

## **Vorlage zum Gestaltungsbeschluss Ausbau / Umgestaltung Verkehrsknoten Am Steintor**

### **Inhaltsverzeichnis**

1. Veranlassung
2. Ergebnis der Vorplanung
  - 2.1. Allgemeines
  - 2.2. Grundsätzliche Lösung
    - 2.2.1. Kreuzungsbereich Ludwig-Wucherer-Straße / Berliner Straße
    - 2.2.2. Platzbereich
  - 2.3. Prozess der Bürgerbeteiligung und dessen Ergebnis
3. Beschreibung der Vorzugsvariante
  - 3.1. Kfz-Führung
  - 3.2. Verkehrsführungen im Platzbereich – ÖPNV
  - 3.3. Radverkehrsführung
    - 3.3.1. Allgemeines
    - 3.3.2. Vorgeschlagene Lösung
  - 3.4. Fußverkehr
4. Gestaltungsprinzipien / Materialwahl
  - 4.1. Gestaltung des Platzes
    - 4.1.1. Platzfläche
    - 4.1.2. Grünflächen
  - 4.2. Gestaltung der Platzränder in Verlängerung der Straßenfluchten
5. Kosten und Finanzierung
6. Stellungnahme des Fuß- und Radwegbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und Nachweis der Barrierefreiheit
7. Termine und weiteres Vorgehen

## Anlagenverzeichnis

1. Übersichtskarte
2. Lagepläne der Vorzugsvariante
  - 2.1. Gesamtlageplan
  - 2.2. Teillageplan Kreuzung Ludwig-Wucherer-Straße / Berliner Straße
  - 2.3. Teillageplan Platz Am Steintor
  - 2.4. Plan Verkehrsorganisation im Platzbereich
3. Regelquerschnitte
  - 3.1. Regelquerschnitt RQ1 - Am Steintor (verlängerte Krausenstraße)
  - 3.2. Regelquerschnitt RQ2 - Am Steintor (verlängerte Magdeburger Straße)
  - 3.3. Regelquerschnitt RQ3 - Am Steintor (verlängerte Große Steinstraße)
  - 3.4. Regelquerschnitt RQ4 - Ludwig-Wucherer-Straße
  - 3.5. Regelquerschnitt RQ5 und 6 - Engstellen Am Steintor (an der Einmündung Ludwig-Wucherer-Straße)
4. Gestaltungsplan Teilbereich Platz Am Steintor
5. Details zur Gestaltung (werden in der weiteren Planung fortgeschrieben)
  - 5.1. Detail zur Gestaltung Am Steintor (verlängerte Krausenstraße – Südseite)
  - 5.2. Detail zur Gestaltung Am Steintor (verlängerte Magdeburger Straße – Ostseite)
  - 5.3. Ludwig-Wucherer-Straße
  - 5.4. Detail zur Gestaltung verlegte Ludwig-Wucherer-Straße
  - 5.5. Detail zur Gestaltung Platzbereich
  - 5.6. Detail zur Gestaltung Zentrale Haltestelle
6. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten
7. Familienverträglichkeitsprüfung auf der Grundlage des Kriterienkataloges B
8. Prüfung der Barrierefreiheit nach Checkliste
9. Variantenübersicht  
(Die verworfenen Varianten können bei Bedarf im PA erläutert werden)
  - 9.1. Variantenübersicht Teilbereich Knoten
  - 9.2. Variantenübersicht Teilbereich Platz
10. Flächenbedarfsplan

## 1. Veranlassung

Der Verkehrsknoten Am Steintor ist wesentlicher Bestandteil der vom Stadtrat beschlossenen Stufe 1 (Linie 1) des Stadtbahnprogramms Halle. Im Rahmen dieser beim Land und beim Bund zur Förderung beantragten Maßnahme, soll die Attraktivität des Straßenbahnverkehrs erhöht werden. In Bezug auf das Vorhaben Am Steintor betrifft das insbesondere den Abbau von Behinderungen (Verspätungen) des Straßenbahnverkehrs durch Separierung des Gleiskörpers (sog. Besonderer Bahnkörper) und den barrierefreien Ausbau der Haltestellen.

Eine besondere Dringlichkeit der Maßnahme ergibt sich aus der notwendigen Sicherung des Straßenbahnverkehrs. Neben dem abschnittsweise desolaten Gleis- und Fahrbahnzustand steht die vorhandene Beschilderung, die der Straßenbahn heute einen Vorrang einräumt, im Widerspruch zu den verkehrsrechtlichen Vorgaben.

Zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen soll möglichst eine Zentralhaltestelle, mindestens aber eine zentrale Haltestelle mit kurzen und sicheren Umsteigebeziehungen zu den übrigen Haltestellen entstehen. Dabei sind Fahrbahnquerungen zwischen den Haltestellen sowie zu den wesentlichen Zielen der Fahrgäste nach Möglichkeit zu vermeiden, mindestens aber sicher zu gestalten.

Durch die Neuorganisation der Aufteilung des Straßenraumes für den Straßenbahnverkehr werden auch die Teilanlagen für die übrigen Verkehrsarten als Folgemaßnahmen neu organisiert und zeitgemäß gestaltet. Dabei sind die wesentlichen baulichen Veränderungen im Umfeld (Steintor-Campus, geplantes Parkhaus der Martin-Luther-Universität (MLU), Passage) und die dadurch entstehenden neuen Verkehrsbedürfnisse zu berücksichtigen.

Neben der verkehrstechnischen Funktion hat der Platz am Steintor aber auch eine wichtige städtebauliche Bedeutung, als Tor zur Altstadt und Kristallisationspunkt im Stadtbild. Gleichzeitig verfügt er als grüner Stadtplatz auch über das Potential, sich zu einem attraktiven Quartiersplatz für die nördliche Innenstadt zu entwickeln.

Im gegenwärtigen Zustand ist der Platz jedoch in erster Linie als Verkehrsknoten mit eher untergeordneten Verweilqualitäten erlebbar. Der Grünbereich in der Mitte wirkt dabei als eigenständige, abgeschlossene und wenig durchlässige Insel, die ihre Wirkung vor allem dem umfangreichen Altbaumbestand verdankt. Außerdem wurde 2012 der betagte Springbrunnen in den Sommermonaten wieder in Betrieb genommen und sogar in den Nachtstunden angeleuchtet.

Im Hinblick auf den Eingangsbereich zum Steintor-Varieté und den geplanten Neubau der Steintorpassage zeichnet sich hier für die Zukunft ein zusätzlicher Bedarf an nutzbarer Freifläche ab. Hinzu kommt noch die Bedeutung der Passage als direkter Zugang zum Campus der Geisteswissenschaftlichen Fakultät der MLU, woraus sich ein starker Quell- und Zielverkehr ergeben und der Steintorplatz vor allem für Studenten an Bedeutung gewinnen wird.

Diesen Entwicklungen kann nur Rechnung getragen werden, wenn die Verkehrsführung grundlegend neu definiert wird und die heute vorhandene, grüne Mittelinsel unmittelbar an die westlich angrenzende Bauflucht angebunden wird.

