

## **Gestaltungsbeschluss zum Ausbau/Umgestaltung Torstraße**

### **Inhaltsverzeichnis**

1. Allgemeines
2. Bedeutung der Straße
3. Ergebnis der Vorplanung
  - 3.1. Allgemeines
  - 3.2. Untersuchte Varianten
4. Beschreibung der Vorzugsvariante
  - 4.1 Allgemeine Gestaltung
  - 4.2 Regelquerschnitt
  - 4.3 Haltestelle Kurt-Tucholsky-Straße
5. Kosten und Finanzierung
6. Straßenausbaubeiträge
7. Stellungnahme des Fuß- und Radwegbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit
8. Termine und weiteres Vorgehen

### **Anlagenverzeichnis**

1. Übersichtskarte
2. Lageplan der Vorzugsvariante (Legende auf gesondertem Blatt)
3. Regelquerschnitte freie Strecke (RQ 1-1) und Haltestelle Kurt-Tucholsky-Straße (RQ 2-2)
4. Regelgestaltungsdetails
  - Blatt 1 Regelquerschnitt Gehweg
  - Blatt 2 Regelquerschnitt Zufahrtsbereich
  - Blatt 3 Querschnitt Haltestellenbereich mit Radweg
  - Blatt 4 Gesamtdarstellung
5. Stellungnahme des Fuß- und Radwegbeauftragten
6. Familienverträglichkeitsprüfung nach Kriterienkatalog
7. Prüfung der Barrierefreiheit nach Checkliste

## 1. Allgemeines

Die Verkehrsflächen der Torstraße sowie die technischen Ausrüstungen genügen in Breite, Beschaffenheit und Funktionalität nicht mehr dem heutigen Regelwerk sowie den praktischen Anforderungen.

Der derzeitige Gleisachsabstand von 2,60 m ist unter Beachtung des Fahrzeugparks der HAVAG (Niederflurfahrzeuge 2,30 m breit) das Mindestmaß nach Bau- und Betriebsordnung Straßenbahn (BO-Strab) für gerades Gleis. Unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten in der Torstraße (sehr enge Bögen in den Anschlussbereichen, leicht gekrümmte Straßenachse, notwendige Gleisverziehungen im Umfeld der Haltestelle) wurde ein Gleisachsabstand von mindestens 2,70 m in der Geraden gewählt.

Auf Grund der relativ dichten Zugfolge und der langen Liegezeit (letzte Gleisrekonstruktion war im September/Okttober 1979) sind die Gleise verschlissen und weisen erhebliche Lage- und Höhenfehler auf. Damit ist ein uneingeschränkter Straßenbahnbetrieb nicht mehr gesichert. Bloße Reparaturen wären bezüglich Kosten und Lebensdauer nicht zielführend.

Gleichermaßen ist die Fahrbahn (grobes Pflaster) für die heutigen Nutzungen (z.B. Radverkehr) ungeeignet und weist erhebliche Lagefehler auf. Im Ergebnis führt der Verschleiß von Gleis und Fahrbahn zu einer sehr hohen Lärmbelastigung der Anwohner.

In den letzten Jahren erlebte Glaucha und die Torstraße eine überaus positive Entwicklung. Viele Gebäude sind saniert worden. Im Straßenzug ist keine legale Möglichkeit zum Parken und Andienen gegeben.

Die Nebenanlagen weisen daher auf Grund ihres Alters und des widerrechtlichen Befahrens (Parken, Andienen) erhebliche Schäden auf. Der Straßenraum ist heute bezüglich Zustand, fehlender Bordabsenkungen und ungenügender Haltestellengestaltung nicht barrierefrei.

Unabhängig von der zwischenzeitlich nicht mehr rechtskräftigen Vorgartensatzung Nr. 24 sollen die Vorgärten als Straßenraum prägendes Element erhalten werden. Darüber hinausgehendes Grün ist im Straßenzug nicht vorhanden.

Vor diesem Hintergrund wurde die Torstraße in das Stadtbahnprogramm Halle `25, Stufe 1 (Linie 1), aufgenommen und soll durch die Stadtwerke, insbesondere die HAVAG beplant und ausgebaut werden.

