

Inhalt:

1. Veranlassung und Zielstellung
2. Bedeutung der Thomasiusstraße
3. Ergebnisse der Vorplanung
  - 3.1 Untersuchte Varianten
  - 3.2. Beschreibung der Vorzugsvariante
    - 3.2.1 Motorisierter Individualverkehr
    - 3.2.2 Ruhender Verkehr
    - 3.2.3 Radverkehr
    - 3.2.4 Öffentlicher Personennahverkehr
    - 3.2.5 Fußgängerverkehr
    - 3.2.6 Baumpflanzungen
    - 3.2.7 Straßenbeleuchtung
    - 3.2.8 Leitungssysteme
4. Kostenschätzung
5. Finanzierung
6. Straßenausbaubeiträge
7. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten  
sowie Prüfungen auf Familienfreundlichkeit und Barrierefreiheit

Anlagen:

1. Übersichtsplan
2. Variantenuntersuchung
3. Lageplan Vorzugsvariante
4. Querschnitt Vorzugsvariante
5. Gestaltungspläne
  - 5.1 Gestaltungsvorschlag: Gehweg - Betonplatten mit Granitvorsatz
  - 5.2 Gestaltungsvorschlag: Gehweg - Wiederverwendung der historischen Granitplatten  
und Granitborde
  - 5.3 Knotenpunktgestaltung Thomasiusstraße / Turmstraße
  - 5.4 Fußgängerüberweg über die Turmstraße
6. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten
7. Prüfung auf Familienverträglichkeit
8. Prüfung auf Barrierefreiheit

## 1. Veranlassung und Zielstellung

Die Thomasiusstraße (⇒ Anlage 1) ist Teil der südlichen Innenstadt von Halle (Saale) und liegt in dem gemäß § 142 Abs. 1 und 3 BauGB förmlich festgelegten Sanierungsgebiet „Altindustriestandorte Merseburger Straße mit dem Gründerzeitviertel südliche Vorstadt“ der Stadt Halle (Saale). Die Sanierungssatzung Nr. 2 wurde am 04.09.2002 im Amtsblatt der Stadt Halle (Saale) bekannt gemacht und ist damit rechtsverbindlich (Vorlagen-Nr.: III/2002/02374).

Die Thomasiusstraße soll im Rahmen des Förderprogramms Altindustriestandorte aufgrund ihres technischen Verschleißzustandes und des ungenügenden Ausbaustandards im gesamten Straßenraum durch eine bedarfsgerechte Optimierung des Straßenquerschnittes sowie eine Erneuerung der verkehrlichen Teilanlagen funktional und gestalterisch aufgewertet werden.

Gleichzeitig beabsichtigt die Hallesche Wasser und Stadtwirtschaft GmbH die in der Thomasiusstraße befindlichen – noch aus der Gründerzeit stammenden – Wasser- und Mischwassersysteme zu sanieren bzw. zu erneuern.

Eine Bündelung beider Maßnahmen sichert eine dauerhafte Qualität der Verkehrsanlage und vermeidet nachträgliche Eingriffe in einen neu geschaffenen Bestand der Verkehrsanlage.

Grundsätzliche Zielstellung der Umgestaltung der Thomasiusstraße ist die Reduzierung der Verkehrsbelastungen durch Verdrängung des quartiersfremden und Verlangsamung des verbleibenden motorisierten Verkehrs. Damit sollen die Verkehrssicherheit erhöht und das Wohnumfeld in dem relativ engen Straßenraum qualitativ verbessert werden. Diese Zielstellung ist nur im Zusammenhang mit einer verkehrlichen Umorganisation der B 6–Verkehre im Bereich der Merseburger und Turmstraße zu erreichen.

In Verbindung mit den Sanierungszielen der o. g. Satzung werden beim Ausbau bzw. bei der Umgestaltung der Thomasiusstraße folgende Ziele verfolgt:

- Straßensanierung als Teil der Wohnumfeldaufwertung im Gründerzeitquartier,
- Reduzierung der Verkehrsbelastung durch die funktionelle und optische Aufwertung des Straßenraumes,
- Erhöhung des Gebrauchswertes der einzelnen Verkehrsanlagen gemäß den Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen,
- der Radverkehr wird in beiden Richtungen auf der Fahrbahn geführt,
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs durch bauliche Errichtung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum,
- Berücksichtigung eines ausreichenden Bewegungsraumes für Fußgänger einschließlich Rollstuhlfahrer und Kinderwagen,
- barrierefreier Ausbau der Nebenanlagen, einschließlich Bushaltestelle, sowie Gewährleistung der Familienverträglichkeit und Berücksichtigung der Belange der Schulwegsicherung,
- Anordnung von Bäumen als straßenraumgestaltende Elemente in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten und unter Beachtung des Platzbedarfs im unterirdischen Bauraum (Ver- und Entsorgungsleitungen).

