



Fachbereich Städtebau und Bauordnung
Abtlg. Stadtentwicklung/ Freiraumplanung
Abteilungsleiter Herrn Golnik
Neustädter Passage 18
06122 Halle (Saale)

Struktureinheit: **FB Mobilität**
Ansprechpartner: Herr Norbert Schültke
Fachbereichsleiter
Telefon: 0345 221-2350
Telefax: 0345 221-2417
Internet: www.halle.de
E-Mail: norbert.schuelcke@halle.de

17.August 2022

**Bebauungsplan Nr. 1 „Industriegebiet Halle – Saalekreis an der A 14, 3. Änderung“
Vorentwurf – Beteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB**

Sehr geehrter Herr Golnik,

bezugnehmend auf die Mail von Herrn Kummer vom 28.07.2022 nimmt der Fachbereich Mobilität zum Bebauungsplan Nr. 1 „Industriegebiet Halle-Saalekreis an der A 14, 3. Änderung“, Vorentwurf – Beteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB wie folgt Stellung:

Abteilung Verkehrsplanung:

Aus Sicht der Stadt Halle als Baulastträger der Straßen bestehen zum Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken. Es werden folgende Hinweise gegeben:

Für geplante Verkehrsanlagen wird in der Regel mittels Planfeststellungsverfahren oder Bebauungsplanverfahren Baurecht geschaffen. In Bebauungsplanverfahren, so wie es in diesem Fall vorliegt, müssen die Festsetzungen des Bebauungsplans die Umsetzung des Bauvorhabens rechtlich ermöglichen. Weil eine hinreichend genaue Beschreibung des Bauvorhabens, welche sich in einer entsprechend detaillierten und qualifizierten Planung ausdrückt, nicht vorliegt, kann nicht eingeschätzt werden, ob die 3. Änderung des Bebauungsplans Nr. 1 das beabsichtigte Bauvorhaben ausreichend berücksichtigt. Im Vorfeld zu der hier vorliegenden Beteiligung wurden aus einer Vorplanung drei Varianten des avisierten Bauvorhabens in lageplanlichen Darstellungen im Maßstab 1:1000 und jeweils drei Varianten des Straßenquerschnitts für die Bauabschnitte Bypass, Ringstraße und Stichstraße ohne jedwede textliche Erläuterung und Wahl einer Vorzugsvariante zur Verfügung gestellt. Die Unterlagen entsprechen deshalb hinsichtlich der Planungstiefe einer Vorplanung; eine Entwurfsplanung mit entsprechendem Umfang und Maßstab würde erst eine vertiefte Prüfung dahingehend ermöglichen, ob das Bauvorhaben dem anerkannten Stand der Technik entspricht und ob die vorgesehenen Festsetzungen des Bebauungsplans für das Bauvorhaben ausreichend sind, um Baurechtschaffung nach dem Stand der Technik und Regelwerk zu berücksichtigen. Die hier lediglich für den Bypass festzusetzende Straßenverkehrsfläche genügt zudem für eine sinnvolle Nutzung noch nicht.

In Bezug auf die aktuell zur Verfügung gestellten Unterlagen sind noch folgende Hinweise zu geben.

1) „Begründung zur 3. Änderung des Bebauungsplans“

- Der Begriff „Wiesenbankett“ (u. a. im Kapitel 6.2 verwendet) ist im straßenbaulichen Regelwerk nicht bekannt.
- Ob Mastleuchten im Abstand von 30 m ausreichend für die Beleuchtung der Straßen (siehe Kapitel 6.3) sind, ist noch nachzuweisen.
- In Kapitel 6.3 wird zudem die Regenwasserableitung nur bis zu Regenwasserrückhalte-teteichen beschrieben. Die letztendliche Ableitung des Regenwassers (in eine Vor-flut?) ist somit nicht vollständig beschrieben und bleibt somit ungeklärt.
- Eine Bankettbreite von nur 1 m im Straßenquerschnitt 1 – 1 der Abbildung 4 ent-spricht nicht dem straßenbaulichen Regelwerk. Zudem stellt eine Beschreibung „16 cm Oberboden mit Rasenansaat“ noch kein Bankett dar. In dem Zusammenhang ist auch die Leistungsfähigkeit der Ableitung des Regenwassers aus einem 9,5 m brei-ten Straßenquerschnitt in einen 0,3 m breiten Sickerstrang, der unterhalb der Frost-schutzschicht angeordnet ist, ohne definierte Wasserzuführung zu hinterfragen.
- Die in Kapitel 7.3.1 bezüglich eines nur einseitigen Geh- und Radweges beschrie-bene Abweichung vom Regelquerschnitt nach RAST 06 ist möglichst mit Verkehrs-werten für Fußgänger und Radfahrer zu unterlegen. Zudem kann als weitere Begrün-dung angegeben werden, dass die Straße nur einseitig angebaut ist.
- In Kapitel 7.3.4 wird von einer Entwurfsplanung, die die Bedürfnisse des Linienbusbe-triebes beachtet, geschrieben. Diese Entwurfsplanung sollte vorgelegt werden, um das Bemessungsfahrzeug (Standardlinienbus oder Gelenkbus?) mit seinen Schlepp-kurven prüfen zu können.
- Redaktionell in Kapitel 10.5: Dass die Planstraße B der Bypass sein soll, wird erst auf Seite 35 beschrieben. Der Begriff der Planstraße B wird jedoch schon in der letzten Zeile der Seite 34 verwendet. Das irritiert und sollte geändert werden.

