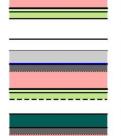


Zeichenerklärung

PLANUNG



Mulden-Rigolen-System Bankett Radweg (Asphalt) Bankett Geländeanpassung

Grundhafter Anbau Bord mit integrierter Entwässerungsrinne Sicherheitsstreifen (Pflaster) Radweg (Asphalt) Bankett Geländeanpassung

Parkplatz (Bodengitter) Sicherheitsstreifen (Pflaster) Radweg (Asphalt)

Bankett Geländeanpassung

Grundstückszufahrt (Pflaster)

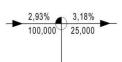
Gehweg (Pflaster)

wassergebundene Decke

grundhafter Ausbau (Asphalt)

Abbruch/Rückbau

Freihaltetrasse Stadtbahn



Neigungsbrechpunkt mit Angabe von:

- Halbmesser
- Steigung und Gefälle (-)
 Brechpunktabstand



Hochpunkt / Tiefpunkt

Fahrbahnquerneigung



BK/SCH/BS 202

Standort und Nummer der leichten Rammsondierungen



Regelungsverzeichnis (Unterlage 11)



Rückbau Straßenbeleuchtung



Straßenbeleuchtung Neuer Standort



Baumfällung



Baumpflanzung



geplanter Regenwasserschacht

Straßenachse

Rundbord

Hochbord

Bord mit integrierter Entwässerungsrinne

Geländer

Geländeanpassung / Baufeldgrenze

GEBIETE und FLÄCHEN



B-Plan 145

SCHUTZGEBIETE



FFH-Gebiet

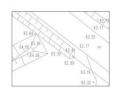


Naturschutzgebiet



Landschaftsschutzgebiet

PLANUNGSGRUNDLAGEN



Bestandsgelände Kartengrundlage: Stadt Halle (Saale), FB Planen, Abt. Stadtvermessung 2018-08-27 Lagestatus 150 Höhen über NHN (DHHN 2016)