## 2. Bedeutung der Straße

Die Torstraße ist die zentrale Sammelstraße im Gebiet Glaucha. Durch ihre Ost-West-Ausrichtung und die nicht vorhandene Fortsetzung am Westende hat sie für den KFZ- und Raddurchgangsverkehr nur geringe Bedeutung. Dies spiegelt sich auch in der Belegung (ca. 4.500 KFZ/24 h [am Böllberger Weg] bis 5.300 KFZ/24 h [am Rannischen Platz] bzw. 50 – abschnittsweise bis zu 200 Radfahrer in 24/h) wieder. Mit der Schaffung eines geeigneten Fahrbahnbelages dürfte sich die Nutzung durch Radfahrer deutlich erhöhen.

Anders ist die Situation bei der Straßenbahn. Hier ist und bleibt sie Bestandteil der westlichen (3.) Nord-Süd-Verbindung.

Im Vorfeld der Planung wurde auch untersucht, ergänzend zur bzw. ersatzweise für die Torstraße die Glauchaer Straße als Gleistrasse auszubauen. Auch wenn in der Glauchaer Straße die Bedingungen für die Anlage eines Besonderen Gleiskörpers günstiger als in der Torstraße wären, wurde dies aus folgenden Gründen verworfen:

- Künftig kann die Achse Böllberger Weg auf Grund der derzeit und auch künftig (Stadtumbau/Einwohnerentwicklung Südstadt) rückläufigen Fahrgastzahlen und des optimierten Liniennetzes nur mit einer Linie bedient werden. Damit ist auch nur eine Verbindung zum Stadtzentrum zu rechtfertigen (Umleitungs- und Betriebsgleise sind nicht förderfähig).
- Wesentliche Ziele der Fahrgäste sind neben dem Stadtzentrum (Markt) aber vor allem die Schulstandorte im Bereich Steinweg (Franckesche Stiftung), das Krankenhaus, St. Elisabeth und St. Barbara sowie der Bereich Steinweg/Rannischer Platz als Gebietszentrum.
- Die vorhandene Bbauungsstruktur und die absehbare städtebauliche Entwicklung sprechen klar für die Torstraße.
- Die Einbindung einer Neubaustrecke Glauchaer Straße in den Glauchaer Platz bzw. ihre mögliche Weiterführung bis zum Hallmarkt sind sehr problematisch. Diese Bereiche sind bereits heute in den Spitzenzeiten überstaut. Insbesondere im Hallorenring wären weitere Nutzungskonflikte (Andienen, Parken, Erschließung Spitze, etc.) zu erwarten.

### **3. Ergebnisse der Vorplanung**

#### **3.1. Allgemeines**

Die Baumaßnahme Torstraße (s. Anlage 1) ist Bestandteil der ersten Ausbaustufe des Stadtbahnprogramms Halle `25. Sie wird begrenzt durch die Baumaßnahmen Rannischer Platz (im Osten) und Böllberger Weg (im Westen), die ebenfalls Teil der 1. Ausbaustufe sind. Die genauen Baugrenzen werden voraussichtlich erst nach Abschluss der Entwurfsplanung auf Grund bautechnischer und funktionaler Gesichtspunkte festgelegt werden können.

#### **3.2. Untersuchte Varianten**

Im Rahmen der Vorplanung wurden mehrere Querschnittsvarianten alternativ untersucht. Diese reichen von der Schaffung eines Besonderen Bahnkörpers über alternative Radverkehrsführungen bis hin zur Integration von Parkplätzen und Bäumen in den Straßenraum. Oberste Priorität bei der Variantenentscheidung hatte der Erhalt der straßenbildprägenden Vorgärten. Nur bei einem vollständigen Verzicht auf die Vorgärten (jedoch ohne Eingriff in vorhandene Stützmauern/Vorgärten der Vereinsstraßensiedlung und die Stützmauern im

Bereich des Rewe-Marktes) wäre eine Querschnittsgestaltung analog der Beesener Straße möglich.

