

## **Ausbau/Umgestaltung Rannischer Platz - Gestaltungsbeschluss**

### **Inhaltsverzeichnis**

1. Veranlassung
2. Bedeutung des Platzes
3. Ergebnis der Vorplanung
  - 3.1. Knotenpunktsform und Verkehrsführung
  - 3.2. Vorzugsvariante
    - 3.2.1 Grundzüge der Ausbildung der Verkehrsanlagen
    - 3.2.2 Beschreibung der Vorzugsvariante
4. Kosten und Finanzierung
5. Stellungnahme des Fuß- und Radwegbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit
6. Termine und weiteres Vorgehen

### **Anlagenverzeichnis**

1. Übersichtskarte
2. Lageplan der Vorzugsvariante
3. Regelquerschnitt Kreisfahrbahn
4. Regelgestaltungsdetails (wird vor Planungsausschuss noch ausgetauscht)
5. Stellungnahme des Fuß- und Radwegbeauftragten
6. Familienverträglichkeitsprüfung nach Kriterienkatalog
7. Prüfung der Barrierefreiheit nach Checkliste
8. Variantenübersicht  
(Die Verworfenen Varianten können bei Bedarf im PA erläutert werden.)

## 1. Veranlassung

Die Verkehrsanlagen im Bereich des Rannischen Platzes genügen in Breite, Beschaffenheit und Funktionalität nicht mehr den heutigen Regelwerken sowie den praktischen Anforderungen.

Die Gleisachsabstände im Bogen Torstraße/Steinweg sind zu gering und bedingen ein Begegnungsverbot für Straßenbahnen. Gleichfalls besteht ein Begegnungsverbot im Bereich der Weichen Eingangs der Beesener Straße. Im Bereich des Gleisbogens Beesener Straße/Torstraße (Betriebsgleis) besteht zudem eine negative Überhöhung die die Betriebssicherheit einschränkt.

Auf Grund der dichten Zugfolge (zurzeit 40 Züge pro Stunde) und der langen Liegezeiten (letzte Gleisrekonstruktion erfolgte in den 70-er Jahren) sind die Gleise verschlissen. Damit ist ein uneingeschränkter Betrieb mittelfristig nicht mehr gesichert. Bloße Reparaturen wären bezüglich Kosten und Lebensdauer nicht zielführend.

Die Fahrbahnflächen im Kreisverkehr und den 7 Einmündungsbereichen sind überbreit und ungegliedert. In Kombination mit den 3 Gleisquerungen führt dies zu einer Verunsicherung bzw. Überforderung der Fahrzeugführer. Dies spiegelt sich auch im Unfallgeschehen (ca. 50 % Auffahrunfälle) wieder. Insgesamt sind jedoch im Hinblick auf die hohe Verkehrsbelegung relativ wenig (ca. 30 Unfälle/Jahr), überwiegend leichte Unfälle zu verzeichnen.

Das grobe, verschlissene Pflaster im Fahrbahnbereich weist Lagefehler auf und ist für den Radverkehr problematisch. Es führt gemeinsam mit den verschlissenen Gleisanlagen zu einer erheblichen Lärmbelästigung der Anwohner.

Die Nebenanlagen weisen auf Grund ihres Alters und durch das widerrechtliche Befahren (Parken, Andienen) erhebliche Schäden auf. Die Fußgängerquerungen sind trotz erheblicher Fußgänger- und Kfz-Belegung ungesichert. Nur in der Philipp-Müller-Straße (zukünftige Willy-Brandt-Straße) ist eine provisorische Mittelinsel vorhanden. Bordabsenkungen und Bodenindikatoren fehlen meist.

Vor diesem Hintergrund wurde der Rannische Platz in das Stadtbahnprogramm Halle, Stufe 1 (Linie 1) aufgenommen. Die Planung erfolgt durch die HAVAG als Maßnahmeträger. Der Ausbau soll dann als Komplexmaßnahme durch die Stadtwerke erfolgen.

## 2. Bedeutung des Platzes

Der Rannische Platz stellt mit seinen überwiegend hohen, gründerzeitlichen Gebäuden, den 7 einmündenden Straßen und dem Kreisverkehr (der verkehrsrechtlich nicht als solcher beschildert werden kann) eine Besonderheit dar. Bei einem Umbau sollten die städtebaulichen Eigenheiten der weiteren Platzfläche erhalten werden, um der angrenzenden, meist denkmalgeschützten Bebauung ein würdiges Podium zu bieten.