Perspektivisch soll die als Quartiersstraße umgestaltete Thomasiusstraße in eine Tempo-30-Zone eingegliedert werden.

Die bauliche Realisierung dieser Verkehrsbaumaßnahme ist – in Abstimmung mit den Versorgungsträgern – im Zeitraum 2014 und 2015 vorgesehen.

## **2. Bedeutung der Thomasiusstraße**

Die heutige Verkehrsbedeutung der Thomasiusstraße als „Sammelstraße mit Durchgangsverkehr“ resultiert aus den Bedingungen für die Verkehrsführungen im umgebenden Straßennetz. In Folge der Führung des Verkehrs der B 6 in Richtung Süden im Einrichtungsverkehr über den nördlichen Teil der Turmstraße ergibt sich ein Verkehrsbedarf in der Thomasiusstraße für die Führung der Verkehre zwischen den südlichen Stadtteilen und dem Stadtzentrum. Diese Verkehrsbedeutung kann kurzfristig nicht geändert werden.

Im Ergebnis der Änderungen der Verkehrsführung im umliegenden Straßennetz kann die Thomasiusstraße vom innerstädtischen Durchgangsverkehr entlastet werden. Danach kann sie die vorgesehene Funktion einer Anliegerstraße in einem Gründerzeitviertel übernehmen.

Somit ist mit der vorgesehenen einmaligen Umgestaltung eine sinnvolle Lösung zu entwickeln, bei der die Thomasiusstraße für einen gewissen Zeitraum eine ähnliche Bedeutung wie heute haben wird, bevor sie die Funktion einer Anliegerstraße in einer Tempo-30-Zone übernehmen kann.

## **3. Ergebnisse der Vorplanung**

### **3.1 Untersuchte Varianten**

Im Rahmen der Vorplanung wurden 15 Varianten der Querschnittsaufteilung des öffentlichen Verkehrsraums Thomasiusstraße alternativ untersucht. Die wesentlichen Merkmale dieser Varianten, die Bewertungskriterien und die Abwägung sind in Anlage 2 zusammengefasst.

Im Ergebnis dieser Variantenuntersuchung wird die Variante 8 als Vorzugsvariante zur Ausführung empfohlen. Diese ist in den folgenden Kapiteln näher erläutert.

### **3.2 Beschreibung der Vorzugsvariante**

#### **3.2.1 Motorisierter Individualverkehr**

Aufgrund der Verkehrsbelegung von heute ca. 5.000 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von ca. 1% ist nach dem aktuell gültigen Technischen Regelwerk eine Fahrbahnbreite von 5,50 m ausreichend für alle maßgeblichen Begegnungsfälle in der gründerzeitlichen Quartiersstraße. Nach der Umorganisation des Verkehrs im Bereich der Merseburger und Turmstraße kann die Thomasiusstraße in eine vorgesehene Tempo-30-Zone zwischen Liebenauer Straße und Turmstraße integriert werden, ohne dass bauliche Änderungen erforderlich werden. Auch die abschnittsweise Verkehrsführung im Einrichtungsverkehr ist möglich.

Die Fahrbahn erhält auf ihrer gesamten Länge eine Asphaltdeckschicht. Vorhandene Fahrbahnmarkierungen, wie z. B. Haltelinien in den Kreuzungsbereichen, werden wiederhergestellt.

