

Dokumentation des digitalen Bürger*innendialogs STADTBahn Halle:

Elsa-Brändström-Straße

vom 22.4.2021

Stand: 21. 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. Neben dem Stadtteil Giebichenstein gehören zur Stufe 3 die Netzabschnitte in den südlichen Stadtteilen, darunter die Elsa-Brändström-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 Elsa-Brändström-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 Elsa-Brändström-Straße vor. Dabei wurden die Anregungen, Hinweise und Wünsche aus dem ersten Bürger*innendialog aufgegriffen und versucht, in den Planungsvarianten 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 und dokumentiert, um im Anschluss daran durch die Fachleute in diesem Dokument fundiert beantwortet und allen Interessierten zur Verfügung gestellt zu werden.

Aufgrund der Vielzahl der Fragen wurde im Sinne der Übersichtlichkeit eine Gruppierung nach Themenfeldern vorgenommen, denen die einzelnen Fragen zugeordnet 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:

vsl. 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
- Anregungen und Wünsche der Bürger*innen an stadtbahn@stadtwerke-halle.de werden jederzeit mitgedacht

Voraussichtlich 2021 bis 2024

- Entwurfsplanung – Anregungen und Wünsche der Bürger*innen an stadtbahn@stadtwerke-halle.de werden jederzeit mitgedacht
- Genehmigungsplanung/Planfeststellungsverfahren
- Ausführungsplanung – Hinweise dazu erhalten Bürger*innen auf 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:

Sichere und verkehrsgerechte Straßengestaltung

Wird es einen Gleisüberweg von der Elsa-Brändström-Straße zum Glockenweg (aus Richtung Innenstadt) für Fahrräder und Rollatoren geben?	Die Lage der Gleisüberwege und Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen, Radfahrende und Autofahrende wird im weiteren Verlauf der Planung nochmals überprüft. Hierbei werden auch die Verkehrszählungen an den einzelnen Querstraßen herangezogen.
Gibt es aus den Seitenstraßen in der nördlichen Elsa-Brändström-Straße Querungsmöglichkeiten auf die Friedhofsseite oder einen Radweg in beide Richtungen? Bisher gibt es nur die Chance, verbotswidrig über den Fußweg zu fahren.	In Höhe Friedhofszugang befindet sich eine Querungsmöglichkeit mit Ampel, eine weitere Querungsmöglichkeit ohne Ampel besteht am Nordzugang der Haltestelle Vogelweide. Entlang der gesamten Elsa-Brändström-Straße sind beidseitig Radfahrstreifen geplant.

<p>Warum sind manche Ampelübergänge nur auf einer Seite für Radfahrer bzw. Fußgänger abgeflacht und nicht auf beiden (z.B. am Südstadtring)? Das sollte hier besser gemacht werden.</p>	<p>Die geplanten Querungen mit Ampel werden mit taktilen Elementen für Blinde und Sehbehinderte und zusätzlich mit entsprechenden Bordabsenkungen für Rollstuhlfahrende versehen. Dabei werden die Furten (Markierungen) als geteilte Furten ausgebildet. Das bedeutet, ein Bereich ist mit einem 6 cm Bordanschlag für das Ertasten für Blinde und Sehbehinderte ausgestattet, für Rollstuhlfahrende gibt es einen Bereich mit einer Bordabsenkung auf Null. Das System ist komplex und wird auch mit den Behindertenverbänden abgestimmt.</p>
<p>Warum wird im südlichen Bauabschnitt die Querung Breiter Pfuhl/Kurt-Freund Straße verlegt? Das sicherste in meinen Augen ist, im südlichen Bereich der Elsa- Brändström Straße eine Tempo 30 Zone. Da hier viele Kindergarten- und Schulkinder den Verkehrsbereich benutzen. Die Blechschäden der letzten Jahre waren immer auf eine schlechte Einsicht/Weitsicht und die zu hohe Geschwindigkeit der Fahrer zurückzuführen.</p>	<p>Wir prüfen die Querungsstellen und deren mögliche Anordnung zur Verringerung der Geschwindigkeiten nochmals eingehend. Es werden sichere regelkonforme Querungen mit Aufstellflächen und neuen Ampelanlagen entstehen. Die gesamte Gestaltung des Straßenraums wird verbessert, wodurch das Konfliktpotenzial erheblich reduziert wird (z. B. durch ein Parkverbot an Einmündungen). Die angesprochene Querung wird nur geringfügig nach Norden verschoben und befindet sich unmittelbar nördlich der Kurt-Freund-Straße. Die Lage der Querung bestimmt sich aus der Anordnung der Haltestellen.</p>
<p>Bisher fahren die Bahnen 70 und die Überquerungen gehören nach BOStrab (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung) zum Bahnkörper. Damit wäre auch dort 70 km/h möglich.</p>	<p>Die Straßenbahnen können gemäß der Bau- und Betriebsordnung der Straßenbahn auf dem besonderen Bahnkörper bis 70 km/h fahren. Auf Kreuzungen und Überwegen nimmt die Straßenbahn am übrigen Verkehr teil, daher gilt hier die Straßenverkehrsordnung und die dort geltenden Geschwindigkeiten. Ausnahmen bilden mit Andreaskreuz gekennzeichnete Bahnübergänge.</p>
<p>Werden bei dem Mega-Kreisel (Theodor-Neubauer-Straße und Murmanker Straße) schlafende Ampeln gebaut, die nur auf Rot schalten, wenn sich eine Straßenbahn annähert? Warum wird nicht einfach die Murmanker Straße so verschwenkt, dass sie gegenüber der Theodor-Neubauer-Straße einmündet?</p>	<p>1. Frage: Nach derzeitigem Planungsstand wird es eine Bahnübergangssicherung geben, an der bei einer Straßenbahnüberfahrt mit gelb-rot signalisiert wird. Ansonsten sind die Einmündungen analog eines Kreisverkehrs gestaltet, sodass ein sicherer Verkehr gewährleistet ist (finale Klärung in der weiteren Planung)</p> <p>2. Frage: Diese Variante wurde in der Vorplanung untersucht und aufgrund von erhöhtem Flächenverbrauch, Lärmauswirkungen in der Nähe zur Wohnbebauung und erforderlichen Baumfällungen verworfen.</p>