VERWALTUNG

Flurgrenze

54

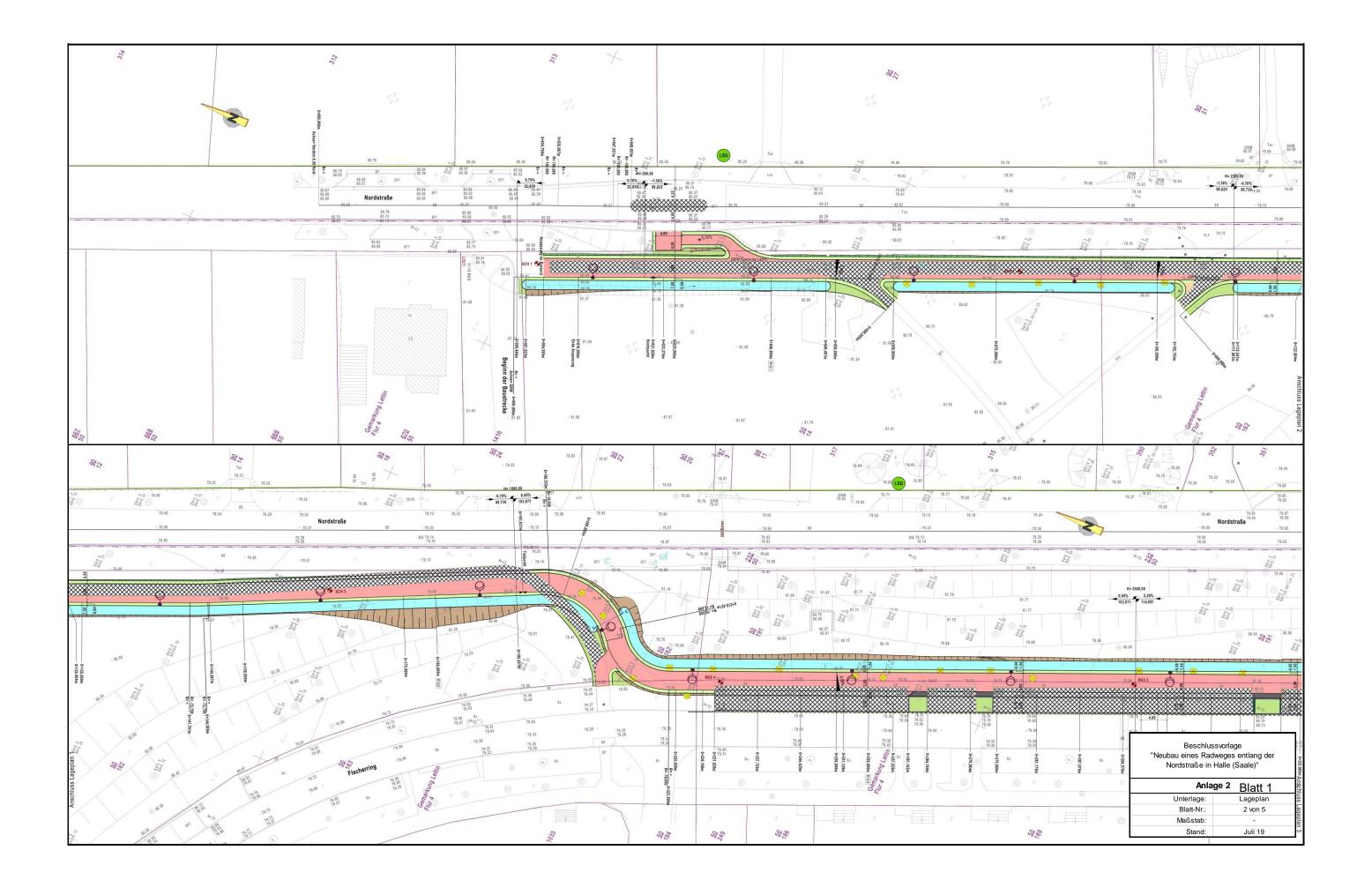
3

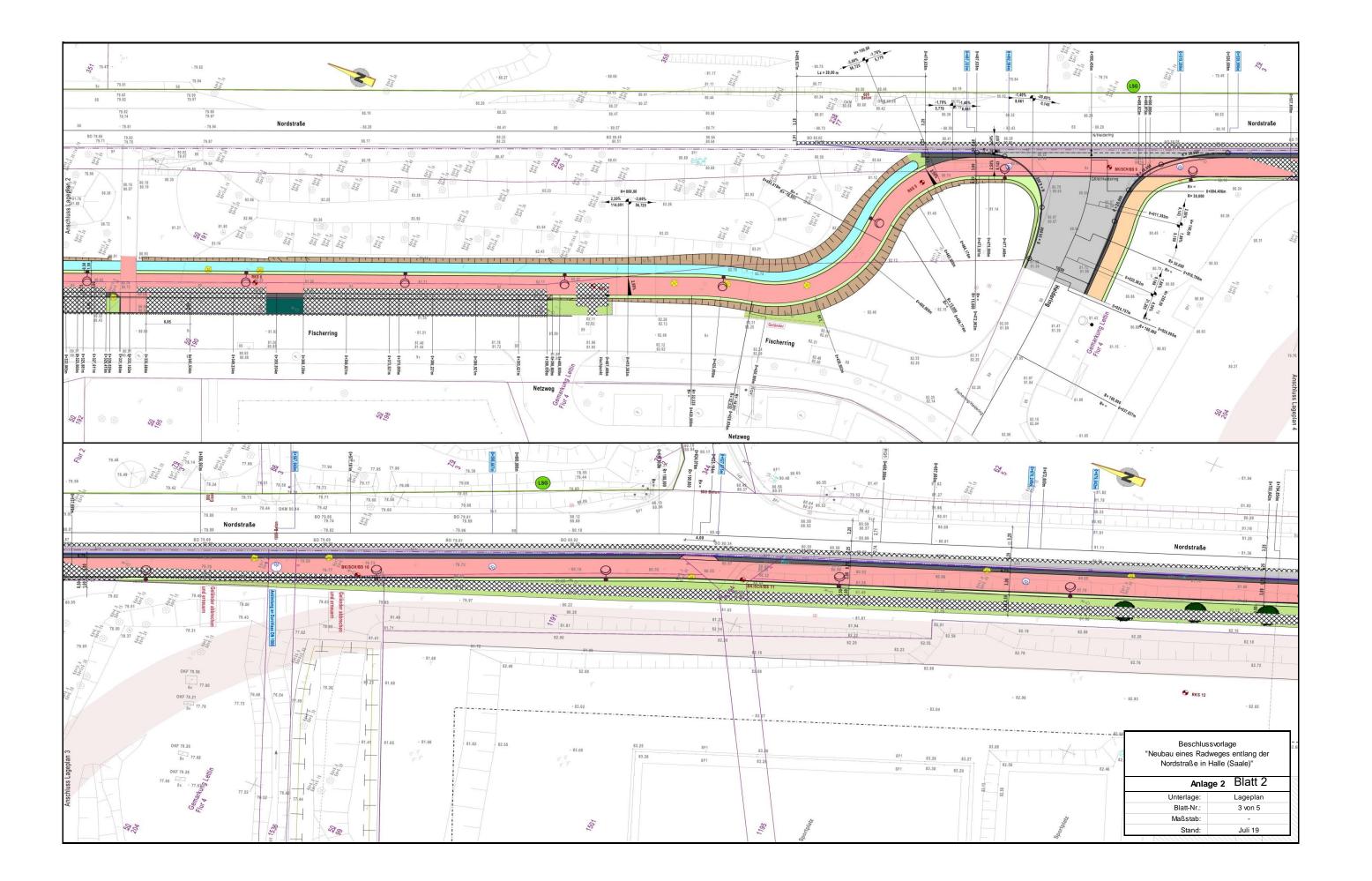
Flurstücksgrenze

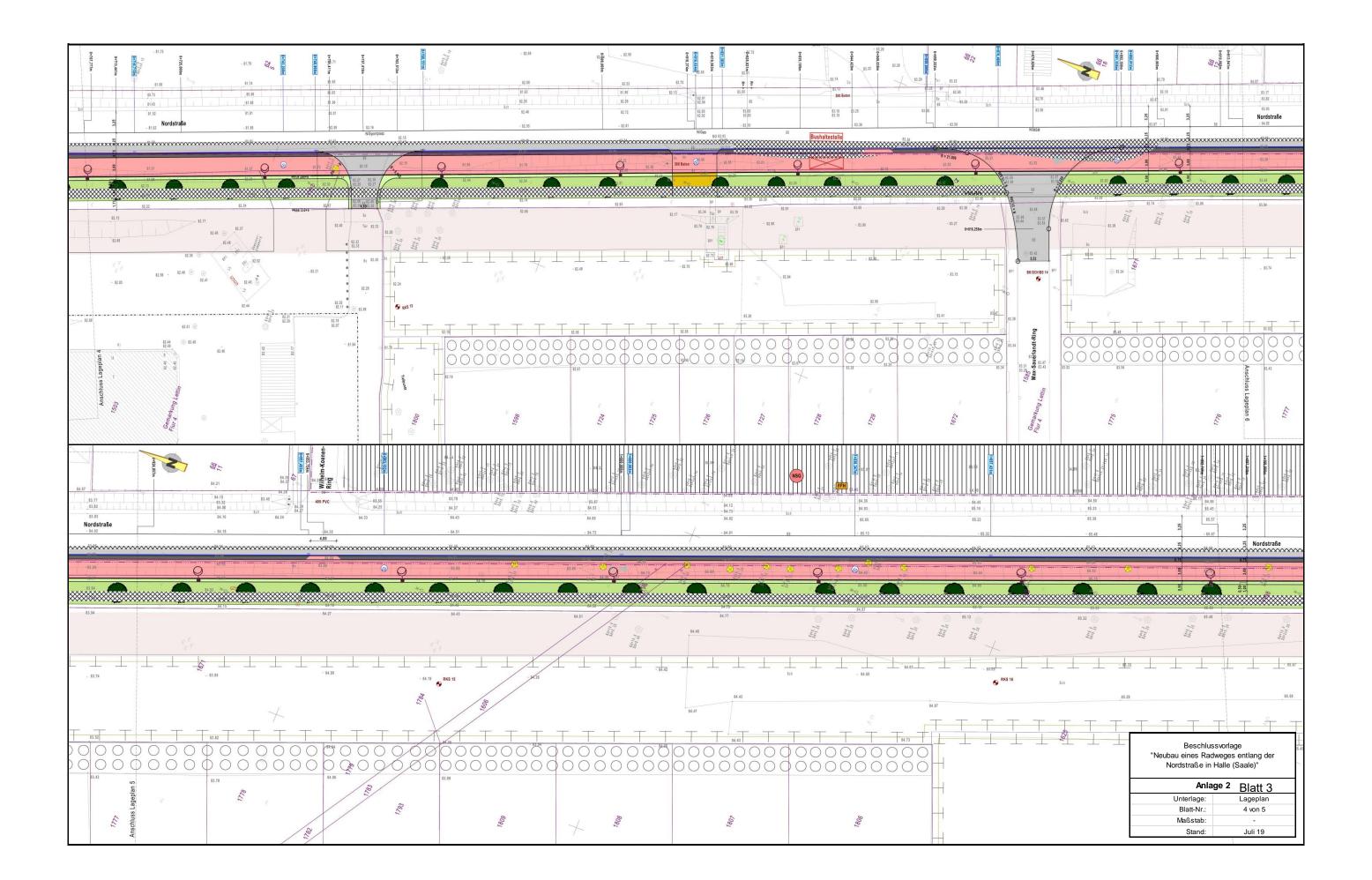
Flurstücksnummer

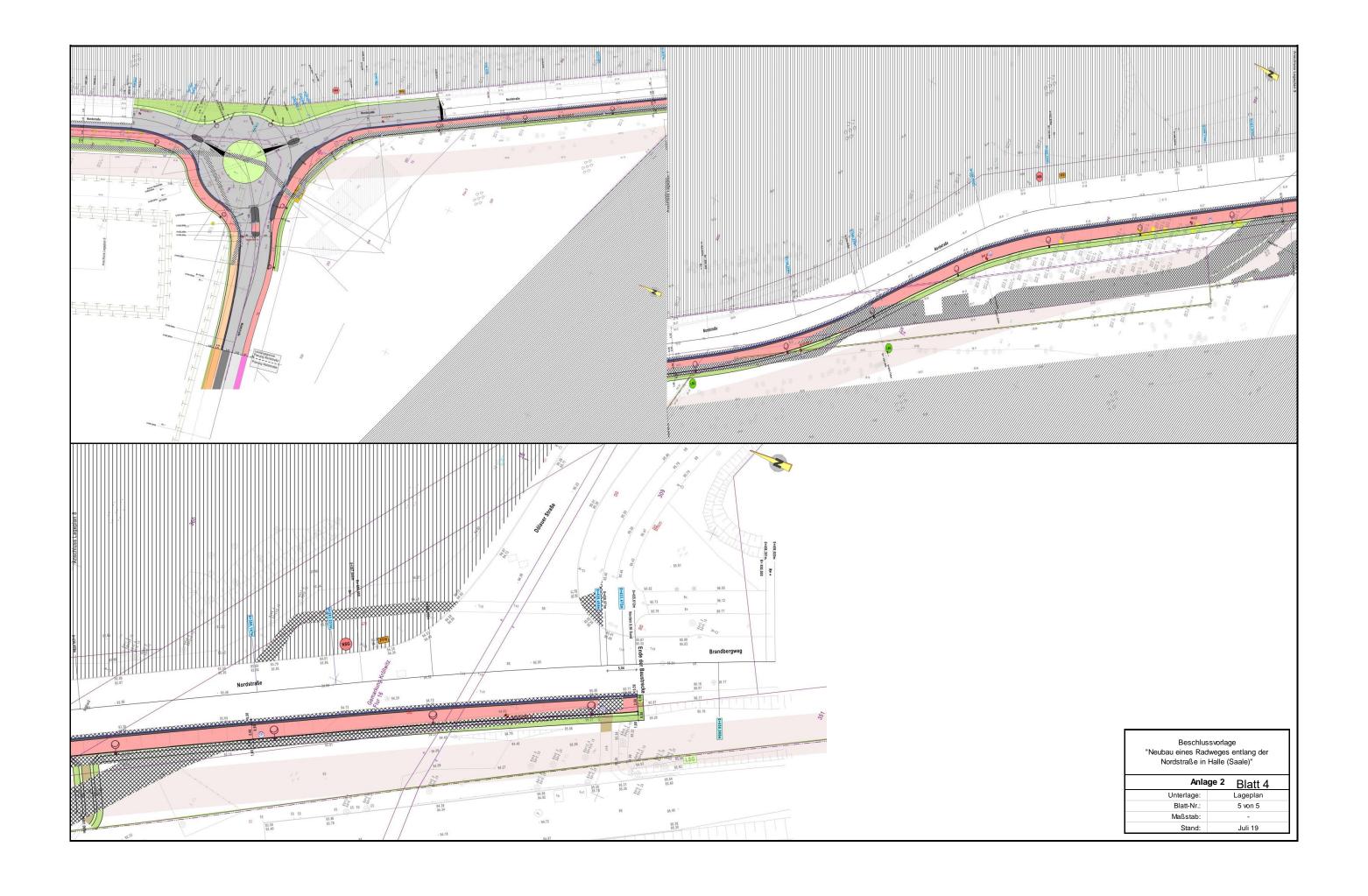
Beschlussvorlage "Neubau eines Radweges entlang der Nordstraße in Halle (Saale)"

Anla	ge 2
Unterlage:	Lageplan (Legende)
Blatt-Nr.:	1 von 5
Maßstab:	-
Stand:	Juli 19









Beschlussvorlage "Neubau eines Radweges entlang der Nordstraße in Halle (Saale)"

zusätzlicher Aufwand für die Radverkehrsanlage Nordstraße Stand: 23.07.2019

	ι	Interhaltu	ngsa	ufwendunge	n Stadt Halle (Nettokosten)				
If al Mr	Nr. Unterhaltungsaufwendungen für: Menge ca. in EUR ca. in EUR ca. in EUR ca. in									
IIa. Nr.	Onternatungsaufwendungen für.	ca.	IVI	ca. in EUR	ca. in EUR	ca. in EUR				
1	Lichtsignalanlagen									
1.1	Planung	0	St	4 204 69 6	- €	0.00.6				