Die Straßenentwässerung erfolgt über Straßenabläufe beiderseits der Fahrbahn. Zur Wasserführung und besseren Reinigung der Fahrbahn ist eine durchgängige Bordkante mit den jeweiligen Bordsteinen für Parkstreifen, Baumscheiben und Grundstückszufahrten nötig. (vgl. Pkt. 3.2.2 , 3.2.5 und 3.2.6)

### 3.2.2 Ruhender Verkehr

Ohne bauliche Strukturierung im vorhandenen Straßenraum wird der ruhende Verkehr derzeit lediglich durch Beschilderung und teilweise stark abgenutzte Parkstreifenmarkierung geregelt. Abschnittsweise ist bisher auch das halbseitige Parken auf den Gehwegen gestattet. Somit wurden bei kleinstmöglichen Parkabständen und unterschiedlichen Fahrzeuglängen auf beiden Seiten der Thomasiusstraße insgesamt maximal 132 regelkonform geparkte Pkw festgestellt. Davon sind 2 als Behindertenstellplätze markiert und beschildert (Thomasiusstraße 14 und 27). Diese sind wieder herzustellen.

Abhängig von den technischen Möglichkeiten, im neu gestalteten Straßenraum Bäume einordnen zu können (unterirdischer Leitungsbestand), können durch die bauliche Errichtung von Stellplätzen in Längsaufstellung mit einer einheitlichen, regelkonformen Länge von jeweils 5,75 m und Breite von 2,00 m folgende Kapazitäten erreicht werden (inkl. 2 Behindertenstellplätze):

Straßenraum Thomasiusstraße	Anzahl Bäume			Anzahl Stellplätze *			
	West- seite	Ost- seite	Summe	West- seite	Ost- seite	Summe	Differenz zu 113
ohne Baumpflanzungen	0	0	0	56	57	<b>113</b>	0
mit Baumpflanzungen							
➤ einseitig (nur Ostseite)	0	31	31	56	46	<b>102</b>	- 11
➤ einseitig (nur Westseite)	34	0	34	42	57	<b>99</b>	- 14
➤ beidseitig	34	31	65	42	46	<b>88</b>	- 25

\* Stellplatzlänge 5,75 m

Das Grundprinzip der Anordnung von zwei Stellplätzen und einem Alleebaum stellt einen guten Kompromiss zwischen beiden Ansprüchen dar. Um den Charakter als gründerzeitlichen Straßenzug zu verstärken, sind die neuen Parkplätze vollflächig zu pflastern. Dabei werden die in der Regel 11,50 m langen Parkbuchten für jeweils zwei Längsparker zwischen den Baumscheiben *nicht* in einzelne Stellplätze, z. B. mittels Markierung oder weiße Pflastersteine, unterteilt. Durch die Pflasterung der Parkbuchten heben sich diese gestalterisch eindeutig von der asphaltierten Fahrbahn ab. Zudem ist dadurch eine verbesserte Wasser- und Luftversorgung der benachbarten Baumscheiben möglich. Wie bereits unter Pkt. 3.2.1 angedeutet, sind die Längsstellplätze mittels 3 cm Rundbord von der Fahrbahn abzugrenzen.

Der Lieferantenverkehr für die relativ wenigen Kleingewerbetreibenden in der Thomasiusstraße wird nicht mit Lkw oder Lastzügen, sondern in der Regel mit Kleintransportern sichergestellt. Separate Kundenparkplätze und Anlieferzonen sind bisher nicht vorhanden und auch zukünftig nicht erforderlich.

Durch die Umgestaltung der Thomasiusstraße insgesamt und der Knotenpunkte im Besonderen werden künftig das Parken unter Mitbenutzung des Gehweges sowie das regelwidrige Parken in den Kreuzungsbereichen vermieden.

### 3.2.3 Radverkehr

Gemäß des Charakters der Thomasiusstraße und unter Beachtung des Kfz- und Radverkehrsaufkommens ist nach dem Technischen Regelwerk die Errichtung gesonderter Radverkehrsanlagen nicht erforderlich. Der Radverkehr wird in beiden Fahrtrichtungen auf der Fahrbahn geführt.

Im Straßenraum sollten auch Fahrradbügel angeboten werden. Anstelle überlanger Stellplätze (länger als 5,75 m/Stellplatz) könnten insgesamt 10 Fahrradbügel, z. B. jeweils 2 Bügel vor den Häusern Thomasiusstraße 1 / 29 / 33 / 50 und Pfännerhöhe 48 (Ostseite) installiert werden. Um Beschädigungen der Fahrradbügel durch parkende Kraftfahrzeuge zu vermeiden, sind diese Bügel durch Hochborde zu schützen und auf die Höhe des Gehweges anzugleichen. Dabei sind die auf Gehwegniveau angehobenen Fahrradabstellflächen neben den Parkplätzen zur Fahrbahnseite im Winkel von 45° abzuschrägen – analog den in Hochborden eingefassten Baumscheiben (vgl. Pkt. 3.2.6). Für die Anordnung der Fahrradbügel ist die „Richtlinie zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen in der Stadt Halle“ zur Anwendung zu bringen.