<p>Im südlichen Bereich entsteht ein "eiförmiger" Kreisverkehr, um den Übergang zwischen Theodor-Neubauer-Straße und Murmanskter Straße, zu schaffen. Die jetzt gewählte Ausführung ist viel zu "eiförmig" und ist gerade für Sattelaufleger, die zur Versorgung der Supermärkte dort verkehren, schlecht zu befahren. Im Ergebnis werden Überfahrungen der Bordkanten an der Tagesordnung sein.</p>	<p>In der Detailplanung werden die Schleppkurven der relevanten Fahrzeuge berücksichtigt, sodass auch große LKW den Kreisverkehr befahren können.</p>
<p>Warum soll beim Verlassen des Breiten Pfuhls, das Abbiegen nicht mehr in Richtung Murmanskter Straße möglich sein? An der Endhaltestelle wird auch ein kreisähnlicher Verkehr gebaut. Aus Klimasicht ist die fehlende Querung Breiter Pfuhl in Richtung Murmanskter Straße ein großer Fehler. Fahrzeuge müssen so bis zur Kreuzung Vogelweide fahren, um dort zu wenden, oder sie befahren den Baumweg über die Theodor-Neubauer-Straße und somit entsteht ein neuer Unfallschwerpunkt an der Kreuzung Baumweg/Theodor-Neubauer- Str. Vielmehr sollte über eine Pkw-Querung nach der Haltestelle Am breiten Pfuhl ernsthaft nachgedacht werden.</p>	<p>Die Einmündungen Am Breiten Pfuhl und Kurt-Freund-Straße liegen versetzt gegenüber, sodass bei dieser Geometrie kein vierarmiger Kreuzungspunkt mit allen Fahrbeziehungen ausgebildet werden kann. Eine ungesicherte Gleisüberfahrt wie derzeit im Bestand ist mit einem Ausbau der Verkehrsanlage nicht mehr zulässig. Als Lösung wird daher eine Wendemöglichkeit untersucht, die dem Verkehr aus der Kurt-Freund-Straße und dem ausfahrenden Verkehr des Edeka-Marktes eine Fahrt in Richtung Norden ermöglicht. Am Breiten Pfuhl ist nur ein Rechtsabbiegen nach Norden möglich. Der Verkehr nach Süden kann den Weg zur Theodor-Neubauer-Straße nutzen.</p>
<p>Welche Vorteile sehen Sie in einem Radfahrstreifen, der im Nordabschnitt auf der Westseite neben der Fahrbahn geführt wird, entgegen einem Radweg, der hinter den Bäumen verläuft?</p>	<p>Der Radweg hinter den Bäumen ist nicht regelkonform realisierbar, u.a. aufgrund seiner Breite und Nutzung (1.500-2.000 Radfahrende pro Tag (im Querschnitt)). Es bestünden Sicherheitsrisiken an allen Einmündungen/ Kreuzungspunkten, weil Radfahrende z. B. hinter den Bäumen und parkenden Autos nicht gesehen werden. Fahrbahn und Radfahrstreifen ergeben zusammen eine Breite von 5,50 m. Aus diesem Grund kann der Bahnkörpers als Rasengleis errichtet werden.</p>
<p>Der Radweg im Abschnitt Nord soll auf der westlichen Fahrbahnseite mit auf dem Fußweg verlegt werden. Also zwischen Häusern und Bäume. Dieser Bereich ist viel zu schmal. Es ist jetzt schon sehr gefährlich, wenn Fahrräder auf dem Fußweg fahren.</p>	<p>Die Elsa-Brändström-Straße ist eine Hauptroute des Radverkehrs, weswegen separate Anlagen für den Radverkehr erforderlich sind. (Realisierbarkeit s. vorherige Antwort)</p>

<p>Welche Maßnahmen sind für die Barrierefreiheit geplant?</p>	<p>Straßenquerungen werden mit taktilen Elementen und Ampeln mit akustischen und vibrierenden Elementen ausgestattet. Fußwege werden geradlinig ohne große Neigungen oder Unebenheiten angelegt. Haltestellen erhalten ein Blindenleitsystem und akustische Fahrgastinformationen. Auch wird das Barrierefreie Informations- und Orientierungssystem (BIOS) schrittweise eingebaut. 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.</p>
<p>Im Bereich der Kreuzung Robert-Koch-Straße/Beesener Straße/Huttenstraße/Elsa-Brändström-Straße fahren regelmäßig Pkw ins Gleisbett. Welche Maßnahmen sind vorgesehen, dies zukünftig zu vermeiden?</p>	<p>Wir werden Reflektoren als optische Orientierung nachrüsten. Gegebenenfalls schaffen die Rasengleise auch Abhilfe.</p>
<p>Wir lesen andauernd von entgleisenden Bahnen an der neuen Endstelle in der Südstadt, auch in Kröllwitz auf dem Bahnkörper. Warum wird die Bahn dann eingleisig an die Endstelle geführt und das mitten im Kreisel. Wenn die Bahn dort entgleist, liegt das ganze Viertel lahm! Unhaltbar!</p>	<p>Entgleisungen kommen im Straßenbahnbetrieb vor und sind generell nicht zu vermeiden. Wir verhindern sie bestmöglich, indem wir die Endhaltestelle mit zwei Aufstellgleisen für alle Betriebsfälle und Störungen im Betriebsablauf ausgestattet haben. Die Straßenbahnen wechseln die Gleise mithilfe von Weichen. Zusätzliche Sensoren an den Weichenzungen sorgen dafür, dass die Bahn die Gleise sicher befahren kann, um Entgleisungen zu verhindern.</p>

Warum entsteht an der Endstelle Elsa-Brändström-Straße eine Endstelle mit Sackgasse? Welche betrieblichen Vorteile verspricht man sich davon?

Die Kopfstelle birgt zahlreiche Nachteile, wie erhöhtes Unfallrisiko für zahlreiche Schüler, zusätzliche und dauernde Lärmbelästigung durch zusätzliche Weichen, Rangieren zwischen den Gleisen, laufende Aggregate, laufende Lüfter bzw. Klimaanlage parkender Bahnen direkt zwischen den Wohnhäusern.

Der Bahnsteig in der Mitte wird viel zu eng sein für die Schülermassen. Gerade im Schülerverkehr ist die Trennung der Fahrgastströme durch getrennte Ein- und Ausstiegshaltestellen angenehmer und vor allem sicherer für die Fahrgäste.

Kann man die zukünftige südliche Endhaltestelle der Linie 8 entweder auf die Mitte oder die östliche Seite der jetzigen Wendeschleife weiterführen und damit wie jetzt etwas weg von der Wohnhausbebauung?

