

Gestaltungsbeschluss zum Ausbau der nördlichen Großen Ulrichstraße

Inhaltsverzeichnis Erläuterung:

1. Veranlassung
2. Ergebnisse der Vorplanung
 - 2.1 Allgemeines
 - 2.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
 - 2.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
 - 2.4 Radverkehr
 - 2.5 Fußgängerverkehr
 - 2.6 Untersuchte Varianten
3. Beschreibung der Vorzugsvariante
4. Kosten und Finanzierung
5. Straßenausbaubeiträge
6. Stellungnahme des Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit
7. Termine und weiteres Vorgehen

Anhänge zur Erläuterung:

1. Abwägung zur Bordführung der Einmündungen
2. Abwägung zur Haltestelleneinordnung
3. Abwägung zur Radwegführung in der Geiststraße

Anlagenverzeichnis:

1. Übersichtskarte
2. Plan Verkehrsorganisation Altstadt im Umfeld nach Umbau der nördlichen Großen Ulrichstraße
3. Lageplan Vorzugsvariante
4. Regelquerschnitte
5. Gestaltungsplan Vorzugsvariante
6. Stellungnahme des Radverkehrsbeauftragten
7. Familienverträglichkeitsprüfung/ Kriterienkatalog
8. Checkliste Barrierefreiheit (nach DIN18024)

1. Veranlassung

Die Große Ulrichstraße ist die historische Verkehrsachse und wichtige Geschäftsstraße vom Markt in Richtung Norden. Noch heute muss sie dieser Funktion für den Straßenbahn-, Rad- und Fußgängerverkehr gerecht werden. Der MIV soll möglichst auf den Quell- und Zielverkehr von Anliegern und auf den Lieferverkehr beschränkt sein.

Der Südabschnitt bis einschließlich der Haltestelle Neues Theater wurde im Jahr 2000 saniert. Gerade im nördlichen und unsanierten Teil ist die Tendenz der wirtschaftlichen Entwicklung der Einzelhandelsbetriebe problematisch.

Mit der Sanierung des Straßenzuges soll dieser Trend analog der Rannischen Straße/ Schmeerstraße gestoppt werden und die Struktur in der nördlichen Großen Ulrichstraße gestärkt werden. Die Aufenthaltsfunktion soll unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit qualitativ aufgewertet werden. Die urbanen Nutzungen Fußgängerverkehr, Einkaufen und Verweilen sollen eine Stärkung erfahren. Neben dieser angestrebten Stabilisierung der Wohn- und Geschäftsnutzung im Quartier sollen die Plätze vor dem NT und der Jänergasse aufgewertet werden. Außerdem sind funktionale Mängel zu beseitigen. Nur so kann die Große Ulrichstraße auch künftig ihrer städtebaulichen und verkehrlichen Funktion gerecht werden.

Bestandteil der letzten Sanierung (ca. Mitte der 80-er Jahre) der nördlichen Großen Ulrichstraße waren nur die Gleisanlagen. Die Nebenanlagen befinden sich aufgrund einer Vielzahl von Arbeiten im unterirdischen Bauraum in einem schlechten Zustand. Der Begegnungsfall Lkw – Straßenbahn ist nicht überall eingehalten. Der technische Zustand der Straße, insbesondere der Nebenanlagen, verlangt nach einem Ausbau.

Vorhabenträger ist die Stadt Halle, ausgenommen der Gleisanlagen für die die Hallesche Verkehrs AG als Vorhabenträger mitwirkt.

2. Ergebnisse der Vorplanung

2.1 Allgemeines

Die Große Ulrichstraße ist eine wichtige Geschäftsstraße in der Altstadt von Halle. Sie ist nahezu lückenlos dicht bebaut. In der Regel sind in der Erdgeschosszone Geschäfte angesiedelt. Ein hoher Anteil der Gebäude steht unter Denkmalschutz. Der Straßenzug gilt infolge des historischen Straßenbildes und der geschwungenen Linienführung als Denkmalbereich.