### 3.2.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Nahverkehr erhält für die Buslinie 30 in südliche Richtung, wie im Bestand, eine Haltestelle im Einmündungsbereich Thomasiusstraße/Turmstraße. Der Haltestellenbereich wird dem technischen Regelwerk entsprechend seh- und mobilitätsbehindertengerecht, also mit erhöhtem Bordstein, Blindenleitsystem und taktilen Trennstreifen ausgebaut und durch eine ausreichende Wetterschutzeinrichtung ergänzt (⇒ Anlage 5, Blatt 3).

### 3.2.5 Fußgängerverkehr

Mit einer Gehwegbreite von jeweils 2,65 m auf beiden Seiten der Straße wird ausreichend Bewegungsspielraum für Fußgänger, Rollstuhlfahrer, Kinderwagen usw. zur Verfügung gestellt. An den Querungsstellen über die Thomasiusstraße und die anbindenden Querstraßen werden die Fahrbahnborde auf 3 cm Höhe mit Rundbord abgesenkt.

Die Länge der vorhandenen, quer im Gehweg verlegten historischen Granitplatten variiert zwischen 1,45 m und 1,50 m. Deren Breite schwankt zwischen 0,45 m und 0,95 m.

Nach Inaugenscheinnahme vor Ort wird eingeschätzt, dass nur ca. 30 % bis maximal 40 % der vorhandenen Granitplatten in der Thomasiusstraße in einem guten Zustand sind, bei denen eine Wiederaufbereitung und Wiederverwendung sinnvoll sein könnte. Der größere Teil der historischen Granitplatten ist entweder durchgängig gebrochen, Ecken sind abgeschlagen oder die Randbereiche sind abgeplatzt. Bezüglich der Gesamtlänge der beidseitigen Gehwege stünden schätzungsweise maximal 20 % der Granitplatten für den Wiedereinbau zur Verfügung, weil gegenwärtig zahlreiche Fehlstellen durch Betonpflaster ersetzt und die Grundstückszufahrten mit Granitpflaster und/oder Betonpflaster befestigt sind.

Weil für eine komplette Verlegung in der gesamten Thomasiusstraße nicht genügend historische Granitplatten zur Verfügung stehen ist im Gehwegbereich eine Mischbauweise mit neuen Betonplatten mit Granitvorsatz (40/60 bzw. 40/30) vorgesehen. Dabei sind die gleichartigen Platten grundsätzlich beidseitig gegenüberliegend und in ganzen Abschnitten zwischen querenden Straßen einzubauen. So könnten z. B. im nördlichen Abschnitt zwischen Philipp-Müller-Straße (künftig Willy-Brandt-Straße) und Streiberstraße die historischen Granitplatten, südlich davon die neuen Betonplatten mit Granitvorsatz verlegt werden.

Die in der Thomasiusstraße eingebauten Granit-Fahrbahnborde sind einheitlich 0,25 m breit, aber sehr unterschiedlich lang: zwischen 0,95 m und 1,45 m. Nur ein geringer Anteil wird als schadhaft eingeschätzt. In den Einmündungen der Seitenstraßen sind die Fahrbahnborde gebogen und somit ist der Kurvenradius vorbestimmt. In der weiteren Planung ist zu prüfen, ob und in welchem Umfang die historischen Granitborde aufbereitet und (ggf. abschnittsweise) wiederverwendet werden können.

Die Beton-Hochborde sind 0,15 m breit.

Unabhängig von der Materialwahl des Plattenbandes und der Borde zur Fahrbahn, zu den Baumscheiben bzw. zu den Stellplätzen ist dazwischen immer ein Mosaikpflasterstreifen einzufügen. Auf diesem sind die Masten für Straßenbeleuchtung und Verkehrszeichen anzuordnen.

Der geplante Mosaikpflasterstreifen zur Hauswand auf beiden Straßenseiten wird 0,65 m breit. Somit können die Kellerlichtschächte flächenmäßig vollständig integriert sowie geringfügige Gebäudevorsprünge im Sockelbereich und einzelne vorgelagerte Treppenstufen zu Gebäudeeingängen ausgeglichen werden.