1.2	Bestand	0	St	4.201,68 €	- €	0,00€				
2	Markierung (Heißplastik Typ II)									
2.1	Planung	600	m	4.00.6	1.008,00€	0.00.6				
2.2	Bestand	600	m	1,68 €	1.008,00€	0,00€				
3	Radpiktogramme und Pfeile (Heißplastik	Typ II)								
3.1	Planung	0	St	45 00 C	- €	0.00.6				
3.2	Bestand	0	St	15,00 €	- €	0,00€				
4	Fußgängerüberweg (Heißplastik Typ II)									
4.1	Planung	0	St	050.40.6	- €	0.00.6				
4.2	Bestand	0	St	252,10 €	- €	0,00€				
5	Vor- und Wegweiser									
5.1	Planung	0	St	50.40.6	- €	2.22.6				
5.2	Bestand	0	St	50,42 €	- €	0,00€				
6	Beschilderung	1								
6.1	Planung	29	St		580,00€					
6.2	Bestand	26	St	20,00 €	520,00€	60,00€				
7	Leitgeländer			l l		I.				
7.1	Planung	38	m		319,20 €					
7.2	Bestand	41	m	8,40 €	344,40 €	-25,20 €				
8	Straßenbeleuchtung	<u>.</u>			- ,	I.				
8.1	Planung	64	St		8.320,00 €					
8.2	Bestand	41	St	130,00 €	5.330,00 €	2.990,00€				