Vor diesem Hintergrund mussten Varianten mit Besonderem Bahnkörper, Parkplätzen und Baumalleen verworfen werden. Da die übrigen, in der Vorplanung untersuchten Querschnittsvarianten aus funktionalen, finanziellen und förderrechtlichen Gründen nicht sinnvoll umsetzbar sind, wurde auf eine bildliche Darstellung in dieser Vorlage verzichtet. Bei Bedarf können die in der Vorplanung enthaltenen Varianten im Planungsausschuss erläutert werden.

#### **4. Beschreibung der Vorzugsvariante**

##### **4.1. Allgemeine Gestaltung**

Der Lageplan ist in der Anlage 2 dargestellt. Grundsätzlich wird die Lage der Gleisachse im Gegensatz zum Bestand so optimiert (wenige cm Abweichung vom Bestand), dass beidseitig ausgewogene, mindestens 2,50 m breite Nebenanlagen realisierbar sind. Zur Erhöhung der Planungssicherheit wurde für kritische Bereiche eine Grenzvermessung durchgeführt. Vereinzelt widerrechtlich auf dem Straßengrundstück liegende Anlagenteile (z. B. befestigte Vorflächen der Anlieger) sind bis auf die tatsächliche Grundstücksgrenze zurückzubauen. Entsprechend der Regelgestaltungselementen (Anlage 4) werden die Gehwege wie folgt ausgeführt (beginnend am Fahrbahnrand):

0,15 m	Bordstein aus Beton
0,30 m	Pflasterstein aus Beton
1,80 m	Betonplatten 40/60 bzw. 30/40 hellgrau
<u>≥ 0,25 m</u>	<u>Kleinmosaik (Betonstein) hellgrau</u>
≥ 2,50 m	Gesamt

An Grundstückszufahrten werden Rampensteine verwendet, um ein Quergefälle im Laufbereich von höchstens 2,5 % (Barrierefreiheit) garantieren zu können. Die Fahrbahn wird aus Gründen des Lärmschutzes und der Haltbarkeit in Asphalt realisiert. Im Bestand sind in den Nebenanlagen abschnittsweise noch historische Materialien (Natursteinborde, Krustenplatten, Mosaikpflaster) unterschiedlichster Qualität und Herkunft vorhanden. Im Hinblick auf die Kosten und die Befahrbarkeit durch Lkw (Andienung mit Ausnahmegenehmigung) ist eine Ausführung in Betonsteinpflaster unumgänglich. Naturmaterialien werden durch den Fördermittelgeber nicht mehr gefördert. Das nur noch abschnittsweise vorhandene alte Pflaster wird geborgen und soll im Bereich des Rannischen Platzes (separates Vorhaben) wieder eingebaut werden. Im Rahmen der Entwurfsplanung ist zu prüfen, ob die großen Gehwegflächen in den Einmündungsbereichen mit gewonnenem Altmaterial gestaltet werden können.

Die Fußgängersignalanlage (Schulwegsicherung) vor dem Georg-Cantor-Gymnasium wird wieder hergestellt.

## 4.2. Regelquerschnitt

Der vorhandene Querschnitt zwischen den Vorgärten beträgt heute ca. 13,90 m bis 15,20 m, aufgeteilt in ca. 9,00 m Fahrbahn und ca. 1,90 m bis 3,10 m Gehweg. Fixpunkte der Planung sind die Einhaltung des Gleisachsenabstandes von mindestens 2,70 m und die Einhaltung der Mindestgehwegbreite von 2,50 m. Da ein Besonderer Bahnkörper nicht in den Straßenquerschnitt integrierbar ist, muss die behinderungsfreie Fahrt der Straßenbahn als Fördervoraussetzung (Entflechtungsgesetz) nachgewiesen werden. D. h. zum einen muss die Straßenbahn Pulkführer sein. Dies ist durch die Knoten Rannischer Platz (mindestens Vorfahrt, ggf. Bahnübergangssicherung) und Böllberger Weg (künftig voraussichtlich signalisiert) sowie die Kaphaltestelle (keine Überholmöglichkeit) gegeben. Außerdem sind auf der Strecke Behinderungen zu minimieren. Vor diesem Hintergrund ist der Radverkehr separat zu führen und haltende KFZ müssen außerhalb des Lichtraumes der Straßenbahn stehen können.