Für die jeweils 2,65 m breiten Gehwege beiderseits der Fahrbahn ist folgende Oberflächen-gestaltung und prinzipielle Querschnittsaufteilung vorgesehen (⇒ Anlage 5, Blatt 1 und 2):

- ▶ 1,50 m breites Plattenband aus historischen, wiederaufbereiteten Granitplatten. (z. B. im nördlichen Bereich)
- ▶ 1,50 m breites Plattenband aus neuen Betonplatten 40/60 (bzw. 40/30) mit Granitvorsatz (z. B. im mittleren und südlichen Bereich).
- ▶ Das Plattenband mit einer prinzipiellen Laufbreite von 1,50 m wird in den einmündenden Seitenstraßen bis in den Bogenbereich herangeführt. In jedem Fall ist das Plattenband vor den Grundstückszufahrten ohne Unterbrechung durchzuziehen.
- ▶ Mosaikpflasterstreifen zwischen Bord und Plattenband:
  - 0,15 m Betonbord mit Granitvorsatz + 0,35 m Mosaikpflaster + 1,50 m Betonplatten mit Granitvorsatz (⇒ Anlage 5, Blatt 1)
  - 0,25 m histor. Granitbord + 0,25 m Mosaikpflaster + 1,50 m histor. Granitplatten (⇒ Anlage 5, Blatt 2)
- ▶ Dieser Mosaikpflasterstreifen dient sowohl als Seitenstreifen (u. a. zur Aufnahme von Verkehrszeichen und Straßenbeleuchtungsmaste) als auch als Sicherheits- bzw. Bewegungsraum (zumindest teilweise) für aufschlagende Türen der seitlich parkenden Autos.
- ▶ 0,65 m breiter Mosaikpflasterstreifen zwischen Plattenband und Gebäudekante als Ausgleichsstreifen (bzw. sogen. Traufstreifen) für Gebäudeeinbauten.
- ▶ Die Entwässerung der Gehwege einschließlich der Grundstückszufahrten erfolgt durch geringe Querneigung zur Fahrbahn hin.
- ▶ Hochborde für Fahrbahnbegrenzung, Stellplatzeinfassung zur Gehwegseite und Baumscheiben.
- ▶ Weil zwischen Gehweg und Fahrbahn ein 2,00 m breiter Parkstreifen mit Baumscheiben angeordnet wird, ist vor den Grundstückszufahrten der Höhenunterschied zwischen Gehweg und Fahrbahn durch eine entsprechend 2,00 m lange flachgeneigte Absenkung einschließlich 3 cm Rundbord am Fahrbahnrand zur Wasserführung auszubilden. Diese Gestaltung erleichtert zudem das Entsorgen/Rangieren der Müllcontainer über die Zufahrten.

- Grenzt der Gehweg direkt an die Fahrbahn (also ohne dazwischen angeordnete Parkstreifen), sind vor Grundstückszufahrten die Fahrbahnhochborde durch Rampensteine zu ersetzen. Somit wird eine wellige Gestaltung des Gehweges vermieden.

Im November 2011 wurde das neue EDEKA-Einkaufszentrum zwischen Merseburger Straße und Turmstraße mit Hauptverkehrsanbindung an die Turmstraße – gegenüber der Einmündung Joseph-Haydn-Straße – eröffnet. Seitdem hat sich dieser Knotenpunkt als neue Unfallhäufungsstelle entwickelt. Wegen des hohen Anteils älterer Menschen mit besonderer Schutzbedürftigkeit im Wohngebiet um die Thomasiusstraße und den neuen Einkaufsmöglichkeiten östlich der Turmstraße ist im Rahmen des Ausbaus der Thomasiusstraße in Höhe des nördlichen Gehweges der Joseph-Haydn-Straße ein Fußgängerüberweg als Querungshilfe über die Turmstraße nach den „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001) zu planen und zu errichten (⇒ Anlage 5, Blatt 4).

### 3.2.6 Baumpflanzungen

Zur maßgeblichen Aufwertung der Thomasiusstraße als künftige Quartiersstraße mit Allee-Charakter sind beidseitig Baumreihen in der Flucht der Längsstellplätze als straßenraumprägende Elemente vorgesehen, wengleich sich dadurch das maximale Stellplatzangebot reduziert.