Auf Grund der dazu nötigen Gleisverschiebungen und der daraus resultierenden Veränderungen der übrigen Verkehrsanlagen ist die bestehende Grünfläche baulich (Wegenetz, unterirdische Bewässerungssysteme) nicht zu halten. Daraus resultiert die Notwendigkeit, die bestehenden Strukturen unter Beachtung der angestrebten Nutzungen zu erneuern. Dabei soll bei einem möglichst weitgehenden Baumerhalt ein transparenter, großzügiger, grüner Stadtplatz entstehen, der an Aufenthaltsqualität und Attraktivität gewinnt.

Aus diesem Grund wurde für die neue, über das Straßenbahnprojekt hinausgehende, Platzgestaltung ein ergänzendes städtebauliches Projekt zur Förderung beantragt, das parallel zu

den Verkehrsanlagen durch die HAVAG geplant und im Auftrag der Stadt umgesetzt werden soll.

## **2. Ergebnis der Vorplanung**

### **2.1. Allgemeines**

Das zu beplanende Gebiet umfasst den Kreuzungsbereich Ludwig-Wucherer-Straße / Parcelsusstraße / Berliner Straße, die Ludwig-Wucherer-Straße selbst (Bauende Emil-Abderhalden-Straße bis Am Steintor) sowie den Platz Am Steintor.

Grundlage der ÖPNV-Planung sind das Zielliniennetz 2025 der HAVAG (Anlage 3 des Grundsatzbeschlusses zur Realisierung des Stadtbahnprogramms Halle`25 vom 28.09.2011) sowie der Nahverkehrsplan. Damit sind Linienführungen analog dem bestehenden Liniennetz zu berücksichtigen. Entsprechend der Förderrichtlinien des Bundes (Finanzierungsvoraussetzung) ist die Schaffung eines separaten Gleiskörpers und barrierefreier Haltestellen zwingende Planungsvorgabe.

Im Kfz-Netz ist das Steintor Bestandteil eines in Halle nur rudimentär vorhandenen Innenstadtrings (2. Ring nach dem Altstadtring). Gleichzeitig stellt es eine wesentliche Anbindung des Altstadtrings aus Richtung Nordosten (B 100 / L 50) her. Auf Grund dieser Netzfunktion müsste der heute mit über ca. 30.000 Kfz/Tag hoch belastete Bereich Am Steintor/Rosspatz zur Entlastung anderer sensibler Quartiere (August-Bebel-Straße, Geiststraße) eigentlich noch mehr Verkehr aufnehmen. Hinzu kommt, dass heute einige Verkehrsteilnehmer das Steintor in den untergeordneten und damit wartepflichtigen Verkehrsbeziehungen meiden bzw. umfahren. Dem Anspruch nach mehr Leistungsfähigkeit bzw. Verkehrsraum stehen aber die baulichen Tatsachen (beengte Straßenräume, ungünstige Straßenversätze), die notwendige Separierung der Gleisbereiche (Fördervoraussetzung) sowie die gewollte Entlastung der Vorbereiche zum Steintorvarieté gegenüber. Vor diesem Hintergrund kann es deshalb nur Ziel sein, die heutige Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens für den Kfz-Verkehr aufrechtzuerhalten.

Fußgänger und Radfahrer werden heute völlig unzureichend gesichert, da wichtige Quermöglichkeiten fehlen. Um diesen Verkehrsteilnehmern mindestens angemessene Bedingungen zu bieten, müssen andere Verkehrsarten (Kfz-Verkehr) Potentiale abgeben und/oder zusätzliche Verkehrsanlagen (hier „neue“ Ludwig-Wucherer-Straße) geschaffen werden.

### **2.2. Grundsätzliche Lösung**

Das o.g. Planungsgebiet teilt sich in zwei - relativ unabhängig voneinander - zu planende Teilbereiche. Dies sind zum einen der sehr komplexe Verkehrsknotenpunkt im Bereich des Rosspatzes und der Platzbereich Am Steintor. Für beide Teilbereiche wurden verschiedene Varianten untersucht und vergleichend bewertet (siehe Anlage 9).

#### **2.2.1. Kreuzungsbereich Ludwig-Wucherer-Straße / Berliner Straße**

Die heute vorhandene Verkehrsführung ist nicht mehr StVO-konform und mit standardisierten Berechnungsverfahren nicht abbildbar. Insbesondere ortsunkundigen Fahrzeugführern fällt es schwer, sich auf dem Kreuzungsbereich zu orientieren und die häufig wechselnden Vorfahrtssituationen zu erfassen. Zudem wird die Straßenbahn durch Stausituationen im Kfz-

Verkehr erheblich behindert. Außerdem ist die Betriebsführung für die Straßenbahn auf Grund der drei hintereinander liegenden Gleisdreiecke sehr kompliziert. Erschwert wird die Situation zusätzlich durch:

- die zu realisierenden und zu sichernden Verkehrsbeziehungen für die schwächsten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer)
- den sehr geringen Versatz der Einmündungen Berliner Straße und Ludwig-Wucherer-Straße (kein ausreichender Stauraum in Länge und Breite).

Eine notwendige Separierung und Sicherung der Verkehrsströme ist nur durch zeitliche und bzw. oder räumliche Trennung zu erreichen. Dies steht jedoch o.g. Randbedingungen entgegen. (Teil-) niveaufreie Lösungen (Brücken oder Tunnel) werden im Hinblick auf die Bau- und Betriebskosten sowie die beengten Verkehrsräume bei der Untersuchung ausgeschlossen. Von der Sperrung einzelner Verkehrsbeziehungen wird Abstand genommen, da dies zu kaum vertretbaren Verdrängungen im Umfeld führen würde. Auch die Auswirkungen einer teilweisen (Einbahnstraße) oder vollständigen Sperrung des Platzes für den durchgehenden Kfz-Verkehr (z.B. in Höhe Ernst-Kromayer-Straße) wurde im Rahmen der Planung diskutiert und im Hinblick auf die negativen Konsequenzen in den dann zusätzlich belasteten Straßenzügen und Quartieren verworfen.

Prognostische Steigerungen des Verkehrsaufkommens sind nicht zu erwarten. Vielmehr ist in Abhängigkeit von der zu wählenden Vorzugslösung (Wartezeiten, Attraktivität für den Kfz-Verkehr) von kleinräumigen Verlagerungen auszugehen. Damit wurde das heutige Verkehrsaufkommen der Planung zu Grunde gelegt.

Als Vergleichsbasis für die geplante Lösung (siehe 3.1.) wurde die fiktive Leistungsfähigkeit einer Signalisierung der heutigen Bestandsanlagen unter Berücksichtigung der notwendigen Fußgängerquerungen abgeschätzt. In diesem Fall würden in den Spitzenstunden in den jeweils am stärksten belasteten Zufahrten ca. 30 bis 50% weniger Kfz das Knotensystem passieren können obwohl bei der Rechnung gegenüber der Vorzugsvariante der Planung bereits auf eine wesentliche Querungsmöglichkeit für Fußgänger zwischen den Einmündungen der Ludwig-Wucherer-Straße und der Berliner Straße verzichtet worden ist. Außerdem wäre der Straßenbahnverkehr durch die daraus resultierenden Stauerscheinungen entsprechend behindert.