9	Städtische Grünflächen mähen/pflegen			l l		L				
9.1	Planung	6.200	m²		1.860,00 €					
9.2	Bestand	6.130	m ²	0,30€	1.839,00 €	21,00€				
10	Straßenbegleitbäume pflegen	000		<u> </u>						
10.1	Planung	70	St		175,00 €	_				
10.2	Bestand	62	St	2,50 €	155,00 €	20,00€				
11	Rasengleis mähen			<u> </u>	.00,000					
11.1	Planung	0	m²		- €	I				
11.2	Bestand	0	m ²	0,30 €	- €	0,00€				
12	Bauliche Straßenunterhaltung			<u> </u>						
12.1	Planung	10.016	m²	Ι	8.513,60 €					
12.1	Bestand	4.908	m ²	0,85€	4.171,80 €	4.341,80 €				
13	Regenwassereinleitgebühren versiegelte				,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,					
13.1	Planung	0	m²		- €					
13.1	Bestand	0	m ²	1,27 €	- €	0,00€				
14	Reinigung Verkehrsflächen			1						
14.1	Planung	10.016	m²		3.505,60 €					
14.2	Bestand	4.908	m ²	0,35 €	1.717,80 €	1.787,80 €				
17.4	Dooland	7.500	111	1	1.7 17,00 €	l				