Die Nutzung des Straßenzuges durch den motorisierten Individualverkehr ist gemäß der Verkehrskonzeption Altstadt 1998 durch Restriktionen stark eingeschränkt. Im Bestand wird die Fahrtrichtung von Nord nach Süd auf Lieferverkehr bis 7,5 t und Taxiverkehr beschränkt. Die Fahrtrichtung von Süd nach Nord ist für den motorisierten Individualverkehr gesperrt.

Mit der geplanten Einordnung der Gleis- und Fahrbahngeometrie in der nördlichen Großen Ulrichstraße sind Eingriffe in den Knoten Große Ulrichstraße- Universitätsring/ Moritzburgring – Geiststraße unumgänglich. Die Eingriffe werden auf den für das Projektziel notwendigen Umfang begrenzt, um einem geplanten späteren Ausbau des Straßenzuges Universitätsring/ Moritzburgring nicht vorzugreifen.

Die Große Ulrichstraße liegt im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet „Historischer Altstadt kern“ Halle (Saale). Lt. Sanierungszielen soll der Straßenzug als Hauptgeschäftsstraße entwickelt werden, wobei die Verkehrsflächen eine hohe gestalterische Qualität unter Beachtung der Barrierefreiheit aufzuweisen haben.

2.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Entsprechend der Verkehrskonzeption Altstadt 1998 soll der Kfz-Verkehr in der Großen Ulrichstraße auf Anwohner/ Bewohner (mit entsprechendem Ausweis) und Lieferverkehr sowie Taxi beschränkt sein. In der Praxis ist jedoch mehr, als nur unbedingt notwendiger Fahrverkehr zu verzeichnen, der auf eine widerrechtliche Nutzung zurückzuführen ist. Über den Tag (6:00 - 22:00 Uhr) verteilt wurden für die Nord-Süd-Richtung in Summe 621 Fahrzeuge gezählt (Zählung 21.09.2005).

Die Verkehrskonzeption Altstadt wird derzeit durch die Verwaltung fortgeschrieben (Bewohnerparken statt Zufahrtsbeschränkung, Tempo-20-Zone).

Derzeit ist die Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr noch nicht auf 20 km/h beschränkt. Damit entstehen für die anderen Nutzungsarten erhebliche Beeinträchtigungen. Der Fußgänger- und Radverkehr ist aufgrund der Geschwindigkeit des MIV Gefährdungen ausgesetzt. Für den Kfz-Verkehr wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h eingeführt.

Im Rahmen der Überarbeitung des Verkehrskonzeptes Altstadt sind auch abschnittsweise Veränderungen der Kfz-Verkehrsrichtung in angrenzenden Straßen in der Diskussion. Ziel ist es den Durchgangsverkehr weitestgehend zu unterbinden. Die Große Ulrichstraße hat innerhalb der Altstadt aufgrund der Netzstruktur eine Funktion, die den Lieferverkehr weiterhin erforderlich macht.

Das Andienen erfolgt derzeit ungeordnet und es wird häufig widerrechtlich geparkt. Aufgrund der räumlich beengten Situation im Straßenzug und dem Fakt, dass der Straßenbahnbetrieb im Fahrbahnbereich keine Andienung erlaubt, war die Neuordnung der Andienung ein Hauptproblem innerhalb der Planung.

Mit dem Ausbau der nördlichen Großen Ulrichstraße werden für die Andienung in Abstimmung mit den Gewerbetreibenden Lieferbereiche geschaffen, die mit dem Verkehrsrecht konform gehen. Diese Lieferbereiche werden durch die multifunktionale Nutzung der Nebenflächen ermöglicht.

Bisher und zukünftig sind in der Großen Ulrichstraße keine Parkmöglichkeiten vorhanden. Die Bewohner müssen auf die sehr beschränkten Angebote im öffentlichen Verkehrsraum der angrenzenden Straßen oder auf private Flächen ausweichen. Für diese Bereiche im öffentlichen Verkehrsraum sind entweder schon Bewohnerparkregelungen getroffen oder sie werden in nächster Zeit realisiert.