Entstehen auf dem Gebiet der heutigen Wendestelle neue Wohnbauten? Was wird mit dem Grundstück passieren?

Schade, dass eine begrünte Endstelle mit dem großen Baum und Schatten im Sommer verloren gehen soll. / Eine ansprechende Gestaltung der Grünanlage bei weniger Flächenbedarf für die Straßenbahn ist auch bei Erhalt der Schleife möglich, siehe Endstelle Bad Dürrenberg oder früher auch Böllberg bzw. Heide. Der eigentliche Schandfleck ist doch das Gebäude in der Schleife.

Mit einer Endhaltestelle nehmen Sie uns die Möglichkeit historische Straßenbahnfahrten zu machen!

Eine Endstelle der Straßenbahn ausgebildet als Kopfendstelle hat einen geringeren Flächenverbrauch und erzeugt weniger Fahrgeräusche. Da die Fahrzeugflotte in Halle fast zu 100 % aus Zweirichtungsfahrzeugen besteht, bietet sich eine Kopfendstelle an. Zudem können die mittigen Bahnanlagen kompakt ausgestaltet werden, da alle Ausstattungselemente nur für einen Bahnsteig erforderlich sind.

Der Bahnsteig wird ausreichend breit gestaltet. Für eine hohe Sicherheit arbeiten wir mit Geländern und Führungen. Die Straßenbahn fährt aufgrund der Weichen langsam hinein; erlaubt sind 15 km/h. In weiteren Planungsphasen stellen wir Berechnungen zum Nachweis an, dass ausreichend Stellflächen für Fahrgäste vorhanden sind. Zur Einordnung: Im Jahr 2020 waren 1.100 Fahrgäste stadteinwärts an der Endstelle unterwegs und 700 Fahrgäste stadtauswärts

Der Bereich der ehemaligen Wendeschleife wird zunächst als Grünfläche ausgebildet. Eine Bebauung ist zum derzeitigen Stand nicht geplant.

Für historische Straßenbahnfahrten sind die Anlagen auch geeignet, sofern Zweirichtungsfahrzeuge zum Einsatz kommen.

<p>Es sollte bei weiteren Baumaßnahmen wieder die Gestaltung als Schleifengleises geprüft werden. In der Anschaffung sind doch Bahnen mit Türen auf einer Seite bestimmt preisgünstiger. Außerdem ist die Platzaufteilung vorteilhafter, vor allem bei größeren Gepäckstücken, Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen. Und vielleicht sind dann als positiver Effekt mehr Sitze in Fahrtrichtung möglich.</p>	<p>Die Entscheidung, in Halle ein Zweirichtungssystem einzuführen, wurde bereits vor Jahrzehnten getroffen. Die Ausbauqualitäten in den letzten Jahren wurden dahingehend immer erweitert, d.h. es gibt nur noch wenige Wendeschleifen. Wir richten uns baulich so aus, dass wir den Zweirichtungsverkehr optimieren und damit den Zu- und Ausstieg auf beiden Seiten ermöglichen. Bei Baustellen und Störungen des Betriebsablaufes bieten Zweirichtungsfahrzeuge große Vorteile.</p>
<p>Wie laut sind die Weichen im Bereich der neuen Endstelle? Bisher haben wir dort keine Weichen und ich mache mir Sorgen um nächtlichen Lärm.</p>	<p>Die elektrischen Weichen sind mit Rückfallfedern und Stoßdämpfern ausgestattet. Die moderne Technik sollte die Geräusche reduzieren.</p>
<p>Wie laut sind diese Unterwerke?</p>	<p>Die Gleichrichterunterwerke erzeugen lediglich durch die Transformatoren Schwingungsgeräusche bezogen auf die 50 Hertz Frequenz. Wir setzen überwiegend ölgekühlte Transformatoren ein, wodurch sich die Schallpegel stark reduzieren lassen. Durch die Einhausung (Innenaufstellung) sind die Schallwerte sehr gering und für Wohngebiete zulässig.</p>
<p>Warum wird die Gleisdecke nicht als geschlossene Gleisfahrbahn ausgeführt? Insbesondere für Polizei und Rettungsdienst ist es wichtig, im Bedarfsfall eine zusätzliche Fahrbahn zu haben. Mit einem Rasengleis ist das nicht möglich!</p> <p>Insbesondere wäre es gut, ca. 100 bis 200 Metern vor den Ampeln, das Gleisbett zu verdichten. Damit die Krankenwagen in die Kreuzungsbereiche einfahren können, ohne dass sich die Pkw groß bewegen müssen.</p>	<p>Gleisabdeckungen des besonderen Bahnkörpers werden nur bei zu geringen Fahrbahnbreiten für den Rettungsverkehr ausgeführt. Durch die Anordnung von Fahrbahn und Radfahrstreifen nebeneinander steht eine ausreichende Breite von 5,50 m für den Havariefall zur Verfügung.</p> <p>Darüber hinaus bietet das Grüngleis viele Vorteile. Es reduziert Geräusche, verbessert das Mikroklima und optimiert die Regenversickerung.</p>
<p>Die Elsa-Brändström-Straße ist Zubringer für die Schulen in der Murmansker Straße. Hier kommt es schon jetzt zu Staus. Wie soll das vermieden werden bzw. wie soll dort der Verkehr fließen?</p>	<p>Die Verkehrsanlage ist für die vorhandenen und prognostizierten Verkehrsbelastungen ausreichend leistungsfähig. Die kreisverkehrsartige Ausbildung der Kreuzung Elsa-Brändström-Straße/Theodor-Neubauer-Straße/Murmansker Straße wird den Verkehrsfluss gegenüber der Bestandssituation verbessern.</p>