Für den Kfz-Verkehr stellt der mit ca. 21.000 Kfz/Tag hoch belastete Kreisverkehr die Verknüpfung der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßenachse Philipp-Müller-Straße (zukünftige Willy-Brandt-Straße) - Wörmitzer Straße mit den übrigen Sammel- und Wohnstraßen her. Der Platz wird heute im Tagesverkehr von 5 Straßenbahnlinien (40 Züge/Stunde bzw. 27.000 Fahrgäste/Tag) befahren. Über das Gleisdreieck werden die zwei Nord-Süd-Achsen Beesener Straße und Böllberger Weg in Richtung Innenstadt (Steinweg) zusammengeführt. Zusätzlich ermöglicht die Süd-West-Kurve (Betriebsgleis) operative Umleitungen im Fall von Störungen und Bauarbeiten und trägt damit erheblich zur Netzstabilität bei. Gleichzeitig ist der Rannische Platz Endstelle der Quartiersbuslinie 30 (Kleinbus), was entsprechende Umsteigebeziehungen entstehen lässt. Ergänzt wird das Angebot durch die Nachtbuslinie 97 sowie einen Taxistand.

Auch für den Radverkehr hat der Rannische Platz als zentraler Knoten in der südlichen Innenstadt erhebliche Bedeutung. Trotz ungünstiger Bedingungen in vielen Zufahrtsstraßen und am Platz selbst ist die Belegung von ca. 1.500 Radfahrern/Tag erheblich. Nach Fertigstellung der Beesener Straße und dem Ausbau der Torstraße und des Rannischen Platzes selbst, ist mit einem weiteren Anstieg zu rechnen.

Insbesondere der nördliche Platzrand und der obere Steinweg bilden eine Art Stadtteilzentrum für die südliche Innenstadt. Dementsprechend hoch ist die Fußgängerfrequenz. Bedingt durch einige Arztpraxen und die Bevölkerungsstruktur der angrenzenden Quartiere ist ein erheblicher Anteil älterer und mobilitätseingeschränkter Personen zu verzeichnen.

### **3. Ergebnis der Vorplanung**

#### **3.1 Knotenpunktsform und Verkehrsführung**

In der Vergangenheit wie auch im Rahmen dieser Vorplanung wurden verschiedene Varianten untersucht, die in zwei Kategorien einzuteilen sind:

##### **I. Grundsätzlich andere Knotenpunktsformen**

Alternativ zum Kreisverkehr wurden auch Kreuzungslösungen untersucht und aus folgenden Gründen verworfen:

- Neben der Hauptverkehrsstraßenrelation Philipp-Müller-Straße (zukünftige Willy-Brandt-Straße) – Wörmitzer Straße könnten nur maximal 2 weitere Straßen ganz oder teilweise (Einrichtungsverkehr) angebunden werden. Dies bedingt ein Abhängen der übrigen Knotenarme mit entsprechendem Anpassungsbedarf im angrenzenden Straßennetz.
- Das Gleisnetz steht im Widerspruch zu den wichtigen Kfz-Relationen.
- Ein zu signalisierender Knoten wäre in Kombination Straßenbahn/Straßenverkehr unübersichtlich und nicht leistungsfähig.

## II. Geänderte Verkehrsführung

Für den Verkehrsablauf am Rannischen Platz wäre es wünschenswert, einzelne Arme ganz oder teilweise (Einrichtungsverkehr) abzuhängen.

Dies ist aber für die geometrisch besonders problematische Anbindung der Wörlitzer Straße (siehe Pkt. 4.2) auf Grund ihrer großen Bedeutung im Kfz-Netz nahezu ausgeschlossen. In den übrigen, für die Leistungsfähigkeit und den Verkehrsablauf weniger problematischen Straßen entstünden entsprechende Verdrängungsverkehre. Darüber hinaus wären die Gestaltung der Durchfahrtsperren und deren Durchsetzung im Hinblick auf den aufrecht zu erhaltenden Straßenbahn- und Radverkehr problematisch. Wendemöglichkeiten in neu einzurichtenden Sackgassen sind bezüglich des Flächenbedarfes nicht integrierbar.

Vor dem Hintergrund o. g. Probleme wird vorgeschlagen, die grundsätzliche Verkehrslösung am Knoten beizubehalten, zumal im Normalverkehr keine Leistungsfähigkeitsdefizite bestehen bzw. zu erwarten sind. Die in unterschiedlicher Tiefe bearbeiteten Varianten (siehe Anlage 8) sind mangels Umsetzbarkeit nicht in der Vorlage enthalten, sondern können bei Bedarf im Fachausschuss erläutert werden. Die nachfolgend beschriebene Vorzugsvariante stellt damit quasi eine Zwangstrassierung im Sinne der Eingriffsminimierung dar.