Im Zusammenhang mit dem von der MLU geplanten Neubau eines Parkhauses für den Steintorcampus muss die Bebauung und Erschließung des Bereiches zwischen Hollystraße und Ludwig-Wucherer-Straße neu geordnet werden. Entsprechend einer Vorstudie der Martin-Luther-Universität soll das Parkhaus gegenüber der Berliner Straße direkt angebunden werden, um die Ludwig-Wucherer-Straße vor den aus dem Parkhaus resultierenden Verkehr zu schützen. Gleichzeitig wurde im Rahmen der städtischen Verkehrsvariantenuntersuchung festgestellt, dass eine zuerst nur theoretisch betrachtete konventionelle signalisierte Kreuzung die einzige Variante ist, die die heutigen Verkehrsmengen weitgehend leistungsfähig abwickeln kann. Damit ergab sich die einmalige Chance, die Komponenten Kreuzung und äußere Erschließung Parkhaus planungstechnisch „übereinander zu legen“. Im Ergebnis dessen ist es mit minimalen zusätzlichen - mit der Martin-Luther-Universität vorabgestimmten - Gebäudeabriss möglich, von der zu signalisierenden Einmündung Emil-Abderhalden-Straße bis zur Berliner Straße die Ludwig-Wucherer-Straße für den KFZ-Verkehr neu zu trassieren. Die notwendigen Schallschutzmaßnahmen für die wenigen betroffenen Anlieger sind grundsätzlich in der Planung/Kostenschätzung berücksichtigt. Im Rahmen der Entwurfsplanung werden die möglichen, wirksamen und finanzierbaren Varianten zum Schallschutz und dessen Detailgestaltung in enger Abstimmung mit den betroffenen Anlieger erarbeitet. Die Vorzugsvariante wird danach im Rahmen der Planfeststellung dem Grunde nach festgelegt.

### 2.2.2. Platzbereich

Im Interesse der angestrebten Aufwertung der Westseite (Steintorvarieté und Steintorpassage) ergab sich sehr klar die Notwendigkeit der Verlagerung des Kfz-Verkehrs. Dies spiegelte sich auch in der weitgehenden Übereinstimmung der Kfz-Führung in den in die engere Auswahl einbezogenen Varianten P1, P.1.1, P3 und P4 wieder. Die Kfz-Führung schafft gleichzeitig eine sichere fußläufige Verbindung zwischen den Haltestellen und dem Campus sowie zwischen den Haltestellen untereinander. Für die heute teilweise leer stehenden Ladenlokale ergeben sich dadurch Entwicklungschancen, z.B. durch die Einrichtung von Flächen für Außengastronomie oder die optische Aufwertung des Umfeldes durch die Einordnung von Bäumen.

Problematischer gestaltet sich die Gleisführung und damit die Lage der Haltestellen. Hier stellen die vorhandene Fahrzeugflotte der HAVAG und die daraus abgeleiteten notwendigen Längen für barrierefreie Haltestellen, die zwingend in der Geraden liegen müssen (45 m Bahnsteigkante + beidseitig ca. 15 m Übergangsbereich), ein sehr enges Korsett dar. Letztendlich musste das Ziel der Schaffung einer Zentralhaltestelle aufgegeben werden, was bei nur ca. 20% Umsteigeranteil und nur einer dezentral haltenden Linie (Linie 12) noch hinzunehmen ist. Die Gründe dafür liegen hauptsächlich in der nicht herstellbaren Barrierefreiheit an einer zentralen Haltestelle und der in dieser Variante mangelnden Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Krausenstraße/Magdeburger Straße, die sich auch erheblich auf den Straßenbahnverkehr auswirken würde. Außerdem lehnte der Fördermittelgeber einen zweimaligen Halt (Fahrzeitverlust) bzw. ein Durchfahren von Haltestellen ohne Halt ab. Damit waren die Varianten 1 und 2 mangels Finanzierbarkeit auszuschließen. Kleinräumig waren dann noch die Busführung mit entsprechenden Haltestellen, Taxistellplätze und die Andienung zu klären. Für die Busse von OBS soll in Richtung Bahnhof die Haltestelle der Linie 27 mit benutzt werden. In der Gegenrichtung soll für OBS eine Haltestelle nördlich der Mittelinsel an der Ernst-Kromayer-Straße angelegt werden.

Alle Umbauvarianten greifen in hohem Maße in die vorhandene Platz-/ Grünstruktur ein. Ein Erhalt der verbleibenden baulichen Substanz ist daher wenig sinnvoll und im Hinblick auf die gewünschte Nutzungs- und Gestaltungsqualität nicht zukunftsorientiert. Unabhängig von der jeweiligen Gestaltung soll der Baumbestand soweit möglich erhalten und durch Neupflanzungen ergänzt werden. Zur Bewertung der Vitalität und Standsicherheit der Bäume wurde ein Baumgutachten erstellt. Von den 102 der im Platzbereich vorhandenen Bäume wurden 49 als unbedingt erhaltenswert eingestuft. Neun Bäume weisen so große Schäden auf, dass sie als gefährlich gelten und zwingend entfernt werden müssen. Alle in der Vorplanung abschließend geprüften Varianten (P1-P4) verursachen in etwa einen gleich starken Eingriff in den Baumbestand.

Der technische Zustand des Brunnens ist noch zufriedenstellend, so dass er an Ort und Stelle noch einige Jahre weiter betrieben werden könnte. Im Zuge einer zukunftsfähigen Neugestaltung wäre jedoch die Anlage eines neuen Wasserspiels vorstellbar, das dann durchaus auch interaktive Elemente mit einem hohen Spielwert aufnehmen und damit auch für Kinder ein attraktiver Anziehungspunkt sein könnte.

Die Rasen- und Wechselbepflanzungsflächen sind heute mit einer automatischen Unterflur-Bewässerungsanlage ausgestattet. Diese Technik ist für die neu entstehenden Grünflächen auch zwingend wieder vorzusehen. Auf Grund des umfangreichen und stark wasserzehrenden Altbaumbestandes ist sonst eine qualitativ hochwertige, dauerhafte Etablierung solcher Grünflächen an diesem Standort nicht möglich.

Die Toilettenanlage an der Krausenstraße ist in einem baulich guten Zustand und kann erhalten werden. Der Kiosk an der Magdeburger Straße muss wegen der geplanten Trassen-

führung der Straßenbahn entfernt werden, was im Einklang mit dem vorliegenden Pachtvertrag steht.

Ein Erhalt des Kiosks an der Großen Steinstraße wäre theoretisch möglich. Allerdings rückt das Bauwerk durch die veränderte Gleisführung unmittelbar an die Haltestelle heran. Dadurch wird die Einbindung in die neue Höhensituation, die sich aus dem barrierefreien Ausbau des Haltestellenbereiches und der damit verbundenen Geländeanhebung ergibt, sehr schwierig. Das Gelände müsste entweder sehr stark geneigt oder um den Kiosk durch eine Stufe abgefangen werden. Gleichzeitig müsste ein Innenumbau erfolgen und die Verkaufstheke verlagert werden. Die Aufrechterhaltung des Betriebes einschließlich der Andienung und Gewährleistung der Medienerschließung während der Bauphase wird als sehr aufwendig eingeschätzt und ist mit zusätzlichen Kosten verbunden. Das Bauwerk ist mit vertretbarem Aufwand nicht zu versetzen, seine Einbindung in eine völlig neue Platzgestaltung als eher fragwürdig anzusehen.

Laut Pachtvertrag steht der Eigentümerin eine Restwertentschädigung bei Abriss des Baukörpers zu. Die Bewertung wird derzeit (Stand Februar 2013) von der zuständigen Landesbehörde durchgeführt.