2.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖV)

Die Bahnanlage in der nördlichen Großen Ulrichstraße ist ein Teil der wichtigen gesamtstädtischen Nord-Süd-Verbindung im Liniennetz der HAVAG. Im Straßenzug verkehren derzeit die Straßenbahnlinien:

- 3 : Trotha – Südstadt
- 7 : Kröllwitz – Hauptbahnhof – Büschdorf
- 8 : Trotha – Elsa-Brändström-Straße

mit der Haltestelle Moritzburgring am Rand des Altstadtbereiches.

Die Höchstgeschwindigkeit der Straßenbahn ist seit Jahren auf 20 km/h beschränkt. Durch Andienung und Parken im Gleisbereich kommt es derzeit teilweise zu Störungen im Betriebsablauf der HAVAG. Die Haltestelle Moritzburgring in Richtung Markt ist noch nicht mobilitätsbehindertengerecht ausgebaut.

Im Rahmen einer späteren Linienoptimierung soll eine Linie mit 45m-Zügen fahren. Derzeit fahren planmäßig nur 30m-Züge.

Bei dem gewählten Fahrbahnquerschnitt halten die Bahnen fahrgastfreundlich und behindertengerecht am erhöhten Bord.

Busverkehr ist und wird innerhalb des Straßenzuges planmäßig nicht geführt.

2.4 Radverkehr

Entsprechend der Verkehrskonzeption Altstadt 1998 und der Radverkehrskonzeption 1995 ist die Große Ulrichstraße in beiden Richtungen für den Radverkehr geöffnet.

Für den Radverkehr ist die Große Ulrichstraße die direkte Verbindung vom Markt in Richtung Norden bzw. umgekehrt und somit eine wichtige Radverkehrsachse. Dies spiegelt sich in einer Belegung auf der Großen Ulrichstraße von 1183 Fahrten in Richtung Markt über den Tag (6:00 - 22:00 Uhr) verteilt wieder (Zählung 21.09.2005, Fahrtrichtung Nord wurde nicht gezählt).

Ein Teil der Radfahrer weicht aber auch auf parallele Straßenzüge, vorzugsweise in die Kleine Ulrichstraße (Bestandteil des Landesradverkehrsplanes) aus.

Aus der Sicht des Radverkehrs ist der teilweise desolate Fahrbahnbelag im Gleisbereich (Betonplatten) kritisch zu bewerten.

Der Radverkehr wird auch zukünftig im Mischverkehr in beiden Richtungen auf der Fahrbahn analog dem Ist-Zustand abgewickelt. In der angedachten baulichen Gestaltung bleiben die Einmündungen für den Radverkehr angebunden. Dadurch wird das engmaschige Radverkehrsnetz der Altstadt erhalten bzw. wird gestärkt.

Möglichkeiten für die Anordnung von Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel/ Anlehnstangen) werden in der Entwurfsplanung geprüft.

2.5 Fußgängerverkehr

Derzeit sind für die Fußgänger die nutzbaren Gehwegbreiten sehr beengt und durch eine Vielzahl an Hindernissen baulicher Art (Bordführungen) oder anderer Nutzungsansprüche (Geschäftsaufsteller, Be- und Entladevorgängen, unberechtigtes Halten und Parken auf Gehwegflächen) stark eingeschränkt.

Mit der geplanten Baumaßnahme sollen insbesondere für die Fußgänger verbesserte Verkehrsbedingungen geschaffen werden.

Aufgrund der beengten baulichen Situation können vom Regelwerk angestrebten Breiten von Gehwegen nicht erzielt werden. Es wird aber versucht durch entsprechende Gestaltung und eine flexible Nutzung durch Freisitze diesen urbanen Charakter zu stärken.

Die Gehwege werden mobilitätsbehindertengerecht ausgebaut.

Im Bereich Moritzburggring/Universitätsring werden die Querungsverhältnisse über den Altstadttring verbessert.

2.6 Untersuchte Varianten

Aufgrund des sehr beengten Straßenraumes in der nördlichen Großen Ulrichstraße besteht kein Spielraum unterschiedliche Querschnittsaufteilungen zu untersuchen. Ausgangspunkt für die Planung sind die Sollmaße für einen sicheren Betrieb der zugelassenen Verkehrsrarten. Im Zuge der Planung wurde in Richtung einer Optimierung des Querschnittes im Sinne der Einhaltung von Mindestmaßen für Verkehrsräume des MIV und ÖPNV und der Maximierung der Breiten für Fußgängerverkehr gearbeitet.