<p>Wieso wird an der Kreuzung Vogelweide kein vollwertiges Gleisviereck gebaut, welches alle Fahrrelationen, also auch Elsa-Brändström-Str. - Vogelweide - Damaschkestraße und Elsa-Brändström-Str. - Vogelweide - Paul-Suhr-Straße gewährleistet. Bei Störungen wäre nach wie vor die Linie 8 ohne südliche Endstelle und die Elsa-Brändström-Straße komplett ohne Betrieb.</p>	<p>Die Gleisanlagen werden in erster Linie für den geplanten Regelbetrieb gebaut. Zusätzliche Gleisabzweige und Weichen erfordern einen erhöhten Platzbedarf, hohe Investitionskosten und zusätzliche Wartungsaufwendungen.</p> <p>Durch einen Gleiswechsel in der nördlichen Elsa-Brändström-Straße wie im Bestand werden die angeführten Fahrbeziehungen für aus- und einrückende Züge ermöglicht.</p>
<p>Ist es möglich, die Kreuzung Murmanskter Straße/Theodor-Neubauer-Straße ohne den Versatz zu gestalten?</p>	<p>Aufgrund der versetzten Anordnung der Einmündungen ist es nicht möglich, die Kreuzung mit allen Abbiegebeziehungen zu gestalten. Eine Verschwenkung der Murmanskter Straße wurde untersucht, allerdings aufgrund der Nachteile wie Grundstückseingriffe und Baumfällung verworfen. Um alle Abbiegerelationen zu gewährleisten, wurde eine kreisverkehrsähnliche Lösung vorgesehen.</p>
<p>Ich wohne in der Damaschkestr.87, genau an der Kreuzung Elsa-Brändström-Straße und wünsche mir bessere Übergänge für Behinderte. Die Fußgängerampeln sollten immer in Richtung der Pkw ausgerichtet sein, da sonst hohe Unfallgefahr besteht. Die Fußgängerüberwege empfehle ich aus den Kreuzungsbereichen rauszunehmen und in den Kreuzungsbereichen Flüsterasphalt aufzubringen.</p>	<p>An der Kreuzung Vogelweide werden in jeder Kreuzungszufahrt Fußgängerquerungen mit Ampel vorgesehen. Diese werden barrierefrei ausgebildet (taktile Beläge, Bordabsenkungen). Die Ampelanlagen werden entsprechend der technischen Regelwerke angeordnet. Durch einen neuen Fahrbahnaufbau werden sich die Fahrgeräusche stark reduzieren.</p>
<p>Warum ist keine Kurve von der Endstelle zur Damaschkestraße eingeplant? Die Verbindung wird recht häufig morgens, mittags und abends genutzt. Auch für zukünftige Linien wäre ein direkter Anschluss zum Bahnhof wünschenswert.</p>	<p>Die Linienführung wurde aufwendig untersucht. Die Linien werden entsprechend dem Fahrziel der meisten Fahrgäste und der zahlenmäßig größten Nutzung eingerichtet. Alle möglichen und wünschenswerten Fahrbeziehungen sind nicht zu realisieren. Durch die große Zahl an Linien, hat die HAVAG einen verhältnismäßig geringen Umsteigefaktor im Netz zu verzeichnen.</p>

Städtebauliche Gestaltung

<p>Warum muss in Halle die Straßenbahn immer mittig auf der Straße fahren? In vielen Wiener Stadtgebieten fahren die Straßenbahn links je Fahrriichtung neben den Fußwegen das spart Ampelanlagen an jeder Haltestelle, Haltestelleninseln und der Individualverkehr kann flüssiger fließen.</p>	<p>In Halle existieren grundsätzlich Querschnitte für Gleise in Mittellage und Gleise in Seitenlage. Zur Straßenquerschnittsgestaltung existieren in Deutschland viele wissenschaftliche Untersuchungen und Regelwerke. Die Lage der Gleise hängt im Wesentlichen von der Anzahl der einmündenden Straßen und Grundstückszufahrten ab. Das Ziel ist, so wenig wie möglich Querungen zu haben und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern zu vermeiden. Die Anordnung der Richtungsgleise links und rechts innerhalb eines Straßenzuges würde die Zahl der möglichen Konflikte quasi verdoppeln. Und der BUND fördert das STADTBahn-Programm mit dem Anspruch, die STADTBahn schnell, pünktlich, sicher und barrierefrei zu gestalten.</p> <p>Nur bei geringem Autoverkehr und in Fußgängerzonen ist eine Ausführung in Seitenlage denkbar. In Wien fährt die Straßenbahn im verkehrsberuhigten Innenstadtbereich.</p>
<p>Wurden auch Varianten untersucht, bei denen die komplette Straßenbreite neu aufgeteilt wird? Die Straße wird für die nächsten 80 Jahre umgebaut. Die vorhandenen Platanen neigen sich bereits jetzt zur Straße und stellen bald ein Sicherheitsrisiko dar. Ist es nicht besser, wenn man beidseitig neue Bäume pflanzt mit Parkplätzen in den Zwischenräumen?</p>	<p>Die Platanen sind gesetzlich geschützt und werden nur wenn unbedingt notwendig sukzessive ersetzt. Es wurde ein dendrologisches Gutachten für jeden Baum erstellt, welches den guten Zustand der Platanen bestätigt. Fällungen kommen nur bei stark geschädigten Bäumen in Frage, die ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für den Verkehr darstellen.</p>
<p>Warum entsteht an der südlichen Elsa-Brändström-Straße keine Baumallee zwischen den Straßenbahn-Richtungsgleisen? Dann könnte man die Haltestelle Am Breiten Pfuhl auch als Mittelbahnsteig ausführen.</p>	<p>Die Straßenraumbreite gibt keinen zusätzlichen Grünstreifen für Baumpflanzungen zwischen den Straßenbahngleisen her. Zuvor müssten Leitungen im Wurzelbereich umfangreich verlegt werden.</p>