Die Eigentümerin sieht für sich selbst eine Nutzungsperspektive von noch drei bis fünf Jahren, wovon bis zum eigentlichen Baubeginn bereits zwei Jahre verstrichen sein werden. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, den Vertrag nach der Bestätigung der Planung durch den Stadtrat zu kündigen. Der Abriss des Kioskes wird dann im Zuge der Baumaßnahme erfolgen. Der Kiosk kann bis dahin von der heutigen Eigentümerin weitergenutzt werden. Über die Möglichkeit der Kombination eines geplanten Baubüros vor Ort mit einem temporären gastronomischen Angebot laufen Gespräche mit der Eigentümerin. Das städtische Angebot zur Vermittlung eines geeigneten Ladenlokals wurde von der Eigentümerin ausgeschlagen.

### **2.3. Prozess der Bürgerbeteiligung und dessen Ergebnis**

Zu Planungsbeginn (Grundlagenermittlung) wurden die Anlieger und Gewerbetreibenden mit Hilfe eines Fragebogens nach ihren Belangen befragt. Als neuer Ansatz wurde in einer sehr frühen Phase der Vorplanung über die Planungsstände mit den Bürgern diskutiert. So stellten die Planer ihre Arbeitsstände im Rahmen der Veranstaltungen der Werkleitz-Gesellschaft (Werkleitz-Festival 2012) vor und diskutierten Varianten mit interessierten Bürgern. Im Rahmen der Bürgerversammlung am 19.07.2012 sind der Arbeitsstand und die damals in der engeren Auswahl befindlichen Varianten vorgestellt und mit den Bürgern diskutiert worden. Die Planungsstände sind im Internet einsehbar und hingen im Technischen Rathaus aus. Im Sommer wurden die Bürger um ihre Meinung sowie um Anregungen und Hinweise gebeten. Dafür wurden bei der Bürgerversammlung Faltblätter mit eingelegten Fragebögen verteilt.

Bis zum 31.08.2012 erreichten die Stadtverwaltung 65 Meinungsäußerungen, die unter erheblicher Verlängerung der Einreichungsfrist alle gewertet wurden. Viele Äußerungen beschränkten sich auf den Platz oder auf den Kreuzungsbereich.

Die Grobauswertung ergab folgende Ergebnisse; wobei sich nicht alle Äußerungen auf alle Aspekte bezogen:

- Kreuzungsbereich Berliner Straße / Ludwig-Wucherer-Straße  
fast 90% (23 Meinungen von 26 Meinungen zum Kreuzungsbereich) der Bürger sprachen sich für die vorliegende Vorzugsvariante („neue“ Ludwig-Wucherer-Straße mit Kreuzungslösung) aus
- Platzbereich Am Steintor

von 49 Meinungsäußerungen zum Platzbereich waren 60% der Bürger für die vorliegende Vorzugsvariante (Kfz, Gleisführung / Haltestellenlage). 50% der Bürger wünschen sich eine zeitgemäße Neugestaltung des Platzes. Viele Bürger wünschen ein Wasserspiel (Erhalt bzw. Neubau).

Ein Kiosk wurde nur von acht Bürgern thematisiert. Davon waren zwei für seine Verlagerung in ein Ladenlokal.

Das WC spielte mit vier Meinungen auch nur eine untergeordnete Rolle.

Außerdem übergab die Kiosk-Betreiberin Mitte Oktober eine Unterschriftenliste für den Erhalt des Parks. Darüber hinaus wurde eine Vielzahl Zettel mit vorformulierten Antworten zum Ankreuzen abgeben, die in der vorliegenden Form nicht von der Stadt ausgegeben wurden und ohne Zustimmung von Stadt und HAVAG unter Verwendung der Logos einen offiziellen Anschein hatten.

Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung wurden im Rahmen der ExWoSt-Veranstaltung am 14.10.2012 die Ergebnisse der Öffentlichkeit präsentiert, die Planungsstände vorgestellt und diskutiert. Außerdem wurden die Planungen am 17.09.2012 im Gestaltungsbeirat erörtert. Im Ergebnis dieser intensiven Öffentlichkeitsarbeit wurden die Planungen weiter fortgeschrieben und trotz des enormen Zeitdrucks bei der Realisierung des Stadtbahnprogrammes Halle im Rahmen der Informationsveranstaltung am 22.01.2013 nochmals mit den Bürgern diskutiert. Der Wunsch der Bürger nach stärkerer Begrünung wurde bei der Überarbeitung der Vorplanung berücksichtigt. Die Idee des ursprünglich vorgesehenen „steinernen“ Stadtplatzes mit einzelnen Rasenschollen wurde verworfen. Der Anteil der Grünflächen wurde ebenso wie die Anzahl der neu zu pflanzenden Bäume deutlich vergrößert. Auch der Wunsch nach einem Wasserspiel wurde beachtet.

### **3. Beschreibung der Vorzugsvariante**

#### **3.1. Kfz-Führung**

Im Bereich des Rossplatzes (siehe Anlage 2.2) entsteht eine signalisierte Kreuzung, die unter Beachtung der notwendigen Freigaben für Fußgänger, Radfahrer und die Straßenbahn in den Spitzenzeiten an der Leistungsfähigkeitsgrenze betrieben werden muss.

Diese Knotenpunktform hat sich im Ergebnis eines umfangreichen Variantenvergleiches als die mit Abstand leistungsfähigste Lösung (auch im Vergleich zu verschiedenen Kreisverkehrslösungen) erwiesen. Der Kfz-Verkehr vom/zum Reileck wird über die „neue“ Ludwig-Wucherer-Straße geführt und an einer zu signalisierenden Kreuzung Emil-Abderhalden-Straße wieder in die Bestandstrasse der Ludwig-Wucherer-Straße überführt. Die Berliner Straße und die Paracelsusstraße werden mit geringen Modifikationen angebunden. In Richtung Süden (Platz Am Steintor) wird die Straßenbahn in die westliche Seitenlage verlegt. Damit können die sonst zu sichernden Gleisanbindungen in/aus Richtung Ludwig-Wucherer-Straße ohne zusätzliche Konfliktpunkte mit dem Kfz-Verkehr angebunden werden.

Entsprechend dem gestalterischen Wunsch nach der Schaffung eines Vorbereichs am Variété, wurde der Kfz-Verkehr von der westliche Platzfläche weitgehend verdrängt. Die Verbindung zur Altstadt (wobei die amtliche Wegweisung zur Altstadt über die Volkmannstraße und den Riebeckplatz führt) erfolgt über die verlängerte Magdeburger Straße (Ostseite) und die verlängerte Krausenstraße (Südseite). Um den zusätzlichen Verkehr bewältigen zu können, muss die schon heute signalisierte Kreuzung Magdeburger Straße / Krausenstraße um entsprechende Abbiegestreifen ergänzt werden. Dabei war es auf Grund der Platzverhältnisse



und des Versatzes in der östlichen Randbebauung nicht möglich, die bereits heute verbotene Linksabbiegemöglichkeit aus Richtung Norden in die Krausenstraße zu realisieren. Auf Grund des geringen Bedarfs und der vorhandenen Alternativen (Jahnstraße, Friesenstraße bzw. Krausenstraße / Volkmannstraße) ist die Beibehaltung dieser Einschränkung unproblematisch. Zur Schaffung ausreichend breiter und damit sicherer Verkehrsanlagen muss an der Südwestecke des Geländes des Klinikums die Mauer und das Denkmal des Anatomen Herrn Roux geringfügig versetzt werden. Dazu werden entsprechende Anträge bei den Fachbehörden gestellt. Seitens des Klinikums wurde alternativ der Vorschlag unterbreitet, die Büste in den Park der Anatomie zu versetzen.