Variantenuntersuchungen im eigentlichen Sinne wurden zur Gestaltung der Bordführungen in den Einmündungen, zur Radwegführung in der Geiststraße Richtung Nord und zur Lage der Haltestellen geführt.

-Varianten zur Gestaltung der Bordführung in den Einmündungen

In den Straßenzug der nördlichen Großen Ulrichstraße münden die Schulstraße, die Spiegelstraße, die Dachritzstraße, die Bölgasse, die Sackgasse an der Großen Ulrichstraße 23, der Kaulenberg, die Jägersgasse und die Querspange zwischen Kleiner und Großer Ulrichstraße.

Hinsichtlich der Varianten für die Gestaltung der Bordführung ist zwischen 2 Fällen zu unterscheiden.

Variante 1 – Herstellung einer Bordführung in die Einmündungen entsprechend des historisch gewachsenen Straßenraumes unabhängig von Nutzungsbreiten für Fahrbahn und Gehweg und Nutzbarkeit bezüglich der Verkehrsführung über die Einmündungen.

Variante 2 – Bordführung mit über die Einfahrten durchgezogenem Bord entsprechend der Funktionalität der Verkehrsführung. Der mit Bord eingegrenzte Verkehrsraum wird durch die möglichen Fahrbeziehungen längs der Großen Ulrichstraße und aus der Großen Ulrichstraße in die Schulstraße definiert. Alle übrigen Einmündungen sind verkehrlich abgebunden.

Die Varianten wurden hinsichtlich der Kriterien Funktionalität, Städtebau, Denkmalschutz, Verkehrssicherheit, Behindertengleichstellung sowie der Gewährleistung von Anlieferung und Anliegerinteressen beurteilt. Zum Thema Denkmalschutz gab es innerhalb der Verwaltung einen umfassenden Abstimmungsprozess, da aus denkmalschutzrechtlichen Gründen die Variante 1 favorisiert wird. Es wurde eine Abwägung durchgeführt in deren Ergebnis zugunsten von Variante 2 als Vorzugsvariante entschieden wurde. Die Abwägungstabelle ist als Anhang 1 zum Textteil beigefügt. Die Variante 2 ist zwar denkmalpflegerisch nachteilig zu bewerten aber andere Kriterien, wie die verkehrsrechtlich sichere Regelung der Geschäftsanbindung sowie die Aufwertung der urbanen Nutzungen für Fußgänger (Einkaufen, Verweilen, Ruhezonen, Außengastronomie) aber auch die deutlich bessere barrierefreie Gestaltbarkeit des Straßenzuges sprechen insgesamt deutlich zugunsten von Variante 2.

-Varianten zur Einordnung der Haltestellen am Moritzburgring

Die Vorzugsvariante beinhaltet eine Haltestellenlage für die stadtwärtige Haltestelle unmittelbar südlich des Moritzburgringes und der landwärtigen Haltestelle unmittelbar nördlich des Universitätsringes. Daneben wurden Varianten mit versetzter Haltestellenanordnung in der nördlichen Großen Ulrichstraße, gegenüberliegender Anordnung der Haltestellen unmittelbar südlich von Moritzburgring/Universitätsring und gegenüberliegender Anordnung in der Geiststraße unmittelbar nördlich von Moritzburgring/Universitätsring untersucht.

Die Vorteile der Vorzugsvariante liegen in der konfliktfreien Einordnung bezüglich der Nutzungsansprüche Gehweg, Geschäftseingänge und Lieferabwicklung für die Geschäfte, der bedarfsgerechten Lage (nach Analyse/Zählung der Fahrgastziele), der Umsetzbarkeit eines barrierefreien Ausbaustandards und der besseren Lage bezüglich der betrieblichen Anforderungen im Fahrbetrieb (nach der BÜ/LSA)