Beschlussvorlage "Neubau eines Radweges entlang der Nordstraße in Halle (Saale)"

zusätzlicher Aufwand für die Radverkehrsanlage Nordstraße Stand: 23.07.2019

	Unterhaltungsaufwendungen Stadt Halle (Nettokosten)										
lfd. Nr.	r. Unterhaltungsaufwendungen für:		ME	EP/Jahr	GP/Jahr	Änderung					
iiu. Ni.	Onternatungsaufwerldungen für.	ca.	IVIL	ca. in EUR	ca. in EUR	ca. in EUR					
15	Reinigung Straßenabläufe										
15.1	Planung	51	St	20,00€	1.020,00€	940,00€					
15.2	Bestand	4	St	20,00€	80,00€	940,00 €					
16	Reinigung Rohrleitungen Straßenentwäss	erung									
16.1	Planung	1083	m	0,13 €	140,79 €	140,79€					
16.2	Bestand	0	m	0,13 €	- €	140,79 €					
17	Stellplatz in Fahradunterstellanlagen										
17.1	Planung	0	St	73,52 €	- €	0.00€					
17.2	Bestand	0	St	73,52 €	- €	0,00 €					
18	Summe Unterhaltsaufwendungen										
18.1	Planung				25.442,19€	10.276,19€					
18.2	Bestand				15.166,00€	10.270,19€					

Sternagel, Mike

Von: Bucher, Ralf

Gesendet: Freitag, 26. Juli 2019 16:31

An: Sternagel, Mike
Cc: Kasper, Roland

Betreff: AW: Stellungnahmen Fuß-/ Radverkehrsbeauftragter für die

Beschlussvorlagen Nord- + Waldstraße

Da ich noch keinen Entwurf der Vorlagen habe, kann ich nur etwas zu den Lageplänen der Vorzugsvarianten sagen.

1. Waldstraße

Die Vorzugsvariante wird grundsätzlich bestätigt, ich bitte aber Folgendes zu beachten:

- An Grundstückszufahrten sind die Gehwege (mit Radverkehr frei) baulich durchzuziehen.
- An Einmündungen sind für den Radverkehr Nullabsenkungen herzustellen. Für Sehbehinderte sind die dann notwendigen baulichen Einrichtungen (Sperrfelder) herzustellen. Zum Schutz der Radfahrer vor ein- und ausfahrenden Kfz sollten Furten markiert werden.

2. Nordstraße

Die Vorzugsvariante wird grundsätzlich bestätigt, ich bitte aber Folgendes zu beachten:

- Am Knoten Nordstraße/ Dölauer Straße ist der Anschluss des geplanten Geh- und Radweges an den Bestand zu überprüfen (jetzt geplanter Weg endet im Nichts).
- Der Anschluss des geplanten Radfahrstreifens aus Richtung Waldstraße an den geplanten Geh- und Radweg entlang der Nordstraße ist für die Relation von West nach Süd fahrdynamischer zu gestalten. Gleiches gilt für die Relation von Nord nach West.
- Im Bereich des Fischerringes ist zwischen dem geplanten Geh- und Radweg und dem angrenzenden Parkstreifen ein Sicherheitsabstand einzuplanen.
- An Grundstückszufahrten ist der geplante Geh- und Radweg baulich durchzuziehen.
- An Einmündungen sind für den Radverkehr Nullabsenkungen herzustellen. Für Sehbehinderte sind die dann notwendigen baulichen Einrichtungen (Sperrfelder) herzustellen. Zum Schutz der Radfahrer vor ein- und ausfahrenden Kfz sollten Furten markiert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Ralf Bucher Verkehrsplaner Fuß- und Radverkehrsbeauftragter

Stadt Halle (Saale) Fachbereich Planen Abteilung Verkehr

Postanschrift: 06100 Halle (Saale)

Sitz: Hansering 15, 06108 Halle (Saale), Zi. 636 Telefon: (0345) 221-6263, Telefax: (0345) 221-4859

Stand: 23.07.2019

Formblatt: Familienverträglichkeitsprüfung auf der Grundlage des Kriterienkataloges I

Beschlussvorlage "Neubau eines Radweges entlang der Nordstraße in Halle (Saale)"