### 3.2 Vorzugsvariante

#### 3.2.1 Grundzüge der Ausbildung der Verkehrsanlagen

Entsprechend den Vorgaben der Regelwerke (z. B. Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Verwaltungsvorschrift StVO) wären bei der Planung eines „kleinen Kreisverkehres“ innerhalb bebauter Gebiete folgende Grundsätze/Regelwerte zu beachten:

- Kfz-Verkehr
  - Außendurchmesser 30,0 – 35,0 m
  - möglichst senkrecht Heranführen der Knotenpunktzufahrten an die Kreisfahrbahn
  - deutliche Umlenkung geradeausfahrender Fahrzeuge durch die Kreisinsel
  - einstreifige Knotenpunktausfahrten
  - möglichst kreisrunde Fahrbahn
  - schmale Kreisfahrbahn 4,0 bis 6,0 m
  
- Straßenbahnverkehr
  - Führung über die Mitte der Kreisinsel vorzugsweise mit signaltechnischen Sicherungen (analog Bahnübergang) an den Querungen der Kreisfahrbahn
  - Führung in den Zufahrten auf besonderem Bahnkörper
  
- Radverkehr
  - bis etwa 15.000 Kfz/Tag im Regelfall auf der Fahrbahn, dabei ist ein Überholen des Radverkehrs, insbesondere durch größere Kfz, baulich auszuschließen

- alternativ ist die Führung auf separaten Radwegen möglich
- ggf. können Gehwege für den Radverkehr freigegeben werden
  
- Fußgängerverkehr
  - innerhalb bebauter Gebiete sind grundsätzlich in allen Knotenpunktsarmen Fahrbahnteiler mit Übergangsmöglichkeiten für Fußgängerüberwege vorzusehen
  - Überquerungsstellen dicht am Kreis mit guten Sichtbeziehungen

Dabei ist zu beachten, dass kleine Kreisverkehre in der Regel nur 3 bis 4 Arme besitzen. Dem Regelwerk stehen die örtlichen, kaum änderbaren Gegebenheiten am Rannischen Platz gegenüber. Die 7 Arme treffen in teilweise sehr ungünstigem Winkel und ungleichen Abstand auf die Kreisfahrbahn.

Daher gilt es die Zufahrten insbesondere die Wörmplitzer Straße so anzupassen, dass eine klare Vorfahrts- und Abbiegesituation entsteht. Um das Gleisdreieck in die Kreisinnenfläche zu integrieren, muss der Kreisdurchmesser über die für einen kleinen Kreisverkehr empfohlenen Werte erhöht werden. In den Knotenarmen mit Straßenbahn sind Fußgängerüberwege ausgeschlossen und Mittelinseln kaum einordenbar.

### 3.2.2 Beschreibung der Vorzugsvariante

Auf Grund der ungünstigen geometrischen Verhältnisse entsteht ein leicht ovaler Platz mit einem Außendurchmesser der asphaltierten Fahrbahn zwischen 44 m und 51 m. Die gepflasterte Mittelinsel wird gegenüber dem Bestand deutlich vergrößert, um

- klare, kompakte bahnübergangsähnliche Gleisquerungen zu schaffen,
- zwischen Gleis und Ringfahrbahn Verkehrsschilder aufstellen zu können,
- ein ausreichend großes, entgleisungssicheres Gleisdreieck integrieren zu können.

Als Ausgleich muss das Geschwindigkeitsniveau auf der asphaltierten Ringfahrbahn durch eine geringe Fahrbahnbreite (4,0 m breit, zuzüglich 2,5 m durch den Lkw überfahrbaren Innenring) niedrig gehalten werden.

Im Hinblick auf die heutige Belegung von 1390 Kfz/Spitzenstunde wären in der Philipp-Müller-Straße (zukünftige Willy-Brandt-Straße) benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen erforderlich und in der Wörmplitzer Straße, dem Steinweg und der Liebenauer Straße entsprechende Anlagen als nicht benutzungspflichtiges Angebot wünschenswert. Mit Rücksicht auf den immensen Parkdruck und die unzureichende Straßenraumbreite (Steinweg) ist auch künftig kaum mit einer Einrichtung von weiteren zusätzlichen Radverkehrsanlagen zu rechnen. Lediglich in der Beesener Straße konnten im Zuge des grundhaften Ausbaus benutzungspflichtige Anlagen geschaffen werden.