Eine untersuchte Anordnung der landwärtigen Haltestelle in der Großen Ulrichstraße kollidiert mit vorhandenen Grundstückszufahrten, so dass eine erhöhte Bahnsteigkante nicht über die volle Haltestellenlänge ausgebildet werden kann. Eine Anordnung beider Haltestellen in der Geiststraße führt zur Lage des stadtwärtigen Bahnsteiges im Außenbogen. Die Haltestelle kann vom Fahrer bezüglich der Fahrgastwechsel nicht mehr kontrolliert werden. Das Spaltmaß zwischen Fahrgastraum und Bahnsteig vergrößert sich durch die Lage im Bogen und bietet keine barrierefreie Einstiegsmöglichkeit mehr. Darüber hinaus steht diese Haltestelleneinordnung dem Projektziel der Belebung der nördlichen Großen Ulrichstraße

entgegen. Die Varianten wurden anhand von Kriterien beurteilt und in einer Bewertungstabelle abgewogen. Die Abwägungstabelle liegt als Anhang 2 dem Erläuterungstext bei.

-Varianten zur Einordnung des Radweges ab Universitätsring in Richtung Nord

Es wurden 3 Varianten zur Führung der Radfahrer untersucht und abgewogen. Variante 1 (wie Bestand) ist die Vorzugsvariante. Sie beinhaltet eine Einordnung des Radweges unmittelbar östlich des Gleiskörpers.

Variante 2 beinhaltet einen gemeinsamen Rad-/Gehweg hinter der Bahnsteigfläche des landwärtigen Bahnsteiges. Variante 3 setzt den Radweg über die Bahnsteiglänge aus. Der Radfahrer bewegt sich analog zur nördlichen Großen Ulrichstraße im Gleisbereich bis zum Ende des landwärtigen Bahnsteiges und wird erst dort separiert.

Die Vor- und Nachteile der wesentlichen Beurteilungskriterien wurden in einer Tabelle (Anhang 3 zum Textteil) zusammengefasst und bewertet. Keine der Varianten kann durchgehend gut bewertet werden. Variante 1 und 3 werden in der Summe ähnlich bewertet. In der Gesamtabwägung wurde zugunsten der Variante 1 entschieden, weil sich die als nachteilig eingeschätzten Kriterien in der Praxis bisher nicht durch registrierte Konfliktfälle bestätigt haben.

Die in der Planung untersuchten Varianten unterscheiden sich hauptsächlich in funktionalen und gestalterischen Aspekten. Dabei sind die einzelnen Varianten weitestgehend kostenneutral. Somit sind die Kosten nicht abwägungsrelevant im Sinne der Bestimmung der Vorzugslösung.

Im Ergebnis aller Variantenabwägungen im Rahmen der Vorplanung wird die als Variante 2 dargestellte Lösung als Vorzugsvariante zur Ausführung empfohlen. Diese ist in dem folgenden Kapitel näher erläutert.

3. Beschreibung der Vorzugsvariante

Der Ausbau beginnt unmittelbar nach der Haltestelle Neues Theater südlich der Einmündung Schulstraße. Die Fahrbahnbreiten werden durch Optimierung der Gleislage und der Breitenmaße aus den Begegnungsfällen bestimmt.

Ein Sicherheitsabstand zwischen den Straßenbahnzügen von 300 mm ist eingehalten.

Hinsichtlich der Fahrbahnaufweitung ist für den östlichen Bord der Abstand des Straßenbahnfahrzeuges inklusive Bogenzuschläge zum Gehweg maßgebend. Der Grundabstand beginnt bei 1,35m in der Geraden und erhöht sich durch Bogen- und Überhöhungszuschläge.

Für den westlichen Bord ist der Begegnungsfall zwischen landwärts fahrendem Straßenbahnzug und stadtwärts fahrendem LKW (3-achsiger Müllfahrzeug) maßgebend. Berücksichtigt wurden für den LKW die Bogenaufweitung nach innen infolge der Bogenfahrt und für das Straßenbahnfahrzeug die Zuschläge infolge Bogengeometrie und Gleisüberhöhung.