Aus geometrischer Betrachtung und unter Berücksichtigung der Grundstückszufahrten und anbindenden Seitenstraßen können im gesamten Straßenraum der Thomasiusstraße 65 Bäume eingeordnet werden, davon 31 auf der Ostseite und 34 auf der Westseite (⇒ Anlage 3). In der Entwurfsplanung sind diese Standorte in Abhängigkeit von den Leitungen zu präzisieren. In Anbetracht der Stellplatzverluste und der Leitungsbestände sollte mindestens die Baumreihe auf der Ostseite realisiert werden.

In der Regel werden die Bauminseln in einer Größe 2 m x 3 m (6 m<sup>2</sup>) vorgesehen. Diese sind durch Hochborde eingefasst und an den „Ecken“ zur Fahrbahnseite im Winkel von 45° abgeschrägt. Durch die Borde und deren Abschrägungen an den „Ecken“ reduziert sich die reale, offene Baumscheibe auf weniger als 5 m<sup>2</sup>. In der Entwurfsplanung sind deshalb die konkreten Platzverhältnisse zu prüfen, ob bei „Restlängen“ von x mal 5,75 m Baumscheiben geringfügig in Längsrichtung vergrößert werden können, ohne dass dadurch weitere Stellplätze entfallen.

Der geplante Baumabstand zu den Gebäuden lässt nur eine Pflanzung von schmalkronigen Bäumen (maximaler Kronendurchmesser 5 m) zu. Hierbei ist darauf zu achten, dass die Schrägaufstellung der Drehleiter der Feuerwehr, um die Obergeschosse der Gebäude ggf. erreichen zu können, noch uneingeschränkt möglich ist. Dabei sind die Baumstandorte frei von Leitungen und möglichst auch frei von Wurzelschutzmaßnahmen zu halten. Bei der Festlegung der Baumstandorte sollte die Lage der erforderlichen Straßenabläufe berücksichtigt werden, damit nicht in unmittelbarer Nähe eines Baumes sich ein Straßenablauf befindet.

Im südlichen Einmündungsbereich der Thomasiusstraße zur Turmstraße wird ein Teil der „Restfläche“ zwischen der abgekröpften Fahrbahn und der kurzen Busspur als Pflanzfläche gestaltet und mit einem Solitärbaum ergänzt (⇒ Anlage 5, Blatt 3).

### 3.2.7 Straßenbeleuchtung

In der Thomasiusstraße stehen zwei verschiedene Leuchtenkombinationen: Von der Philipp-Müller-Straße bis zur Joseph-Haydn-Straße die Leuchte „Laterne“ (Stahlrohrmast mit Leuchtpunkthöhe 5 m, errichtet: 1998 bis 2000) sowie zwischen Joseph-Haydn-Straße und Turmstraße die Leuchte „ASL 2007“ (Betonmast mit Leuchtpunkthöhe 4 m, errichtet vor 1990).

Alle in der Thomasiusstraße vorhandenen Straßenbeleuchtungsmasten sind abzubauen und fachgerecht einzulagern. Nach Prüfung des Erhaltungszustandes der Leuchten vom Typ „Laterne“ sind diese ggf. wiederzuverwenden, wenn sie auch künftig zahlenmäßig in der Thomasiusstraße ausreichen.

Gestalterische Priorität hat die Einheitlichkeit eines Leuchtentyps im gesamten Straßenraum der Thomasiusstraße. Die Straßenbeleuchtung ist entsprechend der Norm EN 13201 neu zu planen und zwingend in ihrer Gesamtheit zu betrachten, d. h. insbesondere unter Einbeziehung aller Nebenstraßen. Grundlage der Beleuchtungsausstattung ist das Gestaltungshandbuch der Stadt Halle. Sollten die vorhandenen, wiederverwendbaren Leuchten nicht ausreichen und deshalb neue erforderlich werden, ist die Mastaufsatzleuchte Typ „Laterne“ zu verwenden.

Mit der Errichtung beidseitiger Parkbuchten und Anordnung von Baumscheiben ergeben sich zwangsläufig neue Standorte der Straßenleuchten. Diese sollten auf beiden Straßenseiten vorzugsweise jeweils am Gehwegrand in Höhe zwischen den Doppelstellplätzen angeordnet werden. Damit wird auch eine Leitungsneuerlegung erforderlich.