NI	F	Delevent Demiselseichtigt		In and Description		Delevent Denieleightint		Relevant Berücksichtigt		Danii aliai ahtiat		D 1
Nr.:	Fragen					Bemerkung						
		ja	nein	ja	nein							
1	Sind verkehrsberuhigte Straßen geplant/realisiert?		х		х	planungsgegenständlich ist der Bau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen einschl. eines Kreisverkehrs						
2	Sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung eingeleitet/geplant?	x		х		infolge des Kreisverkehrs Wald-/ Nordstraße wird infolge der Aufhebung der Vorfahrtsregelung die Geschwindigkeit im Knotenpunktsbereich reduziert						
3	Gibt es für Kinder speziell reservierte Straßenräume?		х		Х							
4	Sind die neuralgischen Verkehrspunkte bekannt (verkehrsreiche Straßen, vielbefahrene Kreuzungen, schwer einsehbare Kurven)?	x		х		Knotenpunkt Wald-/ Nordstraße						
5	Welche Maßnahmen sind geplant/realisiert, um die benannten neuralgischen Verkehrspunkte kind- und behindertengerecht zu gestalten?	х		х		Anordnung eines Kreisverkehrs einschl. Mittelinseln zur Querung						
6	Wurden Fußgängerzonen geplant/eingereicht?		Х		х							
	Wurden Maßnahmen zur Verhinderung des Parkens auf Gehwegen, Spiel- und Grünflächen ergriffen?		х		х	ja, infolge der Anordnung eines Hochbordes wird das Parken auf Gehwegen erschwert, es sind ausreichend Parkmöglichen in angrenzenden Wohngebieten vorhanden, im Zuge der Nordstraße gibt es keine direkten Anlieger bzw. Ziele wodurch Parkdruck erzeugt wird						
8	Wie sind die Haltestellen abgesichert?	х		х		der verkehrssichere Neubau der zu versetzenden Haltestelle erfolgte regel- und richtlinenkonform						
9	Sind die Bürgersteige kind- und behindertengerecht gestaltet?	х		х		die mitzuverarbeitende Bausubstanz wird in Abstimmung mit Herrn Dr. Fischer behindertengrecht gestaltet						
	Wurden bei der Planung des Öffentlichen Personennahverkehrs die Schulwege der Kinder berücksichtigt und die Schulwegeplanung einbezogen?	х		х		Der Fachbereich Sicherheit war und ist planungsbeteiligt.						

Stand: 23.07.2019

Formblatt: Familienverträglichkeitsprüfung auf der Grundlage des Kriterienkataloges I

Beschlussvorlage "Neubau eines Radweges entlang der Nordstraße in Halle (Saale)"

Nr.:	Fragen	Rele	evant	Berücksichtigt		Bemerkung
		ja	nein	ja	nein	
11	Wurden bei der Planung des Öffentlichen Personennahverkehrs die Belange der Eltern (Umsteigen, Verkehrstaktung) berücksichtigt?		х		х	Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht planungsgegenständlich.
	Erfolgte bei der Straßenbeleuchtung eine Berücksichtigung der Interessen von Fußgängern?	х		х		ja, die Erneuerung der Straßenbeleuchtung erfolgt regel- und richtlinienkonform
	Wurden Querungshilfen (Brücken,Tunnel, Fußgängerüberwege usw.) geplant/gesichert?	x		x		im Kreisverkehr Wald-/ Nordstraße werden verkehrssichere Querungshilfen für den nichtmotorisierten Individualverkehr umgesetzt.

Geschäftsbereich II - Stadtentwicklung und Umwelt Stand: 04. Mai 2019 Fachbereich Planen (61) Abteilung Verkehr (61.4) Formblatt: Checkliste - Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen Planungsgrundlage ist die DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: öffentlicher Verkehrs- und Freiraum Vorhaben: Planung einer Radwegverbindung entlang der Nordstraße in Halle (Saale) Prüfung Vorplanung durch FB Planen am Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am Prüfung Entwurfsplanung durch FB Bauen am Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am Prüfung Ausführungsplanung durch FB Bauen am Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am Bauabnahme durch FB Bauen am Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am

Hinweis: In der nachfolgenden Checkliste sind die wesentlichen Anforderungen für die barrierefreie Gestaltung des öffenlichen Verkehrsraumes aufgelistet. Sie orientiert sich an den jeweiligen Abschnitten der neuen DIN 18040-3.

Die Checkliste dient der Vorprüfung im Hinblick auf Barrierefreiheit, nicht der Detailplanung. Sie entbindet den Planer nicht vom Studium der einschlägigen DIN-Normen oder technischen Regelwerken der FGSV.

- 1. Grundelemente der Verkehrsinfrastruktur
- 1.1 **Fußgängerflächen** (Gehwege, Fußgängerbereiche, verkehrsberuhigte Bereiche)
- 1.1.1 Relevante Regelwerke, Richtlinien und Empfehlungen in der jeweiligen aktuellen Fassung Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Teil S Stadtstraßen (HBS)

Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG)

Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)

1.1.2 Planungsparameter

lichter Raum (Bild 20 RASt), Regelbreiten (Bild 70 RASt)

Breiten- und Längenbedarf für Mobilitätsbehinderte (Tabelle 4 RASt)