Im Bereich der verlängerten Krausenstraße werden die drei Taxistellplätze angeordnet und zehn öffentliche Parkplätze wieder hergestellt. Auf der Ostseite des Platzes (in Verlängerung der Magdeburger Straße) werden fünf Stellplätze neu geschaffen. Alternativ zu einzelnen Stellplätzen wäre auch punktuell die Möglichkeit zu einem Freisitz (z. B. Kaffee Wilhelm) gegeben. Damit können im Platzbereich von den heute 26 vorhandenen Stellplätzen 15 wieder eingeordnet werden. Das Halten von Kfz zum Ein- bzw. Aussteigen ist außerhalb der Kreuzungsbereiche bzw. der Querungshilfen (Mittelinseln) möglich.

Gleichzeitig wird der kleine Parkplatz eingangs der Großen Steinstraße an die neuen Verkehrsanlagen angepasst. Durch das Wiedereinordnen von Bäumen (die Alten wurden vor wenigen Jahren gefällt), die zwei Behindertenstellplätze (auf Grund der notwendigen Breite nur hier einordenbar) und die regelkonforme Gestaltung reduziert sich die Anzahl von heute 20 auf 16 Stellplätze (inklusive der Behindertenstellplätze).

Die mit dem Bau des Parkhauses in der Ludwig-Wucherer-Straße entfallenden 16 Stellplätze werden durch den Parkhausneubau ausgeglichen. Für die Anlieger (Physiotherapie, ...) sind zwei Behindertenstellplätze vorgesehen.

Innerhalb des Platzbereiches ist für die Gleisbereiche die Anordnung einer Tempo-20-Zone vorgesehen, um die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs zu gewährleisten. Zu den Radverkehrsanlagen und den Gehwegbereichen erfolgt eine sogenannte „weiche Trennung“ mittels 3 cm hoher Borde analog der Altstadt. Der Bahnverkehr wird dadurch nicht behindert, da die mögliche Geschwindigkeit der Straßenbahn auf Grund der Weichen, Gleiskreuzungen und der engen Gleisbögen beschränkt ist. Das Andienen ist im Platzbereich analog dem Marktplatz/Riebeckplatz möglich. Für Kfz soll dabei der Bahnkörper zur Vermeidung von Schleichverkehren nur in der Relation von der Ludwig-Wucherer-Straße zur Großen Steinstraße mit Beschränkungen auf 7,5 t und ggf. auch nur zeitlich begrenzt analog der Großen Ulrichstraße freigegeben werden. Für Sondertransporte (Bühnentechnik, ...) ist eine separate Zufahrtsmöglichkeit in Höhe der Fußgängerquerung Ernst-Kromayer-Straße vorgesehen, die über entsprechende Genehmigungen geregelt wird. Für das Ein- und Ausladen können die ausreichend breiten Gehwegflächen genutzt werden. Im Bereich der Engstelle zwischen Ludwig-Wucherer-Straße und Platz Am Steintor ist jedoch im Interesse des fließenden Verkehrs kein Andienbereich integrierbar. Hier muss auf benachbarte Flächen ausgewichen werden.

### **3.2. Verkehrsführungen im Platzbereich - ÖPNV**

Durch die Verlagerung des Kfz-Verkehrs und die weitgehende Separierung des Radverkehrs kann durchgängig ein Besonderer Bahnkörper geschaffen werden. Dieser muss lediglich von minimalem Lieferverkehr (siehe 3.4.1.) und im Bereich einer kurzen Engstelle zwischen der Ernst-Kromayer-Straße und der Ludwig-Wucherer-Straße (nur in Richtung Norden) vom Radverkehr mit benutzt werden. Die Einbindung in die angrenzenden Straßenzüge erfolgt dabei an den signalisierten Kreuzungen sowie an einer neu zu schaffenden Bahnübergangssicherung im Bereich der Einmündung Große Steinstraße/Krausenstraße.

Im Straßenbahnnetz ist das Steintor ein zentraler Knotenpunkt mit vielen Direktverbindungen. Entsprechend der Untersuchung zur Optimierung des Liniennetzes 2025 aus dem Jahr 2008, die die Grundlage der Erarbeitung des Stadtbahnprogramms Halle bildete, müssen diese Verbindungen auch mit ihren heutigen Fahrwegen bestehen bleiben. Hinzu kommen die Gleisverbindungen, die für die Anbindung des Betriebshofes, für Fahrzeugwechsel beim Übergang von/zu den Schwachverkehrszeiten sowie für Umleitungs- und Havariesituationen zwingend notwendig sind.

Ca. 11.800 Fahrgäste/Tag (werktags Mo – Fr.) fahren heute über den Platz. Am Steintor steigen derzeit ca. 5.900 Fahrgäste/Tag (werktags Mo. – Fr.) ein bzw. aus. Der Anteil der Umsteiger beträgt dabei ca. 20%. Die meisten Umsteigevorgänge erfolgen von bzw. zur Linie 1. Damit ist die dezentrale Haltestelle der Linie 12 vertretbar, zumal aus Richtung Markt noch eine weitere Linie (heute Linie 6) in Richtung Reileck verkehren soll.

In den Schwachverkehrszeiten wird die Buslinie 27 von der Berliner Brücke bis zum Steintor verlängert. Dafür ist eine Haltestelle straßenseitig am Bahnsteig der Linie 12 vorgesehen. Von dieser Haltestelle fahren die Busse dann mit Hilfe einer Sonderregelung am Knoten Krausenstraße über Krausenstraße, Jahnstraße zur Berliner Straße. Die Haltestelle Friesenstraße wird dabei in Richtung Berliner Brücke nicht bedient.

### 3.3. Radverkehrsführung

#### 3.3.1. Allgemeines

Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurden die denkbaren Möglichkeiten einer sicheren und möglichst kontinuierlichen Radverkehrsführung untersucht. Außerdem sind die vorhandenen und geplanten Radverkehrsführungen im Umfeld zu berücksichtigen:

- Paracelsusstraße                      - Radwege
- Berliner Straße                        - Radfahrstreifen
- Ernst-Kromayer-Straße               - Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Krausenstraße                         - Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Magdeburger Straße                 - Ostseite Radweg, Westseite Schutzstreifen
- Große Steinstraße                    - derzeit keine, nach Ausbau ggf. Schutzstreifen (Ziel)
- geplante Passage                      - für Radverkehr ungeeignet (Treppe)
- Ludwig-Wucherer-Straße            - Radfahrstreifen

Hinzu kam die Forderung des Fördermittelgebers nach einer (möglichst weitgehenden) Separierung des Radverkehrs vom Straßenbahnverkehr.

Grundsätzlich entstehen mit dem geplanten Umbau ein zusammenhängendes System, das aus zwei verkehrsrechtlich relativ autarken Komponenten

- entlang der Kfz-Fahrbahnen und
- entlang der Gleisbereiche und im Platzbereich,

besteht. In dieser Kombination stellen sie einen akzeptablen Kompromiss und eine wesentliche Verbesserung zum Bestand dar. Dies setzt jedoch eine entsprechende Wegweisung an den kritischen Punkten voraus.