In den weiteren Planungsphasen sind das lichttechnische Konzept und alle Belange der Straßenbeleuchtung mit dem Straßen- und Tiefbauamt sowie mit der Stadtbeleuchtung Halle Service GmbH fachlich abzustimmen und beidseitig bestätigen zu lassen.

### 3.2.8 Leitungssysteme

Im unterirdischen Bauraum der Thomasiusstraße sind sowohl die Misch- und Trinkwasseranlagen, einschließlich alle Hausanschlüsse, als auch die Gasleitung überaltert und stark verschlissen. HWS GmbH und EVH GmbH beabsichtigen, ihre Leitungssysteme grundhaft zu erneuern und an die geänderten Verhältnisse anzupassen. Beide Unternehmen planen ihre Anlagen eigenverantwortlich und übernehmen die Kosten für die Erneuerung ihrer Anlagen in voller Höhe.

Im Rahmen der Raumverteilung ist die neue Lage der Gasleitung nach Möglichkeit unter Beachtung der Mindestabstände zu anderen Ver- und Entsorgungsleitungen so vorzusehen, dass die Pflanzung einer zweiten Baumreihe auf der Westseite der Thomasiusstraße ermöglicht wird. Den genauen Umfang der Erneuerungsarbeiten stimmen die Versorgungsträger intern ab. Die Trassenkoordinierung erfolgt in Abstimmung mit der Stadt Halle.

Deshalb ist die Umgestaltung / der Ausbau der Thomasiusstraße nicht als alleinige, geförderte Verkehrsbaumaßnahme, sondern als koordinierte Gemeinschaftsaufgabe von Stadt Halle und allen betreffenden Leitungsträgern im Zeitraum 2014 und 2015 vorgesehen.

## 4. Kostenschätzung

Für den komplexen Ausbau/die Umgestaltung der Thomasiusstraße zwischen Philipp-Müller-Straße und Turmstraße wurden im Rahmen der Vorplanung für die Vorzugsvariante 8 folgende Kosten (brutto) geschätzt:

Baukosten für die Verkehrsanlage: <sup>1)</sup>	2.368.900 €
Bauzusatzkosten: <sup>2)</sup>	355.350 €
Baunebenkosten: <sup>3)</sup>	402.750 €
<b>Zwischensumme:</b>	<b>3.127.000 €</b>

1) Unterbau, Oberbau, Ausstattung, sonstige besondere Anlagen und Kosten inkl. 19 % MwSt

2) Pauschalansatz in Höhe von jeweils 5 % für Baustelleneinrichtung, Kleinleistungen, Unvorhergesehenes (z. B. Kampfmittel, Bodendenkmal, Archäologie) inkl. 19 % MwSt.

3) 12 % Städtebaunebenkosten + 5 % Gutachterkosten auf Baukosten



In den Gesamtkosten der Verkehrsanlage sind die Kosten der Versorgungsträger lediglich für die Sicherungs-, Anpassungs- und Umverlegungsmaßnahmen in Folge des Ausbaus und der Umgestaltung der Thomasiusstraße enthalten. Die Kosten für Erneuerungsleistungen am Leitungsnetz sind hier nicht berücksichtigt, weil sie von den Versorgungsunternehmen zu tragen sind.

Die EVH GmbH schätzt die Grobkosten für die maßnahmebedingten Leitungsumverlegungen der Gewerke Gas und Strom zusammen auf ca. 605.115 €. Auf der Basis des Konzessionsvertrages erfolgt eine Kostenteilung zwischen der Stadt Halle und der EVH zu je 50 % – somit jeweils ca. 302.600 €.

Die **Gesamtkosten** belaufen sich damit auf **3.429.600 €**.

Weil die Umgestaltung der Thomasiusstraße ausschließlich im vorhandenen Straßenraum vorgesehen ist (einschließlich der Übergangsbereiche zu den anbindenden Seitenstraßen) ist Grunderwerb nicht erforderlich.

Im Rahmen der Entwurfsplanung wird eine Kostenberechnung durchgeführt, die die Grundlage für den Baubeschluss bilden wird.