		Die Punkte sind:			
Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
5	Elemente der Verkehrsinfrastruktur	-	-	-	-
5.1/5.2	Gehwege, Fußgängerbereiche, verkehrsberuhigte Bereiche		-	-	-
	stufenlose Gestaltung der nutzbaren Gehwegbreiten		~		
	nutzbare Gehwegbreite mind. 1,80 m zzgl. Sicherheitsstreifen		~		
	lichte Höhe von 2,25 m über nutzbare Gehwegbreite		>		
	Längsneigung von Bewegungsflächen und nutzbaren Gehwegbreiten max. 3 %		>		
	Längsneigung mit Zwischenpodesten zum Ausruhen und Abbremsen max. 6 %		>		
	Zwischenpodeste:	₽	•	-	-
	Mindestlänge 1,50 m				
	• Längsneigung max. 3 %				
	Anordnung im Abstand von höchstens 10 m				
	Querneigung von Bewegungsflächen und nutzbare Gehwegbreiten 1.)		-	-	-
	• bei vorhandener Längsneigung max. 2%			✓	
	• ohne Längsneigung max. 2,5 %			~	
	Oberflächengestaltung der nutzbaren Gehwegbreite müssen		-	-	-
	• eben		✓		
	erschütterungsarm berollbar		✓		
	• rutschhemmend		✓		
	Muldenrinnen: max. Tiefe 1/30 ihrer Breite 2.)	Į			
	Abgrenzung von niveaugleich angrenzenden Funktionsbereichen taktil und visuell		-	-	-
	unterscheidbarer Oberflächenbelag oder		✓		
	Trennstreifen (Begrenzungsstreifen)		✓		

	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:						
Pkt. DIN		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt			
5.1.1	Einbauten in nutzbaren Gehwegbreiten taktil rechtzeitig wahrnehmbar	Q	-	-	-			
	• unter Treppen, wenn lichte Höhe kleiner als 2,25 m ist							
	 unter Balkonen, wenn lichte Höhe kleiner als 2,25 m ist 							
	Poller in der nutzbaren Gehwegbreite		-	•	-			
	Höhe mindestens 0,90 m							
	 visuell stark konstrastierende Sicherheitsmarkierung mindestens im oberen Drittel 							
5.1.2	Engstellen barrierefrei nutzbar		-	1	-			
	• lichte Breite: max. Reduzierung 0,90 m							
	• max. Länge der Engstelle 18,0 m							
	Durchgangsbreite (Tiefe) zwischen Umlaufschranken mind. 1,50 m							

1.2 Überquerungsstellen

1.2.1 Relevante Regelwerke, Richtlinien und Empfehlungen in der jeweiligen aktuellen Fassung Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Teil S Stadtstraßen (HBS) Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)

1.2.2 Planungsparameter

differenzierte Breiten im Seitenraum u. Maßnahmen im Querverkehr (EFA Tabelle 2) Einsatzkriterien von Querungsanlagen (EFA Punkt 3.3.2)

		Die Punkte sind:			
Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
5.3	Überquerungsstellen		•	-	-
5.3.1	Überquerungsstellen allgemein		-	-	-
	Einrichtung von Überquerungsstellen		•	-	-
	• in Abhängigkeit der verkehrlichen Situation	Å			
	mind. an allen Straßeneinmündungen mit Fußgängerverkehr		✓		
	Grundstückszufahrten ersetzen keine barrierefreien Überquerungsstellen	Ĭ.			
	• Konfliktvermeidung an Radwegen				×
5.3.2	Überquerungsstellen gesichert mit getrennter Querung		-	-	-
	Bord		•	-	-
	differenzierte Bordhöhe				×
	• mind. 6 cm für blinde und sehbehinderte Menschen (auf kreuzungsabgewandter Seite)				×
	• auf Fahrbahnniveau (Nullabsenkung) für Rollstuhl- und Rollatornutzer (auf kreuzungs-				>
	zugewandter Seite)				^
	Nullabsenkung		-	-	-
	• 1 m Breite im Regelfall				×
	breitere Nullabsenkungen erfordern zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen	Į			
	Auffindbarkeit des erhöhten Bordes		•	-	-
	durch Bodenindikatoren				×
	Kombination aus Auffindestreifen und Richtungsfeld				×
	visuell zur Fahrbahn kontrastierender Bord				×

		Die Punkte sind:					
Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt		
	Bodenindikatoren		-	-	-		
	 visuell und taktil kontrastierender Auffindestreifen in Noppenstruktur, der über die gesamte Gehwegbreite verlegt ist 				×		
	• visuell und taktil kontrastierendes Richtungsfeld in Rippenstruktur, das in Überquerungs- richtung weist				×		
	 visuell und taktil kontrastierendes Sperrfeld in Rippenstruktur parallel zur Fahrbahn zur Absicherung der Nullabsenkung 				×		
5.3.2	Überquerungsstellen gesichert mit gemeinsamer Querung		-	-	-		
	Bord		-	-	-		
	Bordhöhe 3 cm				×		
	über die gesamte Überquerungsstellenbreite				×		
	Ausrundung der Bordkante 20 mm				×		
	visuell zur Fahrbahn konstrastierender Bord				×		
	Auffindbarkeit des erhöhten Bordes		-	-	-		
	durch Bodenindikatoren				×		
	Kombination aus Auffindestreifen und Richtungsfeld				×		
	Bodenindikatoren		-	-	-		
	 visuell und taktil kontrastierender Auffindestreifen in Noppenstruktur, der über die gesamte Gehwegbreite verlegt ist 				×		
	• visuell und taktil kontrastierendes Richtungsfeld in Rippenstruktur, das in Überquerungs- richtung weist				×		
5.3.4	Überquerungsstellen ungesichert mit getrennter Querung		-	-	-		
	Bord		-	-	-		
	differenzierte Bordhöhe				×		
	• mind. 6 cm für blinde und sehbehinderte Menschen (auf kreuzungsabgewandter Seite)				×		
	 auf Fahrbahnniveau (Nullabsenkung) für Rollstuhl- und Rollatornutzer (auf kreuzungs- zugewandter Seite) 				×		
	Nullabsenkung		-	-	-		
	• 1 m Breite				×		