In die weitere Planung werden dezentrale Radabstellmöglichkeiten im Platzbereich und in der Ludwig-Wucherer-Straße integriert.

### 3.3.2. Vorgeschlagene Lösung

Entsprechend den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sind in der „neuen“ Ludwig-Wucherer-Straße Radfahrstreifen / Radwege (unter Berücksichtigung des geringen Schwerverkehrsanteils ggf. auch Schutzstreifen) nötig. Auf Grund der vorhandenen Platzverhältnisse sind diese jedoch nicht auf beiden Seiten integrierbar. In Richtung Osten ist ein 2,10 m breiter Radweg vorgesehen. Auf Grund der fehlenden Ziele und der geografischen Lage ist ein paralleler Gehweg hier nicht zwingend erforderlich und räumlich auch nicht einzuordnen (Bestandsgebäude, Freihaltefläche Parkhaus). In der Gegenrichtung (Richtung Reileck) können „sichere Radfahrer“ die Fahrbahn nutzen. Zusätzlich wird der angrenzende Gehweg für den Radverkehr freigegeben. Da von dem ca. 3,5 m breiten Gehweg gleichzeitig der Zugang zu dem großen Hörsaal (Hollystraße 1) erfolgt, sind hier separate Radverkehrsanlagen nicht integrierbar. Die hier getroffenen Aussagen stehen unter dem Vorbehalt der detaillierten Prüfung im Rahmen der Entwurfsplanung. Ggf. kann sich im Ergebnis dieser Prüfung die Notwendigkeit kurzer Engstellen in den Nebenanlagen ergeben, um die Realisierbarkeit des Parkhauskonzeptes nicht zu gefährden.

Die alte Ludwig-Wucherer-Straße vermittelt weiterhin die Verbindung zum Platz Am Steintor und soll beidseitig des Gleisbereiches mit Radwegen ausgestattet werden.

In der Verlängerung der Magdeburger Straße sind auf Grund der Kfz-Belegung Radfahrstreifen bzw. Radwege nötig. Die äußerst beengten Platzverhältnisse im Bereich des ehemaligen Arbeitsamtes lassen Radverkehrsanlagen jedoch nur auf einer Seite zu. Dafür wurde eine Radverkehrsanlage in Richtung Norden vorgesehen. Diese wird im Bereich der Parkplätze als Radfahrstreifen und anschließend zwischen Krausenstraße und Berliner Straße im Interesse ausreichend breiter Nebenanlagen (Dreigliedrigkeit des Straßenraumes) als Radweg ausgebildet. Die Gegenrichtung wird über die Radwege entlang der Gleistrassen über den Platzbereich geführt. In den Haltestellenbereichen wird der Radweg (analog Beesener Straße) regelkonform angehoben.

In der Verlängerung der Krausenstraße werden auf der Südseite zur Erzielung ausreichend breiter Nebenanlagen (Dreigliedrigkeit des Straßenraumes) ein Radweg und in der Gegenrichtung wegen des Längsparkstreifens ein Schutzstreifen angeboten.

In der mittelfristig auszubauenden Großen Steinstraße (auch Bestandteil der Stufe 1 des Stadtbahnprogramms) werden voraussichtlich maximal Schutzstreifen integrierbar sein. Daher wurden hier bis zum Bauende auch Schutzstreifen vorgesehen, die das Andienen ermöglichen und die Einfahrmöglichkeit in den Platzbereich im Bereich der Bahnübergangssicherung verbessern.

Der Radverkehr aus Richtung Große Steinstraße in Richtung Norden wird auf Radwegen entlang der Gleise bis in Höhe der Ernst-Kromayer-Straße geführt. Hier muss er sich entsprechend seinem Ziel und unterstützt durch entsprechende Wegweiser entscheiden. In Richtung Berliner Straße/Paracelsusstraße muss er mit Hilfe der ausreichend breiten unsignalisierten Querungshilfe auf die Ostseite der „verlängerten“ Magdeburger Straße wechseln. In Richtung Ludwig-Wucherer-Straße muss er auf Grund der beengten Platzverhältnisse bis zur Ludwig-Wucherer-Straße auf dem Gleisbereich (Tempo-20-Zone) fahren. Gleiches gilt für Linksabbieger aus Richtung Riebeckplatz in Richtung „alte“ Ludwig-Wucherer-Straße. Auch sie können über die Mittelinsel queren und müssen dann den Gleisbereich bis zur Ein-

mündung Ludwig-Wucherer-Straße mit benutzen. Zusätzlich wird als Alternative über die südliche Fußgängerquerung des Knotenpunktes Berliner Straße der Zweirichtungsradverkehr ermöglicht.

Zu den Gehwegen sollen die im Platzbereich nur 1,6 m breiten Radwege durch einen taktilen Streifen, im Bereich der Bahnsteigkanten durch den üblichen 3 cm hohen Bord begrenzt werden, der hier gleichzeitig auch die taktile Trennung sichert. Außerdem ist das Material des Radweges mit entsprechendem Kontrast zu den Gehwegflächen zu wählen.

### **3.4. Fußverkehr**

Mit Ausnahme der oben beschriebenen „neuen“ Ludwig-Wucherer-Straße sind durchgängig beidseitig Gehwege vorhanden. Diese weisen außerhalb der beschriebenen Engstellen regelkonforme Breiten auf. Im Bereich der Haltestellen und an den Querungsstellen werden in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden im Rahmen der weiteren Planung barrierefreie Lösungen erarbeitet. Diese werden sich an dem in der Beesener Straße realisierten Stand orientieren. Dabei ist neben den taktilen Elementen großer Wert auf ausreichende Kontraste zu legen.

Im Bereich der signalisierten Kreuzungen Berliner Straße und Krausenstraße werden alle Fußgängerquerungen mit ausreichend breiten Aufstellmöglichkeiten angeboten. Nordwestlich (Richtung Reileck) der signalisierten Kreuzung Emil-Abderhalden-Straße ist dies auf Grund fehlender Ziele und wegen der Platzverhältnisse (angehobene Fahrbahn, kein Bahnsteig/Mittelinsel im Bestand vorhanden) nicht vorgesehen. Zusätzlich werden im Bereich der Ernst-Kromayer-Straße und der verlängerten Krausenstraße (Ecke Große Steinstraße) unsignalisierte Querungshilfen durch die Einordnung von Mittelinseln angeboten.

## **4. Beschreibung der Vorzugsvariante zur Platzgestaltung**

### **4.1. Allgemeines**

Der Befürchtung, dass der Platz auf Grund der Gleisgeometrie seine Wirkung als Gesamt-raum verliert und in mehrere, voneinander unabhängige Teilflächen zersplittert, wird mit einer konsequenten Einteilung des Platzes in zwei Bereiche mit unterschiedlichen Atmosphären entgegengewirkt.

Die steinerne Platzfläche im Westen wird als aktive Zone verstanden und bietet Freiraum für ein Wasserspiel, Außengastronomie. Das Varieté erhält einen attraktiven Eingangsbereich. Darüber hinaus wurde auch der zunehmende Platzbedarf für die künftig höhere Zahl der Fußgänger, der durch den Neubau der Passage zum Campus entsteht, berücksichtigt.