Die im Sinne eines Besonderen Bahnkörpers mit Gleispflaster gestaltete Mittelinsel muss für Großraumtransporte und Wartungsfahrzeuge der HAVAG komplett überfahrbar und frei von festen Einbauten bleiben.

Die Verkehrsanlage selbst wird nur im Bereich der ehemaligen Sparkasse leicht erweitert ((ca. 75 m<sup>2</sup> Grunderwerb (Mauer/Vorgartenpodest)). Hier muss zur Herstellung einer entgleisungssicheren Gleiskonstruktion für den Abzweig von der Beesener Straße in die Torstraße das vorhandene Podest (Hochbeet) vor dem Gebäude abgetragen werden. Nur so sind trotz der zwingend notwendigen größeren Gleisradien hinreichend breite Nebenanlagen realisierbar.

Im Hinblick auf die sehr ungünstigen baulichen Gegebenheiten wird nach Abstimmung mit der Oberen Verkehrsbehörde auf eine signaltechnische Sicherung der Gleisquerungen verzichtet. Der Vorrang der Straßenbahn wird durch Beschilderung gesichert. Dies ist auf Grund der geringen Geschwindigkeiten der Straßenbahn (in den Weichen- und Bogenbereichen nur 15 - 25 km/h zulässig) analog dem Bestand vertretbar. Durch die bessere Übersichtlichkeit und den griffigeren Fahrbahnbelag wird eine deutliche Reduzierung der Unfälle erwartet.

Die Einmündung der Wörmitzer Straße wird soweit wie möglich abgewinkelt, um wenigstens etwas Abstand zur Torstraße zu gewinnen und dadurch die heute unübersichtliche Abbiegesituation besser zu verdeutlichen.

Trotz der hohen Verkehrsbelegung von über 1500 Kfz/Spitzenstunde wird auf Grund der unzureichenden Breiten der Nebenanlagen am Kreisel und der meist fehlenden Fortsetzung in den einmündenden Straßen am Rannischen Platz selbst auf Radverkehrsanlagen verzichtet. Damit ist besonderer Wert auf eine fahrradfreundliche Gestaltung der Ringfahrbahn zu legen. Das Geschwindigkeitsniveau muss möglichst niedrig sein und Überholvorgänge sind durch die bauliche Gestaltung zu unterbinden. Eine Freigabe der überwiegend in Betonsteinpflaster ausgeführten Gehwege für Radfahrer ist auf Grund der Enge (Engstellen  $\geq$  1,8 m) und der sehr hohen Fußgängerbelegung (abschnittsweise über 400 Fußgänger/Stunde) nicht empfehlenswert. Im Platzbereich sollen dezentral Fahrradbügel integriert werden. Dafür bieten sich die abschnittsweise breiten Gehwege an. Die genaue Lage wird im weiteren Planungsprozess festgelegt. Außerdem werden die Leitgeländer schon heute zum Abschließen von Fahrrädern genutzt.

Der Platz wird weitgehend barrierefrei ausgebaut. Dabei werden die Nebenanlagen soweit möglich verbreitert und entsprechende Bordabsenkungen an den Querungsstellen angelegt.

In allen Zufahrten ohne Straßenbahn sind Fußgängerüberwege vorgesehen. In den Knotenarmen ist zu beachten, dass

- in den Zufahrten nur die Beesener Straße und künftig auch die Torstraße über Radverkehrsanlagen verfügen, die vor dem Kreisel entsprechend sicher von der/auf die Fahrbahn zu führen sind,
- in der Liebenauer Straße und der Bertramstraße aus geometrischen Gründen Mittelinseln nicht möglich bzw. sinnvoll sind; hier wird durch Gehwegnasen versucht, die

Konfliktfläche/Querungsbreite zu minimieren und gleichzeitig widerrechtliches Parken zu erschweren,

- in der Wörmplitzer Straße die Mittelinsel weit abgerückt werden muss (daher als separater FGÜ beschildert), da die aus der gewollten Abköpfung (möglichst weitgehende Trennung der Einmündungen Torstraße und Wörmplitzer Straße) resultierenden Schleppkurven keine kreisnahe Alternative ermöglichen, dies hat aber gleichzeitig den Vorteil, dass heutige Konflikte (Abbieger vom Kreis fährt heute geometrisch geradeaus ist aber verkehrsrechtlich ein Abbieger) etwas entzerrt werden,
- mit Hilfe von Geländern (analog dem Bestand) ist ein widerrechtliches Befahren/Parken der Nebenanlagen zu verhindern; gleichzeitig sollen Geländer die Fußgänger zu den entsprechend barrierefrei zu gestaltenden Querungen leiten. Auf zusätzliche Poller soll vorerst verzichtet werden.
- in den Zufahrten mit Straßenbahn Mittelinseln als Querungshilfen geometrisch nicht möglich sind.

