

Stadtbahnprogramm Halle
Erläuterung zum Vorhaben Mansfelder Straße West, Abschnitt Elisabethbrücke

Inhaltsverzeichnis

- 1 Veranlassung
- 2 Bedeutung des auszubauenden Streckenabschnittes
- 3 Ergebnisse der Vorplanung
 - 3.1 Allgemeines
 - 3.2 Untersuchte Varianten
 - 3.3 Wahl der Vorzugsvariante
 - 3.4 Straßenraumgestaltung
- 4 Kosten und Finanzierung

Anlagen

- Anlage 1 Übersichtskarte
- Anlage 2 Lageplan Vorzugsvariante
- Anlage 3 Regelquerschnitt Vorzugsvariante
- Anlage 4 Bauwerksübersichtsplan

1 **Veranlassung**

Die Ausbaumaßnahme Mansfelder Straße West befindet sich zwischen Rennbahnkreuz und Straßenknoten Herrenstraße. Das vorliegende Ausbauprojekt Mansfelder Straße West ist Bestandteil der Stufe 2 des Stadtbahnprogramms (Stufenbeschluss zur Stufe 2 vom 25.09.2013, V/2012/10579). Am 14.12.2016 erging im Stadtrat für diesen Streckenabschnitt der der Gestaltungsbeschluss VI/2016/02286. Eine Anpassung des bestehenden Brückenbauwerkes Elisabethbrücke im Rahmen der technischen Möglichkeiten war Bestandteil des Beschlusses.

Im Zuge der Bauwerksprüfungen wurden an der Elisabethbrücke Schäden festgestellt, die verursacht wurden durch das Hochwasserereignis 2013. Eine Schadensbeseitigung wurde beantragt und bewilligt. Diese beinhaltet den Ersatzneubau der geschädigten Brücke in Anlehnung an die vorhandenen Bauwerksabmessungen des Bestandsbauwerkes. Eine umfassende Instandsetzung des Bauwerks wurde aus wirtschaftlichen Gründen verworfen. Der erforderliche Brückenneubau ist als Zusatzmaßnahme innerhalb der Stadtbahnmaßnahme vorgesehen.

Maßnahmenträgerin der Stadtbahnmaßnahme ist die Hallesche Verkehrs-AG.

Die heutige Situation ist insbesondere auf der Elisabethbrücke hinsichtlich der verkehrlichen Querschnittsaufteilung und damit verbundenen Verkehrsabläufen unbefriedigend.

Deshalb soll die Trasse in diesem Abschnitt wegen der unzureichenden Querschnittsaufteilung und den Behinderungen des ÖPNV mit einer Neuaufteilung des Verkehrsraums grundhaft erneuert werden. Mit dem geplanten Ausbau wird die Verkehrssicherheit erhöht durch eine räumliche Trennung zwischen Straßenbahn, Fußgänger und Radverkehr.

Zielsetzung bei der Planung ist eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum.

Eine Übersichtskarte ist in Anlage 1 dargestellt.

2 **Bedeutung des auszubauenden Streckenabschnittes**

Der Straßenzug Mansfelder Straße West ist ein wesentlicher Bestandteil der Straßenbahnverbindung von der Innenstadt nach Neustadt und Richtung Kröllwitz mit dem Universitätsklinikum und dem Weinberg Campus der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg. Im Streckenabschnitt verkehren insgesamt sechs Straßenbahnlinien im Tagesverkehr und zwei Straßenbahn- und zwei Buslinien im Nachtverkehr. Der Ausbauabschnitt zwischen Gimritzer Damm und westlich des Knotens Hafenstraße ist in der Bedeutung eine ÖV-Straße mit zusätzlichen Rad- und Fußgängerverkehr. Er dient als Route für Rettungsfahrzeuge. Bis zur Zufahrt der Sportanlagen und des Anglerheims ist er für den Anliegerverkehr Richtung Stadtzentrum offen.