## 5. Finanzierung

Die Finanzierung der Stadt Halle gliedert sich wie folgt:  
(Haushaltseinstellung gemäß Investitionsprogramm 2012)

PSP-Element	Bezeichnung	HHJ 2012	HHJ 2013	HHJ 2014	HHJ 2015	HHJ 2016
7.660057.700.100	Planungsleistungen	83.000	0	0	0	0
7.660057.700.200	Tiefbauleistungen	0	850.000	550.100	0	0
<b>Gesamtkosten:</b>						
7.660057.705.104	Zuweisung vom Land Altindustriestandorte	40.000	152.200	341.100	0	0
	Zweckgebundene Rücklage	23.000	558.000	0	0	0
Eigenmittel der Stadt		20.000	139.800	209.000	0	0
<b>Fördermittel + Eigenmittel</b>		<b>83.000</b>	<b>850.000</b>	<b>550.100</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Finanzierungsbedarf nach Bauablauf :

PSP-Element	Kostenschätzung	HHJ 2012	HHJ 2013	HHJ 2014	HHJ 2015	HHJ 2016
7.660057.700.100	Planungsleistungen	60.406,27	140.947,97	80.541,70	80.541,70	40.270,85
7.660057.700.200	Tiefbauleistungen	0,00	0,00	1.280.519,57	1.746.284,95	0,00
<b>Gesamtkosten</b>		<b>60.406,27</b>	<b>140.947,97</b>	<b>1.361.061,27</b>	<b>1.826.826,65</b>	<b>40.270,85</b>

Die Bereitstellung der Mittel wird mit der Haushaltsplanung 2013 gemäß Bauablauf unter Berücksichtigung der Einnahmen aus Straßenausbaubeiträgen wie folgt angepasst:

<b>PSP-Element</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>HHJ 2012</b>	<b>HHJ 2013</b>	<b>HHJ 2014</b>	<b>HHJ 2015</b>	<b>HHJ 2016</b>	<b>Gesamt</b>
7.660057.700.100	Planungsleistungen	83.000	118.400	80.600	80.500	40.300	402.800
7.660057.700.200	Tiefbauleistungen	0	0	1.280.500	1.746.300	0	3.026.800
<b>Gesamtkosten:</b>							
7.660057.705.104	Zuweisung vom Land Altindustriestandorte	40.000	0	907.400	784.500	26.900	1.758.800
	Zweckgebundene Rücklage	23.000	118.400	0	0	0	141.400
7.660057.715.100	Straßenausbaubeiträge	0	0	0	0	650.000	650.000
Eigenmittel der Stadt		20.000	0	453.700	392.300	13.400	879.400
<b>Fördermittel + Eigenmittel</b>		<b>83.000</b>	<b>118.400</b>	<b>1.361.100</b>	<b>1.176.800</b>	<b>690.300</b>	<b>3.429.600</b>

Die Fördermittel sind für das Programmjahr 2012 beim Landesverwaltungsamt beantragt. Die Baumaßnahme kann erst durchgeführt werden, wenn die entsprechende Bewilligung durch das Land vorliegt. Der Gestaltungsbeschluss steht unter dem Vorbehalt der Zurverfügungstellung der bewilligten Mittel durch das Land und einer gesicherten Gesamtfinanzierung.

## 6. Straßenausbaubeiträge

Der städtische Ausbauaufwand an der Verkehrsanlage Thomasiusstraße ist gemäß § 6 Abs. 1 KAG-LSA in Verbindung mit der Straßenausbaubeitragsatzung der Stadt Halle beitragspflichtig. Der derzeit ermittelte Gesamtbetrag für die Straßenausbaubeiträge beträgt ca. **650.000 €**.

## 7. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfungen auf Familienfreundlichkeit und auf Barrierefreiheit

Aus Sicht des Fußgänger- und Radverkehrs wird die Variante 8 als Vorzugsvariante favorisiert (⇒ Anlage 6).

Die Vorplanung für die Umgestaltung der Thomasiusstraße wurde nach den Kriterien der Familienverträglichkeit auf der Grundlage des Kriterienkataloges B geprüft und als familienverträglich bewertet (⇒ Anlage 7).

Zudem wurde die Barrierefreiheit der geplanten Verkehrsanlagen an Hand der „Checkliste – Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen“ geprüft und bestätigt (⇒ Anlage 8). Die für das Vorhaben wesentlichen Anforderungen können umgesetzt werden.