Die örtlichen Gegebenheiten insbesondere die geringe KFZ-Belegung in der Torstraße rechtfertigen keine benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen. Daher kommt nur die Anlage von Schutzstreifen in Frage. Fahrbahnen mit Schutzstreifen sind in der Regel (ohne Straßenbahn) mindestens 7,00 m bzw. 7,50 m breit. Der Radverkehr und das Halten von PKW sollen außerhalb des Lichtraumprofils der Straßenbahn abwickelbar sein. Dafür ist eine Fahrbahnbreite von mindestens 9,50 m erforderlich. Als zusätzliche Sicherheit für den Radverkehr sollte auch der Begegnungsfall zwischen einem den Radfahrer in ausreichendem Abstand überholenden LKW und der entgegenkommenden Straßenbahn gewährleistet werden. Dies ist bei der vorgeschlagenen Fahrbahnbreite von 9,70 m (s. Anlage 3.1.) gegeben. Nach derzeitigem Kenntnisstand (Grenzvermessung) verbleiben dann beiderseits noch mindestens 2,50 m breite Gehwege.

Durch den neuen Querschnitt ist es den Anwohnern künftig möglich, ohne widerrechtliche Nutzung des Gehweges bzw. ohne Behinderung des Straßenbahnverkehrs mit Pkw zu halten. Nur im Bereich der Haltestellen ist dies auf Grund des notwendigen Verschwenkens der Gleise an den Bord (Bahnsteigkante) auch künftig nicht möglich.

## 4.3. Haltestelle Kurt-Tucholsky-Straße

Für die barrierefreie Gestaltung ist eine auf die eingesetzten Fahrzeuge abgestimmte 23 cm hohe Bahnsteigkante erforderlich. Landwärts (Richtung Böllberg/Südstadt) kann diese vor dem Rewe-Markt (Torstraße Nr. 38 + 40) eingeordnet werden. Stadtwärts (Richtung Markt) wurden mehrere Varianten untersucht. Großräumige Verschiebungen der Lage der Haltestelle führen zu einer ungünstigen Erschließung und wurden verworfen. Ebenso schieden bauliche Varianten unter Einbeziehung der privaten Vorgärten (z. B. angehobene Fahrbahnen) aus. Durch die vorhandenen Grundstückszufahrten sind ohne verkehrsorganisatorische Veränderungen nur ca. 15 m Bahnsteigkantenlänge (entspricht 2 Türen) bzw. bei halbseitiger Sperrung der Kurt-Tucholsky-Straße (Einbahnstraßenregelung) nur ca. 25 m Bahnsteiglänge (entspricht 3 Türen) barrierefrei herstellbar. Durch die im Bereich der Grundstückszufahrten notwendigen Anrampungen und Absenkungen entstanden für mobilitätsbehinderte Fahrgäste unbefriedigende Einstiegsverhältnisse. In der Vorzugsvariante (s. Anlage 2.) ist die Haltestelle quer über die damit abgehangene Kurt-Tucholsky-Straße angeordnet. Die Kurt-Tucholsky-Straße wird heute ca. von 700 Kfz/24 h genutzt. Dabei ist zu beachten, dass mit

der geplanten Schaffung einer Linksabbiegemöglichkeit am Knoten Torstraße/Böllberger Weg der Bedarf deutlich sinken wird. Durch die in ca. 80 m Entfernung parallel zur Torstraße verlaufende Wegscheider Straße ist in Kombination mit der Röpziger Straße die Erschließung einschließlich Ver- und Entsorgung der unmittelbaren Anlieger wie auch des gesamten Gebietes weiterhin gegeben. In der Röpziger Straße werden die Lärmgrenzwerte auch nach der Sperrung der Kurt-Tucholsky-Straße nicht überschritten. Mit Einführung der vom Stadtrat 1995 beschlossenen Tempo-30-Zonen-Regelung ergeben sich hier weitere Verbesserungen. Für die Feuerwehr (2. Rettungsweg) sind entsprechende Lösungen vorgesehen. Im Interesse der Fahrgäste (täglich ca. 2300 Ein- und Aussteiger) sind die geringen Umwege für wenige Anlieger des Gebietes die ein Kfz nutzen bei gleichzeitiger Entlastung der unmittelbaren Anwohner und der Verlust von ca. 3 Stellplätzen sicher vertretbar.