Infolge der Umsetzung der Mindestmaße für die Bordgeometrie liegen die Fahrbahnränder fest. Damit liegen auch die Breiten für die Gehbahnflächen fest. Die Einordnung der Gleise und die unter den oben benannten Zusammenhängen nachfolgende Festlegung der Fahrbahnränder wurde in mehreren Iterationsstufen optimiert, so dass eine möglichst hohe Gehbahnbreite und möglichst mittige Einordnung der Fahrbahnfläche zustande kommt und einseitige schmalere Gehbahnbreiten vermieden werden.

Engstellen in Folge von nicht parallel zum Bord verlaufender Gebäude sind nicht zu vermeiden. Die Bordaufrithöhe wird in der Großen Ulrichstraße durchgängig mit +3 cm ausgeführt.

Hinsichtlich der Abgrenzung der Fahrbahnfläche besteht das Prinzip der Vorzugsvariante (Variante 2) darin, dass nur tatsächlich mit Fahrverkehr belegte Flächen mit einem Bord von

den Nebenanlagen abgetrennt werden. An den durch Poller abgehängten verkehrsberuhigten Einmündungen wird der Fahrbahnbord durchgezogen und nicht in die Einmündungen geführt. Damit wird dem Fußgänger eine höhere Wertigkeit eingeräumt und die ständige Querung von Bordaufritten wird vermieden. Es wird eine deutliche Verbesserung in Richtung einer barrierefreien Verkehrsanlage erzielt.

Entsprechend ist die Schulstraße für den nach Ost abfließenden MIV als Einmündung ausgeführt, während die verkehrsberuhigte Dachritzstraße, Spiegelstraße, Bölbergasse, die Sackgasse an der Großen Ulrichstraße 23, die Jänergasse und der Kaulenberg hinsichtlich der Bordführung mit durchgehendem Gehweg längs der Großen Ulrichstraße ausgebildet werden. Die benannten Einmündungen (Ausnahme Sackgasse) werden durch Polleraufstellung auf Rad- und Fußgängernutzbarkeit eingeschränkt.

Die Aufweitungsflächen und die Einmündungen selbst können zur Andienung der Geschäfte genutzt werden. Die Polleraufstellungen werden deshalb im Zuge der Umgestaltung so weit in die Seitenstraßen eingezogen, dass ein Lieferfahrzeug einfahren kann und ohne Behinderung des Fahr- und Fußgängerverkehrs be- oder entladen werden kann.

Die Platzflächen am Neuen Theater und an der Jänergasse sind aufgeweitet und gestalterisch flexibel. Außerhalb der Laufbereiche ist über Sondernutzung die Betreibung von Außengastronomie möglich. In den folgenden Planungsphasen werden mit den Gewerbetreibenden dazu Abstimmungen geführt. Ein wesentlicher Vorteil der Vorzugslösung besteht darin, dass die Aufteilung in Außengastronomie und Lieferbereiche jederzeit flexibel geändert werden kann. Vor dem Hintergrund möglicher Wechsel der Nutzung einzelner Geschäftsflächen ist gerade diese Flexibilität wertvoll.

Für die Anpassungsbereiche zwischen Ausbau und Bestand werden in den nachfolgenden Planungsphasen Detailskizzen angefertigt.

Die Einordnung von Fahrbahn und Gleisanlage zwischen Jänergasse und Moritzburgring wurde so vorgenommen, dass seitlich annähernd gleiche nutzbare Breiten von Gehwegen in einer mittleren Breite von 2,0 m und Gehweg/Bahnsteig in Mischnutzung über einer Mindestbreite von 2,50 m gewährleistet werden. Die Gleisanlage verlagert sich in Richtung Westen. Infolge dieser Verschiebung werden auch Maßnahmen an den Gleisen und der Fahrbahn in der Geiststraße notwendig.

Die Straßenbahnhaltestellen werden hinsichtlich der Nutzlänge und der barrierefreien Gestaltung auf die aktuellen Anforderungen hin ausgebaut.

Die stadtwärtige Haltestelle Moritzburgring wird unmittelbar südlich des Moritzburgringes eingeordnet. Die Haltestelle ist 45 m lang, $\geq 2,50$ m breit und genügt den Anforderungen zur Nutzbarkeit mit 45m-Zügen. Die Haltestelle liegt vor der Querspange zwischen Großer und Kleiner Ulrichstraße. Für die notwendige Anleiterung von Gebäuden im Rettungsfall ist nach Abstimmung mit dem Rettungsamt die Zufahrt aus Richtung Kleiner Ulrichstraße ausreichend.