Als Gegenpart schafft die entsprechend dem Wunsch der Bürger vorgesehene große Grünfläche mit dem alten Baumbestand großzügige und ruhigere Angebote für Aufenthalt und Erholung. Dabei wird auch das Gleisdreieck an der Haltestelle Magdeburger Straße durch Rasengleis und Baumpflanzungen in dieses Gestaltungsthema einbezogen.

#### **4.1.1. Platzfläche**

Ein baumüberstandener Bereich mit Wasseranlage unterstützt eine freundliche Atmosphäre auf dem gepflasterten, städtisch geprägten Platzabschnitt und betont die Passage zum Uni-Campus. Die Blickachse in die Große Steinstraße zur Altstadt bleibt frei. In dieser Achse liegt die Bewegungsfläche für Rad- und Fußgänger, sowie Rettungswege und Lieferverkehr. Die Nutzung der Fläche für Außengastronomie ist möglich.

Die Wasseranlage steht auch wegen der Folgekosten unter besonderem Finanzierungsvorbehalt. Sie trägt aber auch in hohem Maße zur Attraktivität des Platzes bei, insbesondere wenn sie beispielbar ist und interaktive Elemente enthält. Die Wasser- und Lichttechnik wird automatisiert. Aus- und Ablaufbauteile werden aus Edelstahl hergestellt, die Fläche aus Granitplatten im Mittel- bis Großformat.

Für die befahrbaren Platz- und Wegeflächen ist ein sandfarbener oder hellgrauer, klein- bis mittelformatiger Plattenbelag aus Betonstein mit hochwertigem, sandgestrahltem Naturstein-Vorsatz, in mindestens drei Farbtönungen gemischt, vorgesehen. Alternativ ist auch ein Granit-Kleinsteine im richtungslosen Verband vorstellbar.

Für die Gleiseindeckung wird Gleispflaster und für die Radwege Asphalt gewählt, um den notwendigen Kontrast zwischen Fahr- und Laufflächen für Sehschwache zu erzeugen. Die konkrete Materialwahl wird in den nächsten Planungsphasen getroffen. Die Einfassung des Gleisbereiches erfolgt durch einen Breitbord-Naturstein bei 3 cm Auftritt. Die taktile Trennung zwischen Rad- und Gehweg erfolgt im Platzbereich durch entsprechend ertastbare Materialien und im Haltestellenbereich analog der Beesener Straße durch einen 3 cm hohen Rundbord.

Bei der Auswahl der Beleuchtung ist die Vermeidung von zusätzlichen Maststandorten grundlegendes Gestaltungsprinzip. Vorrangig werden daher für die Ausleuchtung des Platzes die Fahrleitungsmasten der Straßenbahn mitverwendet bzw. werden analog zur Fahrleitungsabspannung Pendelleuchten an Spannseilen zwischen Fahrleitungsmast und Hauswand aufgehängt. Lediglich in Bereichen, wo dieses Prinzip nicht umsetzbar ist, insbesondere in den Grünflächen, kommen Mastleuchten zum Einsatz. Die Fahrgastunterstände sind Sonderformate mit integrierter Beleuchtung. Das Stadtinformationssystem wird ebenfalls beleuchtet. Optional, abhängig von der Finanzierbarkeit, ist für die Sitzelemente auch eine integrierte LED-Lichtleiste vorstellbar.

#### **4.1.2. Grünfläche**

Als Ergebnis der Bürgerbeteiligung wurde die Grünfläche im Vergleich zur Vorplanung deutlich vergrößert und liegt mit ca. 3.200 m<sup>2</sup> nur wenig unter dem heutigen Bestand. Die befestigten Flächen beschränken sich auf 3,0 m breiten gepflasterten Wegebänder, die die Hauptwegebeziehungen aufnehmen und so eine deutlich verbesserte Querung ermöglichen. Zum Teil werden die Wege von Sitzelementen begleitet. Im Kreuzungsbereich entsteht ein zusätzlicher, kleiner Sitzbereich mit direktem Blick auf die zentrale Pflanzfläche. Damit wird der von vielen Bürgern gewünschte Charakter einer zusammenhängenden Grünfläche hergestellt und trotzdem die erforderlichen Wegebeziehungen ermöglicht.

Die Erhaltung des Baumbestandes war ein weiteres wesentliches Gestaltungsziel. Neben den neun Bäumen, die auf Grund ihres extrem schlechten Zustandes unabhängig vom Bauvorhaben aus Verkehrssicherungsgründen gefällt werden müssen, wird durch die Umgestaltung voraussichtlich die Fällung von weiteren 39 Bäumen notwendig. Davon sind 19 im Gutachten als erhaltenswert eingestuft. Im Zuge der weiterführenden Planung können sich, vor allem durch die noch nicht genau bekannten neuen Höhenlagen, noch geringfügige Änderungen ergeben.

Im Gegenzug ist die Pflanzung von 22 neuen Bäumen im Platzbereich vorgesehen. Zusätzlich wird an der Magdeburger Straße eine neue Baumreihe mit ca. neun Bäumen eingeordnet, um auch diese Platzseite aufzuwerten. In der alten Ludwig-Wucherer-Straße ist eine Baumreihe mit ca. elf Bäumen vorgesehen. Im Umfeld sollen weitere ca. acht Bäume eingeordnet werden.

Die Rasenflächen werden mit Rollrasen versehen, um eine unmittelbare Benutzbarkeit zu ermöglichen. Die zentrale Pflanzfläche wird hochwertig bepflanzt. Die Bandbreite reicht dabei von Stauden- und Gräserpflanzungen bis zu großflächig eingestreuten Blumenzwiebeln.

für einen ansprechenden Frühjahrsaspekt, wobei die Fläche insgesamt mit einer Granitsplitt-Mulchschicht abgedeckt wird. Alternativ ist auch die klassische Wechselbepflanzung denkbar oder eine Kombination aus den genannten Möglichkeiten. Rasen- und Pflanzflächen werden mit einer automatisierten Unterflur-Bewässerungsanlage versehen. Die vorhandenen Bäume werden ggf. einem Pflegeschnitt unterzogen. Die Strauchschicht wird vollständig gerodet. Bäume außerhalb der Rasenflächen, die in Baumscheiben stehen, erhalten einen begehbaren Rost mit Unterflur-Baumverankerung.

#### **4.2. Gestaltung der Platzränder in Verlängerung der Straßenfluchten**

Die Fahrbahnbereiche werden einheitlich in Asphalt ohne Farbzusätze ausgeführt.

Auf der Südseite der verlängerten Krausenstraße (siehe Anlage 3.1.) folgen nach dem Straßenbord ein 2,10 m breiter Radweg und anschließend ein 2,50 m breiter Gehweg. Der Radweg wird mit einem grauen Betonstein 20 / 20 cm, im Halbsteinverband belegt. Der Gehweg erhält sandgestrahlte Betonplatten im Mittelformat, tendenziell sandfarben oder hellgrau, in mindestens drei Farbtönungen gemischt, mit einem begleitendem Streifen Mosaiksteinpflaster in Granit, grau. Die genaue Farbwahl wird im Rahmen einer Bemusterung festgelegt. Zwischen Radweg und Gehweg wird ein taktil wahrnehmbares Pflasterband im Kleinformat zur Trennung eingeordnet.