Die heute in der Kreisfahrbahn vorhandene Bushaltestelle (Endstelle BL 30) wird im Interesse einer sicheren, barrierefreien Verkehrsanlage in die Bertramstraße verlegt. Die Wendefahrt erfolgt dann über Jacobstraße/Steinweg. Damit werden die Umsteigebeziehungen gleichzeitig weiter optimiert. Für mögliche Umleitungsverkehre der Straßenbahn bestehen nicht weiter auszubauende Haltemöglichkeiten im Bereich der Torstraße. Die Nachtbuslinie 97 soll künftig in beiden Richtungen durch den Steinweg verkehren und die Straßenbahnhaltestellen mit bedienen.

Ausgangs des Steinweges und der Bertramstraße sowie eingangs der Liebenauer Straße werden Andienzonen geschaffen/erhalten. Dabei wird die Zone im Steinweg analog der übrigen bereits ausgebauten Bereichen des Steinweges höhengleich mit dem Fußweg mit einer Breite von ca. 2,30 m ausgebaut.

#### **4. Kosten und Finanzierung**

Die voraussichtlichen Baukosten auf der Grundlage einer Kostenschätzung betragen bei grundhaftem Ausbau entsprechend der Vorzugsvariante ca. 4,7 Mio. Euro (brutto). Eine Finanzierung des Rannischen Platzes soll über das Stadtbahnprogramm erfolgen, da alle Leistungen Teil des Ausbaus der Bahnanlagen bzw. eine Folge dieses Ausbaus sind. Gleiches gilt für die Grunderwerbskosten.

Daher ist die finanzielle Beteiligung der Stadt Halle am Vorhaben derzeit haushaltseitig nicht vorgesehen. Gleichzeitig entstünde damit (heutiger Kenntnisstand zur Finanzierung und aktuelle Rechtslage) keine Ausbaubeitragspflicht.

Im Rahmen des Stadtbahnprogrammes Halle wird durch die HAVAG für die förderfähigen Kosten der ÖPNV Maßnahme eine 90-prozentige Förderung (Anteil Bund 60 %, Anteil Land 30 %) 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 Grunderwerb (im Bereich der Stützmauer an der ehemaligen Sparkasse) erforderlich.

Mit den Eigentümern führt die HAVAG entsprechende Gespräche. Entsprechende Wertgutachten des Gutachterausschusses wurden veranlasst. Die Stadt würde die benötigten Flächen dann auf Kosten des Vorhabens (ohne finanzielle Beteiligung) übernehmen.

## **5. Stellungnahme des Fuß- und Radwegbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit**

Die Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten liegt als Anlage 5 bei. Die Belange der Radfahrer wurden vollständig und die der Fußgänger weitestgehend berücksichtigt. Gesicherte (signalisierte) Gleisquerungen werden mit Rücksicht auf die übrigen Verkehrsteilnehmer (siehe 3.2.2) und den Förderzweck (Beschleunigung ÖPNV) in den Knotenarmen mit Straßenbahnverkehr nicht vorgesehen.

Die Familienverträglichkeit wurde nach Formblatt überprüft (siehe Anlage 6).

Die Prüfung der Barrierefreiheit erfolgte über die Checkliste zur barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen (siehe Anlage 7), die mit dem Behindertenbeauftragten besprochen wurde. Entsprechend der Abstimmungen wird das Vorhaben als barrierefrei eingeschätzt. Auf Grund der vorhandenen Topographie werden punktuell Grenzwerte für Quer- und Längsfälle überschritten.

## **6. Termine und weiteres Vorgehen**

Im Anschluss an die notwendigen Planungsphasen und die Baurechtschaffung soll der Umbau im Jahr 2014 erfolgen. Ziel ist es dabei, mit Ausnahme einer Vollsperrung in den Sommerferien, immer einen durchgehenden Straßenbahnverkehr auf zwei Streckenästen aufrecht zu erhalten. Die Sperrzeit des Steinweges ist dabei zu minimieren. Der Kfz-Verkehr wird entsprechend dem Baufortschritt umgeleitet und die notwendigen Anliegererschließungen gewährleistet. Genaue Aussagen zum Bauablauf sind erst nach Klärung der notwendigen Leitungsumverlegungen der Versorgungsunternehmen möglich.