichen Baumpflanzungen umweltfreundlicher und grüner sind als zuvor. Weitere Verfahren und Audits für künftiges Bauen sind gemeinsam mit der Stadt Halle in Planung.</p>
<p><b>Wird der Straßenbahnverkehr in der Paul-Suhr-Straße künftig (nach Beendigung der Baumaßnahmen) leiser als bisher?</b></p>	<p>Ja, auf den Gleissystemen, die wir verbauen, fahren die Straßenbahnen deutlich geräuschärmer. Gänzlich geräuschlos wird es nicht gehen, aber die Lautstärke wird auf jeden Fall geringer sein als heute. Außerdem ist die HAVAG aktuell dabei, gemeinsam mit Partnern neue Fahrzeuge zu beschaffen. Wir gehen davon aus, dass diese Fahrzeuge den Straßenbahnverkehr in Halle insgesamt noch leiser gestalten.</p>

<b>Projektverlauf und Baukommunikation</b>	
<b>An welchen Stellschrauben kann man denn als Fahrgast bzw. Anwohner*in drehen, was kann man mit beeinflussen?</b>	<p>Hinweise zu Haltestellen und deren Gestaltung nehmen wir dankbar auf. Auch Hinweise von den anliegenden Grundstückseigentümer*innen zu geplanten Bau- und Sanierungsmaßnahmen oder bestehenden Störfaktoren sind für die Planungen sehr wichtig.</p> <p>Grundsätzlich sind wir für alle Hinweise und Verbesserungsvorschläge dankbar und werden diese auf ihre Machbarkeit prüfen. Ihre Fragen und Anregungen senden Bürger*innen an <a href="mailto:stadtbahn@stadtwerke-halle.de">stadtbahn@stadtwerke-halle.de</a>. Wir beantworten Ihre Fragen sehr gerne und versuche Ihre Anregungen in unserer Planung zu berücksichtigen.</p>
<b>Was passiert mit den Ergebnissen des Dialogs und den Fragen der heutigen Veranstaltung? In welchen Gremien wird dann weiter debattiert und diskutiert? Was sind die nächsten Schritte im Projekt?</b>	<p>Die Ergebnisse der Bürger*innenbeteiligung werden auf <a href="http://www.havag.com/Stadtbahn/Stadtbahn">www.havag.com/Stadtbahn/Stadtbahn</a> veröffentlicht und danach in eine Berichtsform überführt, anhand derer die Planungen weiter vorangetrieben werden können.</p> <p>Unser mittelfristiges Ziel ist, rein formell im Juli/September dieses Jahres unsere Gestaltungsbeschlüsse in den Stadtrat zu geben. Vorher haben alle Abwägungen stattgefunden und es wurde eine Vorzugsplanung hergeleitet, die dem Stadtrat vorgelegt wird. Danach kann die Planung fortgeführt werden. Die weitere Bürger*innenbeteiligung erfolgt im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens, voraussichtlich 2022.</p>
<b>Welche Rolle spielt der halleische Fahrgastbeirat bei den Planungen und in den Projekten?</b>	<p>Halle kann sehr stolz sein, einen sehr aktiven Fahrgastbeirat zu haben, der auch in einzelnen themenspezifischen Arbeitsgruppen agiert. Der Fahrgastbeirat besteht aus Bürger*innen der Stadt und Vertreter*innen verschiedener Anspruchsgruppen (z.B. Senioren- und Schülerrat, Verbände von Menschen mit Behinderungen). In jährlich vier Sitzungen informieren wir den Fahrgastbeirat über unser Vorgehen und wir tauschen uns aus. Vor allem die Themen STADTBAHN-Programm und Straßenbahnbeschaffungen werden besprochen, aber auch Themen wie Fahrgastinformationen und Ticketpreise finden dort regelmäßig ihren Platz. Der Fahrgastbeirat steht uns vor allem beratend zu Seite und spiegelt uns die Interessen der Fahrgäste und verschiedenen Anspruchsgruppen. Wir sind sehr dankbar für diese Hinweise, nehmen sie sehr ernst und freuen uns, dass wir so gut zusammenarbeiten, da wir auf die Einschätzungen des Fahrgastbeirates in unseren Planungen angewiesen sind.</p>
<b>Wohin können sich Bürger*innen wenden, wenn es während der Arbeiten Probleme gibt? Wird es, wie damals in der großen Steinstraße, ein Baubüro mit Öffnungszeiten und Ansprechpersonen geben?</b>	<p>Wir sind intensiv auf der Suche nach einer geeigneten Räumlichkeit für ein Baubüro vor Ort. Wir wären sehr dankbar für Hinweise zum Beispiel zu einem leerstehenden verfügbaren Ladengeschäft.</p>