Die landwärtige Haltestelle verbleibt in etwa in der bestehenden Lage unmittelbar nördlich des Universitätsringes. Die Haltestelle wird auf 45m Nutzlänge behindertengerecht ausgebaut und barrierefrei gestaltet. Die Grundbreite der Wartefläche beträgt 2,50m mit Einschränkungen an einer Engstelle am Hauseingang Scharrenstraße 1.

Der KFZ-Verkehr in der Geiststraße ist wie bisher auf die Fahrtrichtung von Nord nach Süd beschränkt. Die Fahrbahn ist infolge der Gleislageveränderung ebenfalls nach West zu verschieben. Das bedingt Änderungen an der Knotenanbindung sowie Änderungen am westlichen Gehweg und den Entfall eines Stellplatzes in Höhe Geiststraße 2 (Anlage 3 – Lageplan Vorzugsvariante).

Die Eingriffe im Straßenzug Universitätsring / Moritzburgring wurden auf das Mindestmaß beschränkt, weil ein Ausbau des Straßenzuges in Zukunft ansteht.

Im Zuge der Umgestaltung wird die Querung für Radfahrer und Fußgänger am Universitätsring in der Nord-Süd-Relation verbessert werden. In der Abwägung wurde zwischen der Lösung mit einem Fahrbahnteiler und einer lichtsignalgeregelten Querung zugunsten der LSA entschieden. Der Hauptgrund für die LSA waren Forderungen der Behindertenverbände die Querung des Altstadtringes an dieser Stelle barrierefrei für Sehbehinderte / Blinde zu gestalten.

Das Bauende wird nördlich der landwärtigen Haltestelle Moritzburgring eingeordnet. Die Lage ergibt sich durch das Ende der Geometrie Anpassungen am Gleis und den damit erforderlichen Anpassungen an Fahrbahn und östlichem Gehweg der Geiststraße.

Der Radverkehr wird zwischen Schulstraße und Universitätsring weiterhin in beiden Richtungen innerhalb des Fahrbahnkörpers der nördlichen Großen Ulrichstraße geführt. Für die Fahrtrichtung Nord wird ab Universitätsring ein Radweg separiert. Er mündet zum Bauende in den bestehenden Radweg in der Geiststraße. Für die Fahrtrichtung Süd existiert im Bestand kein Radweg. Im Zuge des Vorhabens kann auch keine Verbesserung erzielt werden.

Die Gestaltungsgrundsätze für das Sanierungsgebiet „Historischer Altstadt kern“ (Beschluss Nr. 96/1-23/430 vom 18.09.1996) werden bei der Planung der Großen Ulrichstraße berücksichtigt. Die Dreigliedrigkeit des historischen Straßenraumes - Aufteilung in Fahrbahn und beidseitige Gehwege – bleibt grundsätzlich erhalten. Die Verwendung von hochwertigen Materialien (Granitplatten für die Gehwege, Granitborde, Granitpflaster) erfolgt in Anlehnung an die historischen Vorbilder.

4. Kosten und Finanzierung

Kosten

Für die **Vorzugsvariante 2** wurden im Zuge der Vorplanung folgende Kosten (Brutto) geschätzt:

Bruttogesamtkosten (Bau und Planung):	3.239.000 €
davon	
- Stadt Halle:	1.792.500 €
- HAVAG:	1.446.500 €

Der städtische Anteil der Bruttogesamtkosten setzt sich wie folgt zusammen:

- Planungskosten 2010 bis 2014:	340.000 €
- Baukosten 2013 - 2014:	1.452.500 €

Davon bisher eingestellte bzw. verausgabte Kosten für die getätigten Planungsleistungen der Stadt Halle (oben enthalten) belaufen sich für die Jahre 2010/11 auf: 25.433 €

Finanzierung des städtischen Anteils

Der Anteil der Stadt ist in den Haushaltsjahren 2012-2015 eingestellt. Die Fördermittel sind aus dem Förderprogramm Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen - Historischer Altstadt kern mit einer 2/3 Förderung im Haushaltsplanentwurf 2012 veranschlagt. Die Stadt Halle trägt 1/3 Eigenmittel des Vorhabens.