Der Radverkehr wird im Sinne eines angehobenen, jedoch hier nicht benutzungspflichtigen Radweges analog der Haltestellenausführungen Beesener Straße konsequent neben der Fahrspur und damit vor der Wartefläche entlang geführt. Damit wird vermieden, dass der Radfahrer vor Beginn der Haltestelle zurück in den Fahrbahn-/Gleisbereich geführt wird und zwangsläufig die Schienen 2x queren muss (Sturzgefahr).

Im Haltestellenbereich beträgt die Fahrbahnbreite 6,00 m, was bei dem vorhandenen Kfz-Verkehr und dem geringen Schwerverkehr von ca. 50 Fz/24 h völlig ausreicht. Für die Fahrgäste/Fußgänger entsteht ein mind. 3,00 m breiter Wartebereich (auf der Nordseite bis zu 5,00 m breit).

## **5. Kosten und Finanzierung**

Die Baukosten betragen bei grundhaftem Ausbau zwischen den Vorgärten ca. 4,2 Mio. € (brutto). Eine Finanzierung der Torstraße soll über das Stadtbahnprogramm erfolgen. Daher ist die finanzielle Beteiligung der Stadt Halle am Vorhaben derzeit haushaltseitig nicht vorgesehen.

Im Rahmen des Stadtbahnprogrammes Halle ´25 wird durch die HAVAG für die förderfähigen Kosten der ÖPNV Maßnahme eine 90-prozentige Förderung beim Land beantragt. Eine abschließende Positionierung des Landes zur Höhe der Förderung liegt noch nicht vor. Die nicht geförderten Kosten werden durch die HAVAG und die Versorgungsunternehmen bereit gestellt.

Nach derzeitigem Planungsstand ist lediglich rückständiger Grunderwerb (bereits heute öffentlich genutzte Flächen) erforderlich. Mit den Eigentümern werden entsprechende Gespräche geführt.

## **6. Straßenausbaubeiträge**

Ausgehend von den Beschlüssen zum Stadtbahnprogramm 2025 wird die Stadt Halle im Teilprojekt Torstraße keinen eigenen Aufwand erbringen. Bei Beibehaltung der derzeitig vorgesehenen Finanzierung müssen voraussichtlich keine Straßenausbaubeiträge erhoben werden.

## **7. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit**

Die Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten liegt als Anlage 5 bei.

Die Familienverträglichkeit wurde mittels Formblatt überprüft (s. Anlage 6).

Die Prüfung der Barrierefreiheit erfolgt über die Checkliste Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen (s. Anlage 7). Entsprechend der Abstimmung mit den Verbänden vom 30.01.2012 wird das Vorhaben als Barrierefrei eingeschätzt. Dies setzt die weitgehende Einhaltung eines Quergefälles von 2,5 % bei gleichzeitiger Verwendung von relativ ebenem Betonsteinmaterial voraus. Bezüglich der Räumgeschwindigkeit an der Lichtzeichenanlage besteht zurzeit nicht übersehbar Widerspruch zu den technischen Regelwerten.

## **8. Termine und weiteres Vorgehen**

Im Zuge der Vorplanung erfolgte eine Vorinformation und Abfrage der Anlieger und eine Abstimmung mit den einzelnen Anliegern. Zwischen Planungsausschuss und Stadtratsbeschluss wird das Projekt Torstraße in einer öffentlichen Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellt.

Die weiteren Planungen erfolgen stufenweise im Jahr 2012. Die Ausführung wird für 2013 angestrebt.