Eine allgemeine Öffnung des Ausbauabschnitts zwischen Gimritzer Damm und westlich des Knotens Hafenstraße für den Kraftfahrzeugverkehr ist hinsichtlich des angrenzenden kleinteiligen und nicht leistungsfähigen Verkehrsnetzes nicht vorgesehen. Zur Sicherung der Qualität auf dieser wichtigen Achse für den öffentlichen Verkehr und Radverkehr wird die bisherige Verkehrsorganisation beibehalten. Zusätzlich dient sie als freizuhaltende Rettungszufahrt zur Altstadt. Diese Verbindung ermöglicht bei bestimmten Verkehrssituationen die vorgegebenen Einsatzzeiten einzuhalten.

Im Bereich der Brücke erfolgt eine Separierung der Verkehrsströme, insbesondere des Radverkehrs und der Straßenbahn, um eine Behinderung der Straßenbahnfahrt zu vermeiden.

3 Ergebnisse der Vorplanung

3.1 Allgemeines

Die Stadtbahnmaßnahme Mansfelder Straße West war 2016 bei der Vorplanung in vier Abschnitte gegliedert.

Abschnitt 1: Gimritzer Damm bis Anliegerzufahrt Sportanlagen/Anglerheim

Abschnitt 2: Anliegerzufahrt Sportanlagen/Anglerheim bis östliches Widerlager Elisabethbrücke

Abschnitt 3: östliches Widerlager Elisabethbrücke bis einschließlich Knoten Hafenstraße

Abschnitt 4: Haltestelle Saline bis neue Schieferbrücke.

Der Abschnitt 4 ist vom Bau der Elisabethbrücke nicht betroffen. Es wurde für diesen Abschnitt bereits ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

3.2 Untersuchte Varianten im Brückenbereich

Durch den erforderlichen Neubau der Elisabethbrücke besteht die Möglichkeit einer verkehrsgerechten neuen Querschnittsaufteilung der Verkehrsanlage. Im Rahmen der Hochwasserschadensbeseitigung ist jedoch eine vertretbare Gesamtbreite zu berücksichtigen. Hierzu wurden fünf Hauptvarianten in der Vorplanung untersucht.

Es wurden für die Abschnitte zwei und drei Varianten mit besonderen Bahnkörpern in Mittel- und Seitenlage, mit halbseitigem besonderen Bahnkörper und straßenbündigem Bahnkörper verkehrsplanerisch untersucht. Dabei wurden verschiedene Radverkehrsanlagen bezüglich des Einflusses auf den Straßenbahnverkehr und der Verkehrssicherheit bewertet (Fahrradstraße, Radfahrstreifen und Radwege und Zweirichtungsradwege).

Bei der Bauwerkskonstruktion wurden verschiedene Bauweisen untersucht, u.a. eine Fachwerkbrücke, eine Balkenbrücke aus Spannbeton sowie eine Verbundkonstruktion mit Stahlhohlkästen und Beton. Die wirtschaftlichste Bauweise ist eine Verbundkonstruktion mittels zweier Stahl-Hohlkästen.

3.3 Wahl der Vorzugsvariante

Der Ausbau der Verkehrsanlage erfolgt mit besonderem Bahnkörper und einen Zweirichtungsweg im Abschnitt Rennbahnkreuz bis Sandanger.

Die südliche vorhandene Einrichtungsfahrbahn mit der Nutzung für den Linienverkehr, Rettungsfahrzeuge und Radverkehr bleibt erhalten.

Die Trasse wird geradlinig zur geplanten neuen Brückenachse verschwenkt. Die vorhandene Stützwand zum Tennisplatz muss aus diesem Grund konstruktiv angepasst werden.

Der besondere Bahnkörper zwischen Rennbahnkreuz und Zufahrt Sandanger wird als Grünleis ausgebildet.

Die gewählte Variante nördlich der heutigen Brücke bietet im Ausbauabschnitt eindeutig Vorteile in der Geradlinigkeit und bei der Saalequerung eine einfachere Bauausführung des Brückenbauwerkes. Der Brückenneubau soll neben der bestehenden Elisabethbrücke erfolgen, damit so lange wie möglich der Straßenbahnverkehr aufrechterhalten werden kann. Für den erforderlichen Bauraum wird die nördliche alte Brückenkappe entfernt. Der Fußgänger- und

Radverkehr wird über die volle Bauzeit sichergestellt. Beim Brückenneubau soll eine Verbundkonstruktion mit Stahlkästen, Stahlbetonfertigteilen und Ortbeton zur Ausführung kommen. Der Vorteil dieser Bauweise besteht neben der statisch günstigen Verbundwirkung bereits für die Ortbetonplatte im Wegfall des sonst erforderlichen Schalwagens für die Herstellung der Ortbetonplatte und damit einer Minimierung der Baustellenarbeiten, was zu einer Verkürzung der Bauzeit führt.