Die Änderungen von Planungs- und Bauleistungen werden mit der HH-Planung 2012 angepasst oder die Anpassung wird bei Beschluss und Bewilligung des Stadtbahnprogrammes Halle`25 hinfällig.

Im Falle der Bestätigung des Stadtbahnprogramms Halle ´25 durch den Stadtrat und die Bewilligung der entsprechenden Fördermittel wird eine Finanzierung über das Stadtbahnprogramm angestrebt. Damit wäre eine Förderung von bis zu 90% möglich.

5. Straßenausbaubeiträge

Aufgrund der Lage der Baumaßnahme im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet „Historischer Altstadt kern“ Halle (Saale) und der auf sie anzuwendenden spezialrechtlichen Vorschriften für städtebauliche Sanierungsmaßnahmen scheidet eine Beitragserhebung für das Gesamtvorhaben, einschließlich der Anpassungsarbeiten in der Geiststraße, aus.

6. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit

Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten

Aus Sicht des Rad- und Fußverkehrsbeauftragten wird die Vorzugsvariante favorisiert (siehe Anlage 6).

Prüfung der Familienverträglichkeit

Die Ergebnisse der Prüfung der Kriterien der Familienverträglichkeit laut Katalog B sind in Anlage 7 dargestellt. Auf Grund der Querschnittsaufteilung und Haltestellengestaltung ist das Vorhaben familienverträglich.

Prüfung der Barrierefreiheit

Die Ergebnisse der Prüfung der Kriterien der Barrierefreiheit laut DIN 18024-1 sind in Anlage 8 dargestellt. Die Gestaltung der Nebenanlagen mit durchgezogenem Granitplattenband und 3 cm Natursteinborden entspricht einer Leiteinrichtung für Sehbehinderte/Blinde. Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse sind die nach DIN 18024-1 geforderten Bewegungsflächen auf den Gehwegen nur eingeschränkt umsetzbar. Die Planung ist mit dem Behindertenbeauftragten und den Behinderten- und Seniorenverbänden vorabgestimmt und hat Zustimmung erfahren.

7. Termine und weiteres Vorgehen

Bereits 2010 wurden die gewerbetreibenden Anlieger per Post verteilten Informations- und Fragebogen in die Planung einbezogen. Hierbei erfolgten Befragungen u. a. hinsichtlich der Anlieferungen, Be- und Entladevorgängen und evtl. vorhandener Zufahrten. Die eingegangenen Anregungen wurden weitgehend berücksichtigt.

Den anliegenden Gewerbetreibenden wird die Planung noch vor dem Stadtratsbeschluss vorgestellt.

Nach der Behandlung der Vorlage im Planungsausschuss ist eine Bürgerversammlung im September 2011 geplant.

Auf der Grundlage des Gestaltungsbeschlusses des Stadtrates soll die Planung zügig fortgesetzt werden, um den Baubeschluss möglichst noch im ersten Halbjahr 2012 zu ermöglichen.

Es sind keine Teilbauabschnitte vorgesehen. Die Realisierung muss auf voller Länge unter Vollsperrung des Straßenbahnbetriebes erfolgen. Es ist davon auszugehen, dass bereits für die voranzustellenden Maßnahmen der Versorgungsunternehmen infolge der Enge der Verkehrsräume die Sperrung des Gleisbetriebes einsetzen muss.

Da die Baumaßnahme bezüglich der Anlieger und Geschäftsbetreiber mit erheblichen Einschränkungen verbunden ist, muss die Zielstellung auf der Organisation einer minimalen Bauzeit liegen.

Der Baubeginn der Maßnahme ist für Anfang 2013 vorgesehen. Die Bauzeit ist stark von den Bauleistungen der Versorgungsunternehmen im unterirdischen Bauraum abhängig. Es wird von einer Mindestbauzeit von einem Jahr ausgegangen.