<p>Da durch die Verlegung der Fahrbahn in Richtung Osten im nördlichen Abschnitt mehr Platz zwischen Fahrbahn und Bäumen entsteht, verstehe ich nicht, warum dieser nicht zum Parken genutzt werden kann. Dort wird bereits sehr gut geparkt. Wenn man den Boden nicht aufreißen möchte, so sollte man den nun nicht mehr benötigten Radweg als Parkplatz zur Verfügung stellen. Der Rückbau der Straße würde anderenfalls die Wurzeln des wertvollen Baumbestandes irreparabel schädigen.</p>	<p>Aktuell verläuft der Radweg auf der versiegelten Fläche, doch die Baumwurzeln benötigen Luft, wodurch die Fläche über den Wurzeln entsiegelt werden muss. Zudem sind Kraftfahrzeuge schwerer als Radfahrende, weshalb die Parkplätze entfernt werden müssen, um die Bäume am Leben zu halten. Im Nordabschnitt kann der Bord zwischen Fahrbahn und Baumreihe nicht näher an die Bäume herangeschoben werden, ohne diese erheblich zu schädigen. Infolgedessen ist der Bereich des jetzigen Radweges zukünftig nicht mehr als Verkehrsfläche nutzbar, sondern wird dem Grünstreifen zugeordnet. Damit steht für die Einordnung der Anlagen für die einzelnen Verkehrsarten eine geringere Straßenraumbreite zur Verfügung.</p>
<p>Kann man in der nördlichen Elsa-Brändström-Straße mehr Stellflächen gewinnen, wenn auf der westlichen Seite schräg geparkt wird und die Pkw teilweise zwischen den Bäumen stehen?</p>	<p>Parken zwischen den Bäumen ist nicht möglich (s. vorherige Antwort). Generell sind Stellplätze in Schräganordnung wegen schlechter Sichtbeziehung beim Ausparken kritisch und nicht genehmigungsfähig.</p>
<p>Wie viele Parkplätze werden dem Umbau zum Opfer fallen? Wo sollen wir künftig parken, wenn auf so viele Stellplätze "verzichtet" wird? Soll sich das Park-Chaos in die Nebenstraßen verlagern?</p>	<p>Laut Bauordnung soll der private PKW auf dem privaten Grundstück parken. Bei Neubauvorhaben sind Bauherren verpflichtet, den Stellplatz auf dem Grundstück nachzuweisen und nicht im öffentlichen Raum zu parken, da dieser begrenzt ist. Genossenschaften und die Hallesche Wohnungsgesellschaft mbH entwickeln Stellplatzanlagen für die Mieterinnen und Mieter.</p> <p>Vorhandene Parkplätze im öffentlichen Raum sind vorrangig für den Lieferverkehr und Besucher*innen. In Halle ist der öffentliche Raum besonders begrenzt. Es geht teilweise um Zentimeterbereiche. Es steht außer Frage, dass im nördlichen Bereich die geschützten Platanen gefällt oder in den Friedhofsbereich eingegriffen wird. Zudem hat der fahrende Verkehr (Fußgänger*innen, Radfahrende, KfZ, ÖPNV) bei der Flächenverteilung Vorrang vor dem ruhenden Verkehr.</p> <p>Wie viele Parkplätze wegfallen, ist im aktuellen Planungsstand noch nicht zu sagen.</p>

<p>Wo sollen die Autos parken, die durch die Neugestaltung der Straße keinen Platz mehr haben? Im Bereich Kurt-Freud-Straße und Pekinger Straße wie auch Breiter Pfuhl und Elsa-Brändström-Str. gibt es nicht genügend Parkmöglichkeiten. Ist es möglich im dann ehemaligen Wendekreis der Straßenbahn in der Elsa-Brändström-Straße Parkplätze zu errichten um dem Parkchaos, das heute schon besteht entgegenzuwirken.</p>	<p>In einer Stadt ist die Flächenverfügbarkeit begrenzt und öffentlicher Raum wertvoll. Bei der Planung einer Verkehrsanlage liegt der Fokus daher auf dem fließenden Verkehr (Fußgänger*innen, Radfahrende, Kfz, ÖPNV). Der ruhende Verkehr (Parkplätze) kann nur bei ausreichendem Platz berücksichtigt werden. Die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum dienen in erster Linie Besucher*innen und dem Lieferverkehr. Laut Bauordnung soll das private Kfz auf dem privaten Grundstück parken.</p>
<p>Bleiben an der Einmündung Theodor-Neubauer-Straße alle Parkplätze erhalten?</p>	<p>Geplant sind 1 bis 2 Stellplätze. Die Einmündung der Theodor-Neubauer-Straße soll möglichst rechtwinklig zur Elsa-Brändström-Straße erfolgen, um geordnete Verhältnisse zu erreichen (Sicht und Fahrgeschwindigkeit). Bei einer kreisverkehrsähnlichen Gestaltung der Kreuzung besteht aus Platzgründen keine Möglichkeit, Stellplätze in unmittelbarer Nähe der Einmündung Theodor-Neubauer-Straße einzuordnen.</p>
<p>Südteil - Variante in Mittellage: Kfz-Stellplätze sind mit 2 Metern geplant. Fahrzeuge heutzutage passen da nicht rein, da sie breiter sind. Die Folge ist bereits in der Beesener Str. zu sehen: die 0,75 Zentimeter Dooring Zone zum Radweg ist bereits zugeparkt. Denken Sie, die 2 Meter Breite reicht für die nächsten Jahrzehnte? Gehen Sie davon aus, dass die Kfz genau so breit bleiben?</p>	<p>Die Planung muss sich am Regelwerk orientieren, welches derzeit 2 m für die Breite vorgibt.</p>
<p>Sind explizite Lieferzonen für die Paketdienste vorgesehen?</p>	<p>Lieferzonen sind derzeit noch nicht im Detail geplant, sie können jedoch durch entsprechende Beschilderung vorgesehen werden. Die Fragestellung wird in den nächsten Planungsphasen geprüft.</p>
<p>Im nördlichen Bereich der Straße werden die Gleise verschwenkt, so dass die Gleise nicht mehr mittig verlaufen. Dadurch fallen einseitig ca. 60 Stellplätze weg. Neben dem Anwohner-Parken werden die Stellplätze derzeit hauptsächlich durch Friedhofsbesucher genutzt. Bei Stoßzeiten - Volkstrauertag, Totensonntag, Pflanzsaison - sind jetzt schon nicht ausreichend Stellplätze vorhanden. Dies ist besonders bei älteren, gehbehinderten Friedhofsbesuchern problematisch. Wo werden entsprechende Ausweich- bzw. Ersatzflächen geschaffen? Der Parkplatz Huttenstraße für Besucher des Friedhofs ist nicht ausreichend.</p>	<p>Ausgleich- oder Ersatzstellflächen sind nicht vorgesehen. Für Friedhofsbesucher stehen die Stellplätze in der Huttenstraße zur Verfügung.</p> <p>Die Aufteilung des neuen Querschnitts leitet sich in erster Linie aus der gesetzlich geschützten Baumreihe und ausreichend breiten Anlagen für den Radverkehr her.</p> <p>Der fließende Verkehr hat gegenüber dem ruhenden Verkehr Vorrang in der Planung.</p>