Der Querschnitt der Elisabethbrücke wird mit straßenbündigem Bahnkörper in Mittellage ausgebildet. Der Radweg wird richtungsbezogen auf der Brückenkappe angeordnet und der Gehweg auch auf der Kappe, neben dem Brückengeländer. Die Nutzbreite der Brücke zwischen den Geländern wird 16,50 m betragen. Die Gehwege sollen auf der Brücke 2,50 m und die Radwege 2,00 m breit sein, zwischen den Radwegen und der Fahrbahn wird ein 0,75 m breiter Sicherheitsstreifen vorgesehen.

Für die Radverkehrsverbindung vom Sandanger/Peißnitzinsel in Richtung Innenstadt bzw. zur Hafenbahntrasse wird eine neue barrierefreie Radwegrampe geplant mit Führung unter der Brücke zwischen Zufahrtsweg Anglerheim und westlichen Widerlager), die eine maximale Steigung von 5% haben und auf der Südseite der Mansfelder Str. anbinden soll. Die Radwegrampe ermöglicht die konfliktfreie Querung der Straßenbahngleise. Die Rampe gegenüber auf der Nordseite soll verbleiben als bestehende Anbindung zum Sandanger. Hier beginnt und endet der Zweirichtungsradweg. In Richtung Stadtzentrum sind dann beidseitig Einrichtungsradwege vorgesehen. Zwischen Elisabethbrücke und Straßenknoten Holzplatz/Hafenstraße ist ein straßenbündiger Bahnkörper, in Asphaltbauweise eingedeckt, in Mittellage geplant. Der Ausbau des Straßenknotens Holzplatz/Hafenstraße erfolgt aufgrund der Bebauung unter Beibehaltung des Versatzes des nördlichen und südlichen Armes. An der anschließend neu auszubauenden Haltestelle Saline wird eine gesicherte signalisierte Fußgängerquerung angeboten.

Die beschriebenen umsetzbaren Querschnittsaufteilungen in den einzelnen Abschnitten wurden hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile bewertet.

In Anlage 2 ist die Vorzugslösung im Lageplan, in Anlage 3 im Querschnitt abgebildet.

3.4 Straßenraumgestaltung

Die Planung der Verkehrsanlage ist so ausgelegt, dass der Eingriff in den vorhandenen Baumbestand auf ein Minimum reduziert wird. Baumfällungen werden im Bereich des Neubaus der Brückenwiderlager und am rückzubauenden Parkplatz (nördliche Verschwenkung der Fahrbahn, östliche der Saalequerung) notwendig. Zwischen Tennisplatz am Sandanger und Straßenknoten Holzplatz/Hafenstraße soll eine Neupflanzung von Straßenbäumen erfolgen.

Der vorhandene Parkplatz im Bereich von Station 0+500 bis 0+550 muss durch die veränderte Linienführung überbaut werden. Es können aber Ersatzstellplätze für PKW längs vor dem Gebäude geschaffen werden.

Es wird auf voller Ausbaulänge eine neue Straßenbeleuchtung vorgesehen.

Die neue Gleisanlage wird durch Einbau einer elastischen Schienenbettung eine geringere Abstrahlung von Körperschall und Erschütterungen aufweisen.

4 Kosten und Finanzierung

Der Ausbau der Mansfelder Straße West ist Bestandteil der Stufe 2 des Stadtbahnprogramms. Maßnahmeträgerin ist die Hallesche Verkehrs-AG.

In der Kostenschätzung wurden Kosten im Umfang von ca. 21,5 Mio. Euro netto ermittelt.

Die geschätzten Gesamtkosten für die Elisabethbrücke betragen 10 Mio. €.

Das Ingenieurbauwerk wird zu 100% gemäß Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Beseitigung der Hochwasserschäden 2013 gefördert.

Grunderwerb ist nicht vorgesehen.