<p><b>Wie geht es jetzt mit dem Projekt weiter, wie viele Menschen arbeiten eigentlich daran?</b></p>	<p>Zurzeit erarbeiten wir die Vorzugsvariante, welche wir im Juli/September 2021 dem Stadtrat zur Entscheidung vorlegen wollen. Im Anschluss können wir in die detaillierte Planung einsteigen.</p> <p>Am Projekt beteiligt ist die Projektleitung bestehend aus HAVAG-Projekttechniker*innen, die Projektsteuerung sowie Verkehrs- und Stadtplaner*innen der Stadtverwaltung Halle. Weiter arbeiten im Projekt die Verkehrsplaner*innen und die Planer*innen der verschiedenen Fachdisziplinen, z.B. Tiefbau, Vermessung, Elektro, Gas, Trinkwasser und Abwasser, Fernwärme Kommunikationstechnik, Lichtsignalanlagen, Stadtbeleuchtung usw. Zu bestimmten Fragen werden die zuständigen Fachbehörden der Stadt Halle beteiligt, darunter Verkehrsbehörde, Umweltbehörde, Schulverwaltung, sowie Verkehrspolizei. Auch werden die Telekom und weitere Dienstleistungsunternehmen einbezogen. Manchmal sind zeitgleich bis zu 50 Personen am Projekt beteiligt.</p>
<p><b>Die Maßnahmen Merseburger Straße und Frohe Zukunft verzögern sich zurzeit, wann ist denn der Bau in der P.-Suhr -Str. tatsächlich zu erwarten?</b></p>	<p>Die Maßnahmen Merseburger Straße und Frohe Zukunft verzögerten sich insbesondere durch Einwände im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens. Mit dem Vorhaben Paul-Suhr-Straße befinden wir uns in der Terminkette und arbeiten täglich daran, die gesteckten Ziele zu erreichen. Wir gehen davon aus, dass die Arbeiten Mitte 2024 beginnen können.</p>

<h3 style="text-align: center;">Streckennetz der HAVAG</h3>	
<p><b>Wird sich der Fahrplan der Linien während der Baumaßnahmen ändern? Bleibt der dringende 5-Minuten-Takt auf der Beesener Straße auch während der Baumaßnahmen Paul-Suhr-Straße bestehen?</b></p>	<p>Unser Ziel ist es, den bestehenden Takt auch während der Baumaßnahmen aufrecht zu erhalten. Um weiterhin das volle Angebot fahren zu können, werden wir die zeitweise eingleisigen Abschnitte dementsprechend lang gestalten. Die Fahrtzeit wird sich dadurch minimal verlängern, aber dennoch deutlich kürzer ausfallen, als wenn Fahrgäste auf einen Schienenersatzverkehr umsteigen müssten.</p>
<p><b>Wie komme ich von der Südstadt zum Bergmannstrost, wenn in der Paul-Suhr-Straße gebaut wird?</b></p>	<p>Diese Frage kann zum jetzigen Stand der Planungen noch nicht beantwortet werden, da immer noch an den Vorzugsvarianten gearbeitet wird. Erst wenn diese feststehen, kann die Verkehrsführung während der Bauzeit geplant werden. Sobald diese Planungen abgeschlossen sind, werden wir die Baustelle und notwendige Umleitungen vorstellen, z. B. in einem Bürger*innendialog, im Internet und in der Presse.</p>
<p><b>Wird sich nach der Fertigstellung etwas daran ändern, welche Linien durch die Paul-Suhr-Straße fahren?</b></p>	<p>Das ÖPNV-Angebot wird erst einmal so beibehalten. In den weiteren Stufen des STADTBahn-Programms können Linienänderungen auftreten. Diese hängen von der künftigen Einwohnerentwicklung der südlichen Stadtteile ab.</p>

<b>Wird es nach den Baumaßnahmen wieder Preiserhöhung geben?</b>	Fahrpreiserhöhungen stehen nicht unmittelbar in Verbindung mit der Modernisierung der STADTBahn-Infrastruktur, da diese Maßnahmen Investitionen darstellen und zudem großzügig vom Bund und vom Land Sachsen-Anhalt unterstützt werden. Die Fahrpreise werden verantwortungsvoll in Abstimmung mit dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) jährlich angepasst und decken den größten Teil der HAVAG-Betriebskosten. Sie stehen wie alle Konsumgüter und Dienstleistungen im Zusammenhang mit der jährlichen Teuerungsrate (Inflationsrate).
--	---