Der Gehweg auf der Nordseite wird analog zum Gehweg der Südseite gestaltet. Die Stellplätze erhalten einen Plattenbelag wie auf der Platzfläche.

Auf der Ostseite der „verlängerten“ Magdeburger Straße (siehe Anlage 3.2.) wechselt der Querschnitt in Höhe des Hauses Nr. 19. Südlich davon folgt nach dem Straßenbord der Gehweg. Soweit die Fläche vorhanden ist, alternieren Pkw-Stellplätze und Baumstandorte. Die Stellplätze werden mit dem gleichen Material wie die Platzfläche versehen. Der Gehweg wird wie an der Krausenstraße gestaltet. Nördlich des Hauses Nr. 19 folgen nach dem Bord ein 2,10 m breiter Radweg und anschließend ein Gehweg mit  $\geq 2,50$  m Breite. Rad- und Gehweg werden wie in der Krausenstraße gestaltet. Zur Gebäudeseite wird noch ein Streifen Mosaiksteinpflaster eingeordnet. Bereiche in denen sich der Gehweg um mehr als 0,75 m aufweitet, werden mit Kleinsteinpflaster aus Granit versehen. Bei größeren Flächen ist auch die Verwendung der im Platzbereich verwendeten Befestigung denkbar. Eine abschließende Festlegung erfolgt in den nächsten Planungsphasen.

Auf der Westseite zählen die Flächen zwischen Fahrbahnbord und Gleiskörper zur Platzfläche und werden entsprechend gestaltet.

Im Anschluss an den Bestand wird in der verlängerten Großen Steinstraße (siehe Anlage 3.3.) das Band aus Granitplatten und einem Traufstreifen aus Mosaikstein wie in der Großen Steinstraße fortgesetzt.

In der Fußgängerzone Ludwig-Wucherer-Straße (siehe Anlage 3.4.) wird die Gestaltung in der gleichen Art fortgesetzt, um deutlich ablesbar auf die völlig neue Verkehrssituation hinzuweisen. Allerdings kommt hier aus Kostengründen nur Betonstein zum Einsatz. Damit wird die funktionale Zweiteilung der Ludwig-Wucherer-Straße (nordwestlich der Emil-Abderhalden-Straße: Hauptverkehrsstraße; südöstlich: Verkehrsberuhigter Bereich) für die Nutzer klar erkennbar. In den Gehwegbereichen zwischen der Emil-Abderhalden-Straße und dem Gleisdreieck Ludwig-Wucherer-Straße sollen analog der Gestaltung der übrigen Ludwig-Wucherer-Straße Plattenbänder und Kleinsteine im Traufbereich verwendet werden.

## 5. Kosten und Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahmen der Verkehrsanlagen inklusive der Folgemaßnahmen und Grunderwerb (siehe Anlage 10) ist aus dem Stadtbahnprogramm Halle vorgesehen. Dieses wurde durch den Stadtrat mit dem Grundsatzbeschluss zum Stadtbahnprogramm am 28. September 2011 (V/2011/09954) beschlossen. Der Ausbau des Verkehrsknoten Am Steintor ist Bestandteil der Stufe 1 des Stadtbahnprogramms (Stufenbeschluss zur Stufe 1 vom 28. März 2012, V/2012/10404).

Maßnahmeträger ist die Hallesche Verkehrs-AG.

Auf der Grundlage der Vorplanung (Kostenschätzung) wurden die Kosten mit einem Umfang von 18,1 Mio. Euro netto ermittelt. Da es sich hierbei nur um vorhabenbezogene Leistungen und Folgemaßnahmen des Maßnahmeträgers (HAVAG) handelt, entstehen für die Stadt keine Baukosten.

Die Erhebung von Ausbaubeiträgen ist auf Grund der ausschließlichen Finanzierung aus Mitteln des Öffentlichen Personennahverkehrs derzeit nicht vorgesehen.

Die Umgestaltung des Platzbereiches (außerhalb der im Straßenbahnprogramm Halle enthaltenen Anlagenteile) ist eine Zusatzmaßnahme. Diese soll auf der Grundlage eines noch zu schließenden Vertrages durch die HAVAG im Auftrag der Stadt realisiert und separat abgerechnet werden. Sie soll aus Mitteln des Städtebaus (Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“) finanziert werden. Die Förderung wurde beantragt, der tatsächlich zu erwartende Umfang ist derzeit nicht abschätzbar. Somit steht die angestrebte Gestaltung unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit.

Die Kosten der Maßnahmen wurden mit ca. 1,65 Mio. Euro brutto (Planung und Bau) geschätzt. Für diese Zusatzmaßnahme werden voraussichtlich Straßenausbaubeiträge erhoben. Eine abschließende Klärung erfolgt bis zu dem für die Zusatzmaßnahme erforderlichen Baubeschluss.

## 6. Stellungnahme des Fuß- und Radwegebeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und Nachweis der Barrierefreiheit

Die Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten liegt als Anlage 6 bei. Trotz der darin aufgeführten - aus partieller Sicht des Radverkehrs berechtigten - Kritikpunkte stellt die vorliegende Planung eine wesentliche Verbesserung, insbesondere für Radfahrer und Fußgänger dar. Im Zuge der Vorplanung musste auf Grund der oben beschriebenen komplexen Rahmenbedingungen ein möglichst breiter Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Interessen erarbeitet werden. Im Ergebnis dieses Prozesses ist es gelungen, für alle wesentlichen Relationen des Rad- und Fußverkehrs durchgängige, sichere Verkehrsanlagen anzubieten. Eine einseitige Bevorteilung des Radverkehrs ist im Bereich des sehr anspruchsvollen Verkehrsknotens Am Steintor weder angemessen noch im Hinblick auf die Finanzierung (Stadtbahnprogramm) möglich.

Der Nachweis der Familienverträglichkeit liegt als Anlage 7 bei.

Die Barrierefreiheit wurde mit Hilfe der Checkliste (Anlage 8) nachgewiesen. Zusätzlich erfolgten mit dem Behindertenbeauftragten und den Verbänden im Januar entsprechende Abstimmungen, die in den weiteren Planungsphasen fortgeführt werden.

## 7. Termine und weiteres Vorgehen

Auf der Grundlage der mit diesem Beschluss bestätigten Vorplanung soll die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erstellt werden. Daran anschließend wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Für das Planfeststellungsverfahren wird ein Abschluss im 1. Halbjahr 2014 angestrebt. Der Baubeginn ist für das 2. Halbjahr 2014 geplant. Die Bauausführung ist in wechselnden Baufeldern bis 2016 angestrebt.

Für die weitere Planung der Bauausführung und Baufelder sollen neben den bautechnischen Anforderungen nachfolgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Zugänglichkeit für Rettungsfahrzeuge/Feuerwehr
- Erreichbarkeit der Gewerbetreibenden und für die Anlieger
- Sperrungen von Straßenbahntrassen mit möglichst geringer Dauer und unter Beachtung anderer Projekte
- möglichst geringe Beeinträchtigung des KFZ- Verkehrs

Zum Erreichen o.g. Anforderungen sollen im Vorlauf zu den Sperrungen potenzielle Umleitungsstrecken ertüchtigt werden. Des Weiteren sollen ausgewählte neuzubauende Fahrbahnbereiche als erste Baumaßnahmen ausgeführt werden (z.B. „neue“ Ludwig-Wucherer-Straße, verlängerte Krausenstraße).