2) „Verkehrsuntersuchung“

- Kapitel 1: Die Anschlussstelle der A14 mit der B 100 heißt offiziell Halle/Peißen. Die Schreibweise Halle-Peißen ist unzutreffend, weil Peißen kein Stadtteil der Stadt Halle (Saale) ist.
- Kapitel 3.1: Die Knotenstromzählungen an einem Tag (08.02.2022) widersprechen den Empfehlungen für Verkehrserhebungen der FGSV. Es ist mit einem saisonal be-dingt zu niedrigen Verkehrsaufkommen zu rechnen. (siehe auch nachfolgende Stel-lungnahme)
- Kapitel 5: das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen in der Aus-gabe 2001 ist veraltet, die aktuelle Ausgabe aus dem Jahr 2015 ist anzuwenden.

Abteilung Straßen- und Brückenbau:

Für den Straßenbaulastträger ist sowohl die derzeitige wie auch die zukünftige Straßennut-zung relevant. Bereits heute ist durch die Wandlung vom ursprünglich geplanten Produkti-onsstandort in einen überwiegenden Logistikstandort eine wesentlich höhere Verkehrsbelas-tung der vorhandenen Straßen vorhanden als ursprünglich geplant.

Hinzu kommt, dass bei den jetzt schon dort vorhandenen Internethändlern wie Home24, Fla-coni und Amazon jahresbedingt starke Unterschiede (bspw. Weihnachtsgeschäft) sowohl im Lieferverkehr als auch im Berufsverkehr vorhanden sind.

Im Verkehrsgutachten wird der derzeitige Verkehr ausschließlich durch eine Verkehrszählung vom 08.02.22 analysiert. Dies erfasst nur unzureichend die tatsächliche Situation.

Wesentliche Punkte sind:

- Der Erhebungstag ist innerhalb eines Zeitraums mit Pandemie bedingt verändertem Mobilitätsverhalten,
- jahreszeitliche Schwankungen sind nicht erfasst,
- ein Abgleich mit den Betriebsgenehmigungen (Inhalt der Baugenehmigungen), die max. zulässige Fahrten angeben (z. B. Amazon rd. 300 KFZ/d) fehlt.
- Warum wird der Sonntag in einem Gewerbegebiet mit angerechnet?

Einige Flächen sind bereits durch bestehende Firmen gesichert, so dass anhand der bestehenden Betriebsgenehmigungen der zu erwartende Verkehr berechnet werden kann.

Im Verkehrsgutachten wird angegeben, dass allein aus der Belegung der Erweiterungsflächen mit 1.816 KFZ/d bei 303 LKW/d zu rechnen ist. Im vorliegenden Gutachten werden lediglich Kenngrößen herausgearbeitet.

Ein Nachweis der Leistungsfähigkeit des bestehenden und des zukünftigen Straßensystems im Star Park und der direkten Anbindungen, wie Delitzscher Str., Anbindung A14 fehlt.

Die Schaffung von Ringsystemen wird ausdrücklich befürwortet, um die Erreichbarkeit der Grundstücke bei großflächigen Straßensanierungen zu gewährleisten.

Mit der geplanten Änderung des B-Planes und der geplanten Übernahme von Verkehrsflächen vom Saalekreis/Kabelsketal erfolgt insbesondere durch die hoch belasteten Straßen eine Zunahme des Unterhaltungsaufwandes für die öffentlichen Verkehrsanlagen (Straßen und Wege, verkehrstechnische und sonstige Anlagen). Dieser Kostenaufwuchs ist im weiteren Verlauf des Bebauungsplanverfahrens zu ermitteln und als abwägungserheblicher Belang sowohl in die Begründung als auch explizit in die abschließende Beschlussfassung (Satzungsbeschluss) zur künftigen Beachtung in den folgenden Haushaltsplanungen aufzunehmen.

Abteilung Straßenverwaltung:

Aus straßenrechtlicher Sicht sind keine Hinweise erforderlich.

In Bezug auf die Straßenverkehrstechnik sind die städtischen Vorgaben zur Ausstattung mit Markierung und Beschilderung sowie zur Beleuchtung anzuwenden.

Mit freundlichen Grüßen



Norbert Schültke
Fachbereichsleiter