<p>Der Parkplatz am Friedhof hat immer freie Stellflächen. Wurde das bereits durch entsprechende Nutzungszählungen erhoben? Ist der komplette Erhalt der Stellplätze zwingend notwendig? Hier könnten (partielle) Grünflächen/Versickerungsflächen/Bäume entstehen.</p>	<p>Der Parkplatz am Friedhof in der Huttenstraße liegt außerhalb des Planungsbereiches für dieses Vorhaben.</p>
<p>Wenn die Friedhofsmauer versetzt wird, verändert sich damit die Friedhofsfläche?</p>	<p>Die Planung sieht keine Versetzung der Friedhofsmauer vor.</p>
<p>Wäre nicht der Bau eines Parkhauses an der Stelle des bestehenden Garagenkomplexes an der Wendeschleife Linie 8 (Endhaltestelle) mit Vermietung fester Stellplätze möglich und sinnvoll? Sicher würde das die Parkplatzsituation sowohl im oberen Bereich der Brändström- als auch der Neubauer Straße immens verbessern.</p>	<p>Ein Parkhaus/eine Quartiersgarage müssen wir aus bauordnungsrechtlicher und wirtschaftlicher Sicht prüfen. Hohe Herstellungskosten würden höchstwahrscheinlich einen hohen Mietpreis bedingen. Zudem ist fraglich, ob die Bewohner*innen des Gebietes insbesondere in Anbetracht der entsprechenden Wegelängen zu den Wohnungen, bereit wären, diese Garage zu nutzen.</p> <p>Für einen Einfluss auf die Situation im Nordabschnitt ist der Standort zu weit entfernt.</p>
<p>Wie viele E-Fahrzeug-Ladesäulen werden geschaffen?</p>	<p>Die SWH sind in Halle und in Sachsen-Anhalt Vorreiter im Bereich Elektromobilität. Vielfach haben wir Ladesäulen im öffentlichen Straßenraum aufgebaut. Im Sinne der Elektromobilitätsstrategie beschäftigen sich der Stadtwerkekonzern und die Stadt Halle mit der Ladeinfrastruktur und wählen weitere Standorte für Ladestationen aus.</p>
<p>Werden auf der nördlichen Elsa-Brändström-Straße Elektroladesäulen im Bereich der großen Platanen errichtet? Der Raum darf eh nicht zum Parken genutzt werden. Also wäre es doch sinnvoll, auch Bewohnern in Mietwohnungen die Teilnahme an elektrischer Fortbewegung mit E-Pkw zu ermöglichen. Das ist ja bisher nur eine Möglichkeit für privilegierte Einfamilienhausbesitzer.</p>	<p>Im Rahmen des STADTBAHN-Programms kann die Ladeinfrastruktur finanziell nicht abgedeckt werden.</p>

<p>Wie sieht es mit den Fahrgastunterständen in der Vogelweide, in der Elsa-Brändström-Straße und Am Breiten Pfuhl aus? Entstehen wie an der Haltestelle „Paul Suhr-Straße“ moderne Wartehäuschen, DFIs oder "Ofis" (optischen Fahrgastanzeigen) laut Artikel in der Mitteldeutschen Zeitung - natürlich außer „Am Breiten Pfuhl“ in Richtung Elsa-Brändström-Straße.</p>	<p>Der Typ der Haltestellen wurde vom Stadtrat beschlossen und fügt sich gut in das Stadtbild. Alle Haltestellen werden umfangreich modernisiert. Es entstehen mit Glas ausgestattete Fahrgastunterstände mit Sitzmöglichkeiten, Müllbehälter, Fahrgastinformationen und Fahrkartenautomaten. Optische Fahrgastanzeigen werden an einigen Haltestellen dieses Jahr nachgerüstet und sukzessive mit dem STADTBahn-Ausbau installiert. Auch akustische Fahrgastinformationsanlagen wird es an allen Haltestellen geben. Der Bahnsteig wird so ausgerichtet, dass die Straßenbahn (Niederflurwagen) auf gleicher Höhe hält (keine Stufen).</p>
<p>Werden die neuen Wartehäuser einen Schutz vor Sonne bieten...nicht wie am Steintor oder auf dem Markt, wo das Dach aus durchsichtigem Glas ist?</p>	<p>Die Dächer der Wartehäuschen werden künftig mit Milchglas, gegebenenfalls auch mit Solarplatten oder begrünt ausgeführt.</p>
<p>Welche Haltestellenhäuser werden gebaut? In die neuen Haltestellenhäuser in der Kantstraße regnet es seitlich immer rein.</p>	<p>Die Art der Wartehäuschen wird durch das Gestaltungshandbuch der Stadt Halle bestimmt. In der Südstadt kommt der Typ XENON der Fa. Hohrenk zum Einsatz.</p>
<p>Sind auch neue Bushaltestellen und Haltestellen für den Ersatzverkehr nach Fertigstellung vorgesehen?</p>	<p>Für den Schienenersatzverkehr werden an den Haltestellen Busborde (spezieller Bordstein) im Gehwegbereich angelegt, um das Ein- und Aussteigen zu verbessern.</p>
<p>Werden die Oberleitungsmasten im Baumbereich gesetzt, oder werden wir einen dunkelgrauen Mastenwald direkt am Gleis vor die Haustür bekommen?</p>	<p>Die Planung für die Fahrleitung und die Beleuchtung ist noch nicht erfolgt. Wir nehmen gern Ihre Hinweise entgegen.</p>

Bauvorhaben

<p>Wieso wird der Fahrbahnbelag der östlichen Elsa-Brändström-Str. auf dem nördlichen Teil nach aktuell ca. 6 Jahren wieder komplett erneuert. Das ist für mich Steuerverschwendung. Ist hier nicht die Baufirma für die mittlerweile auftretenden Schäden in der Nachhaftung?</p>	<p>Unabhängig vom geplanten komplexen Ausbau 2024 wird der Bauunterhalt sichergestellt, damit die Verkehrssicherheit dieser Straße gewährleistet bleibt. Der Bauunterhalt ist kein grundhafter Ausbau, sondern fällt unter die notwendige Instandsetzung des Fahrbahnbelages.</p>
<p>Der Bau soll voraussichtlich 2024 beginnen. Der Zustand der Fahrbahn stadteinwärts befindet sich in einem so schlechten Zustand, dass er dringend repariert werden müsste. Wie wird sichergestellt, dass die Fahrbahn bis zum Baubeginn befahrbar bleibt bzw. besteht die Möglichkeit, die Baumaßnahme vorzuziehen?</p>	<p>Für den Unterhalt der Straßen ist die Stadt zuständig. Gegebenenfalls ist eine Instandsetzung vor dem komplexen Ausbau notwendig.</p>
<p>Sind die Straßenbahnstrecken auch schon für breitere Fahrzeuge vorgesehen?</p>	<p>Aktuell liegt die Breite der Straßenbahn (Wagenkasten) bei 2,30 Meter. Wir ebnen den Weg langfristig für die nächste Generation Straßenbahn und planen eine Breite von 2,40 Meter für mehr Fahrgastkomfort im Innenraum und mehr Sitzmöglichkeiten. Das historische Stadtbild mit den engen Straßenräumen in Halle begrenzt die Möglichkeiten.</p>
<p>Mit welchen Beeinträchtigungen müssen wir während der Bauzeit rechnen?</p>	<p>Der STADTBahn-Ausbau ist komplex und wir bemühen uns, zügig zu bauen. Um Baufreiheit für das Vorhaben zu schaffen, werden die Versorgungsunternehmen der SWH und die HAVAG Fahrleitungs-, Bahnstromversorgungs- und Kommunikationsanlagen sowie unterirdische Versorgungsleitungen (Strom, Wasser, etc.) anpassen oder erneuern. D.h. die gesamte Straße wird ausgebaut. Im Nordabschnitt wird die HAVAG einseitig bauen, damit die andere Seite befahren werden kann und so die Anbindung in den Süden gesichert ist. Im Süden untersuchen wir, ob eingleisiger Verkehr praktikabel ist, oder ob wir eine Bauweiche einsetzen und bis zum Breiten Pfuhl fahren.</p>

<p>Wie soll der Bau auf der ganzen Strecke ablaufen? Wie sieht der SEV-Betrieb aus?</p>	<p>(siehe vorherige Antwort)</p> <p>Die Elsa-Brändström-Straße wird in zwei Bauabschnitte geteilt. Im Nordabschnitt ist die Kreuzung Vogelweide/Damaschkestraße integriert, der Südabschnitt erstreckt sich bis zur Endhaltestelle. Für die Baumaßnahme wird ein umfassendes Umleitungskonzept für alle Bauabschnitte geplant. Genaue Angaben zum SEV können wir zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht machen. Genaue Informationen gibt es rechtzeitig vor Baubeginn.</p>
<p>Wird der Schulbus von der Elsa-Brändström-Straße zur Auenschule (Theodor-Neubauer-Straße) umgeleitet?</p>	<p>Für die Baumaßnahme wird ein umfassendes Umleitungskonzept für alle Bauabschnitte geplant. Auch für den Schülerverkehr werden Lösungen und Fahrtrouten geplant. Genaue Informationen gibt es rechtzeitig vor Baubeginn.</p>
<p>Wird auch in der Nacht gearbeitet?</p>	<p>Grundsätzlich nein. Nur bei wichtigen Bauarbeiten, die tagsüber aus verkehrlichen oder betrieblichen Gründen nicht möglich sind (z. B. Versorgungsleitungen, Einsetzen einer Bauweiche)</p>
<p>Die Wege im Baustellenbereich sollten mit Matten abgedeckt sein (früher waren es oft nur Schotterwege – sehr beschwerlich für Fußgänger).</p>	<p>Gute Erfahrungen haben wir mit den sogenannten grünen Teppichen gemacht. Diese sind auch bei regnerischem Wetter gut begehbar.</p>
<p>Bleibt der Zugang zur Gartenanlage an der Endstelle Elsa-Brändström-Straße offen?</p>	<p>Ja, alle Zugänge und Grundstückszufahrten bleiben während der Bauzeit erreichbar. Bei den unausweichlichen und in der Regel kurzzeitigen Arbeiten vor der „Haustür“ werden die Anwohner rechtzeitig individuell informiert.</p>

Umwelt- und Naturschutz

<p>Die Rasengleise im Stadtgebiet sind im Sommer immer vertrocknet. Wird zukünftig gewässert, oder habe ich eine unattraktive braune Fläche vor der Tür?</p> <p>Das bestehende Gleisbett ist im Frühjahr eine blühende Landschaft, zumindest bis Glyphosat großflächig durch die HAVAG versprüht wird. Ich hoffe, dass das Rasen-Gleisbett dann auch mit CO² freier Technik gemäht und bewässert wird. Das dies nicht der Fall ist, sieht man im Bereich Böllberger-Weg und Südstadtring.</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.</p> <p>Unsere Maßnahmen: Wir halten den Rasen kurz, damit der Niederschlag gut versickern kann und ein gutes Mikroklima entsteht. Wir verwenden Substrat und siedeln neue, resistere 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>Teilweise sind die (Grün)Gleise vermüllt. Was wird dagegen getan?</p>	<p>Wir sammeln den Müll aufwendig ein und können nur an alle Bürger*innen appellieren, keinen Müll arglos auf Straßen und Gleise zu werfen.</p>
<p>Warum müssen bei solchen Baumaßnahmen immer Bäume gefällt werden? Ist das nötig?</p>	<p>Eingriffe in den Baumbestand werden auf das absolut notwendige Maß beschränkt. Sind Baumfällungen zum Bau von Gleisen, Straßen, Gehwegen und Radfahranlagen nach aktuellen Regelwerken und Normen erforderlich, pflanzen wir in direkter Umgebung umfangreich neu. Nach entsprechenden Vorgaben ist mindestens ein gleichwertiger Ausgleich zu schaffen. Im Zuge des STADTBahn-Programms werden stets mehr Bäume gepflanzt als gefällt.</p>
<p>Wieso sind die Bäume geschützt? Die sind über 100 Jahre alt. Wenn die Straße wieder 30 Jahre halten soll, werden die Bäume mittendrin gefällt werden müssen. Da könnte man jetzt mit Fällen und Neupflanzungen viel mehr erreichen.</p>	<p>Baumreihen und Baumalleen sind per Gesetz geschützt. (Naturschutzgesetz Bund und Land) Das Alter spielt keine Rolle, sondern nur die fachlichen Gutachten über den Zustand der Bäume. Ausnahmen zur Fällung können nur sicherheitsrelevante Umstände begründen.</p>
<p>Können als Ausgleich auch Bäume zwischen den Wohnhäusern Elsa-Brändström-Straße 102 und 101 gepflanzt werden? Baumpflanzungen im südlichen Abschnitt sollten nicht auf Kosten von Parkplätzen erfolgen. Hinter den Häusern ist schon viel Grün (Einfamilienhäuser, Gärten).</p>	<p>Der Maßnahmeträger ist verpflichtet, bei Neupflanzungen den langfristigen Bestand zu garantieren. Das kann nur im öffentlichen Raum gesichert werden. Auf Privatgrundstücken muss der Eigentümer per Vertrag verpflichtet werden, das Einverständnis vorausgesetzt.</p>

<p>Bitte unbedingt Bäume im südlichen Abschnitt planen, auch wenn Parkplätze wegfallen. Das bringt dem Straßenraum mehr Qualität und kommt allen zugute, nicht nur den Autobesitzern, die dort parken. Bäume verringern die Temperaturen über versiegelten Flächen wie Straßenzügen nachweislich massiv. In immer heißer werdenden Sommern macht das für Anwohner*innen einen großen Unterschied.</p>	<p>Wir werden alle Räume und freien Flächen nutzen, um den Baumbestand zahlenmäßig zu erhöhen.</p>
--	--

Projektverlauf und Baukommunikation

<p>Was passiert jetzt mit den vielen Anregungen? Besteht die Hoffnung, dass die heute vorgestellte Bauplanung noch nicht in Beton gemeißelt ist?</p>	<p>Alle Hinweise und Fragen aus dem Dialog werden aufbereitet und auf der HAVAG-Website online gestellt. Wir planen Formate, um den Bürger*innendialog fortzusetzen. Zudem wird es während der Bauphase ein Baubüro geben, an das sich Bewohner*innen wenden können. Die heutigen Anregungen werden bei den weiteren Planungen berücksichtigt und auf Machbarkeit geprüft. Wir informieren über Planungsergebnisse u.a. auf www.havag.com/Stadtbahn/Stadtbahn.</p>
<p>Gab es vor vielen Jahren nicht das Projekt einer Weiterführung von der jetzigen Endstelle Elsa-Brändström-Str. weiter in Richtung Silberhöhe? Es wäre doch jetzt die beste Gelegenheit dazu, da die Eisenbahntrasse zw. Rosengarten und Südstadt derzeit unterbrochen ist.</p> <p>In welchem Jahr soll der Ausbau in der Silberhöhe erfolgen?</p>	<p>Die Fortführung der Straßenbahntrasse wurde von der Stadtplanung bereits vor Jahren aufgegeben. Gründe sind die aufwendige Querung der Gleisanlagen der Deutschen Bahn und zusätzlicher Grunderwerb.</p> <p>Die Silberhöhe ist Bestandteil der Ausbaustufe 3, die derzeit dem Stadtrat zur Entscheidung vorliegt. Baubeginn ist voraussichtlich 2030. Mit der heutigen Trasse in die Silberhöhe und einer weiteren geplanten Verbindung zur Merseburger Straße in der Ausbaustufe 3 ist der Stadtteil sehr gut erschlossen.</p>
<p>Auf der Karte zum Stadtbahnprogramm ist der Abschnitt der Linie 7 zwischen Burg Giebichenstein und Reileck nicht eingezeichnet. Aus welchem Grund fehlt dieser Abschnitt, war er doch bis letztes Jahr noch offiziell Teil des Stadtbahnprogrammes? Eine Sanierung dieses Abschnittes ist auch dringend notwendig, um die Vorgaben des Mobilitätsgesetzes in Sachen Barrierefreiheit einzuhalten. Ist eine Stilllegung geplant?</p>	<p>Vielen Dank für den Hinweis. Der Fehler wurde behoben. Der Abschnitt der Linie 7 zwischen Burg Giebichenstein und Reileck ist nach wie vor Teil des STADTBahn-Programms. Die überarbeitete STADTBahn-Karte ist auf www.havag.com/Stadtbahn/Stadtbahn zu finden.</p>

Streckennetz der HAVAG

<p>Welche Linien werden auf der neuen Strecke fahren?</p>	<p>Vorerst sind keine Veränderungen bei den Linien geplant. Es werden weitere Strecken im Stadtgebiet gebaut (z. B. Silberhöhe in der Ausbaustufe 3) und in diesem Zuge wird es zu Anpassungen des Netzes kommen - immer orientiert am Bedarf der Fahrgäste.</p>
<p>Wurde untersucht, ob die Strecke verlängert werden könnte, z. B. zum Einkaufszentrum Südstadt durch die Murmanker Straße?</p>	<p>In der Vergangenheit wurden Untersuchungen durchgeführt, wie das Streckennetz vervollständigt werden kann. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie in den 1990er Jahren scheiterte der Streckenbau bis in die Silberhöhe an Baukapazitäten und der Eisenbahnstrecke (ursprünglich die direkte Verbindung vom Markt in die Silberhöhe ähnlich der Radroute). Baukosten haben die Planungen verhindert und mittlerweile ist die Strecke im Bereich der Endhaltestelle durch Einfamilienhausbebauung verbaut.</p> <p>Auch in der Murmanker Straße ist die Lage schwierig. In diesem Bereich gibt es keinen Bedarf mehr für eine weitere Strecke. Demnach entstünden weitere Betriebskosten ohne Fahrgastzuwachs. Aus diesem Grund ist die Murmanker Str. nicht im Flächennutzungsplan enthalten. Die Verbindung in die Silberhöhe wird in der Überarbeitung des Flächennutzungsplans entfernt. Die städtebauliche Gestaltung ist so fortgeschritten, dass wir mit einer Straßenbahntrasse nicht mehr durchkommen.</p>
<p>Weshalb ist die Verlängerung der Bahn in der Elsa-Brandström-Straße Richtung Kasseler Straße nicht geplant? In der Bürgerbeteiligung letztes Jahr kamen zahlreiche Wünsche dorthin.</p>	<p>In der derzeitigen Ausbauplanung der Straßenbahntrassen ist die Gleisverbindung zurückgestellt. Der Aufwand, die DB-Gleisanlagen zu kreuzen, ist sehr hoch. Der Stadtteil Silberhöhe soll neben der bestehenden Trasse Paul-Suhr-Straße eine zusätzliche Verbindung in Richtung Merseburger Straße erhalten. Diese Neubaustrecke ist Bestandteil der Ausbaustufe 3.</p>
<p>Die Entscheidung, die Wendeschleife zu eliminieren ist genau richtig. Ist denn geplant, die Bahnstrecke weiter in Richtung Süden zu verlängern?</p>	<p>Derzeit ist die Verlängerung in Richtung Süden nicht vorgesehen. Siehe auch vorherige Antwort.</p>