		Die Punkte sind:			
Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
	Auffindbarkeit des erhöhten Bordes		-	-	-
	durch Bodenindikatoren				×
	Richtungsfeld am Fahrbahnrand				×
	 bei Gehwegbreite > 5 m zusätzliches Aufmerksamkeitsfeld an der inneren Leitlinie 				×
	visuell zur Fahrbahn kontrastierender Bord				×
	Bodenindikatoren		-	-	-
	 visuell und taktil kontrastierendes Richtungsfeld in Rippenstruktur, das in Überquerungs- richtung weist 				×
	• gegebenenfalls zusätzliches Aufmerksamkeitsfeld an der inneren Leitlinie in Noppenstrukti	ur			×
	• visuell und taktil kontrastierendes Sperrfeld in Rippenstruktur parallel zur Fahrbahn zur				
	Absicherung der Nullabsenkung				×
5.3.4	Überquerungsstellen ungesichert mit gemeinsamer Querung		-	-	-
	Bord		-	-	-
	Bordhöhe 3 cm		✓		
	über die gesamte Überquerungsstellenbreite		✓		
	Ausrundung der Bordkante 20 mm		✓		
	visuell zur Fahrbahn konstrastierender Bord				×
	Auffindbarkeit		-	-	-
	gegebenenfalls durch Bodenindikatoren (Richtungsfeld am Fahrbahnrand)				×
	Bodenindikatoren		-	-	-
	• gegebenenfalls visuell und taktil kontrastierendes Richtungsfeld in Rippenstruktur, das				•
	in Überquerungsrichtung weist				×
5.3.3	Lichtsignalanlagen		-	-	-
	Mast von LSA visuell kontrastierend, akustisch und/oder taktil auffindbar				×
	Anforderungsgerät visuell kontrastierend zum Mast, Befestigungshöhe 85 cm				×
	Freigabesignal muss akustisch und/oder taktil übermittelt werden				×
	• erhöhte visuelle Erkennbarkeit des Fußgänger-Rotsignals ggü. Fußgänger-Grünsignal				×
	• Grünzeitbemessung mit einer Gehgeschwindigkeit von 1,20 m/s (näheres regelt RilSA) 3.)				×
5.3.5	Mittelinseln			-	-
	Breite mind. 2,50 m, in der Regel 3,00 m		✓		
	visuell und taktil wahrnehmbare Querabgrenzung mit mind. 3 cm hohen Borden		V		

1.3 Anlagen des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs *

1.3.1 Relevante Regelwerke, Richtlinien und Empfehlungen in der jeweiligen aktuellen Fassung Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt),
Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)
Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG)
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Teil S Stadtstraßen (HBS)

1.3.2 Planungsparameter

Räumliche Nutzungsansprüche (RASt Punkt 4.4 und Tabelle 22) Entwurf (EAR Punkt 4)

		Die Punkte sind:						
Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3		werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt			
5.5	Anlagen des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs		-	-	-			
	3% der PKW-Stellplätze je Anlage mit Seitenausstieg, mindestens einer				~			
	(Stellplatz breit > = 3,50 m lang > = 5,00 m)				*			
	mindestens ein PKW-Stellplatz je Anlage mit Heckausstieg				×			
	• Stellplatz lang > = 5,00 m		✓					
	• zusätzlich freizuhaltende Bewegungsfläche tief > = 2,50 m in Breite des Pkw-Stellplatzes				~			
	(Kombination von Seiten- und Heckeinstieg ist möglich)				*			
	barrierefreie Zugänge zu den Stellplätzen (einschl. Taxi)		✓					

1.4 Öffentliche Anlagen des Personenverkehrs *

1.4. Relevante Regelwerke, Richtlinien und Empfehlungen in der jeweiligen aktuellen Fassung Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs EAÖ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)

4.4.0 Diamanananananananan

1.4.2 Planungsparameter

Bemessung und Gestaltung (EAÖ Punkt 6.4 und 6.5)

Allg. Vorgaben (RASt Punkt 6.1.10)

Anforderungen an Haltestellen (EFA Punkt 3.4)

		Die Punkte sind:			
Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
5.6	Öffentliche Anlagen des Personenverkehrs		-	-	-
5.6.1	müssen barrierefrei		-	-	-
	• auffindbar,				
	• zugänglich,				
	nutzbar sein				
	Haltestelle und Fahrzeug sind systemisch aufeinander abstimmen				
	Visuelle Orientierungshilfen nach DIN 32975				×
	Bodenindikatoren nach DIN 32984				×
5.6.2	Bewegungsfläche vor dem Einstieg mind. 2,50 m tief		✓		
	bei aktivierter Einstiegshilfe eine Bewegungsfläche von 1,50 m x 1,50 m vor der		√		
	Rampe erforderlich		•		
5.6.3	Höhenunterschied und Abstand zwischen Bahn- bzw. Busteigkante und Einstieg		√		
	Fahrgastraum < = 5,00 cm ; siehe ^{4.)}		•		
5.6.4	Fahrgastinformation müssen barrierefrei		-	-	-
	• auffindbar,		✓		
	• zugänglich,		✓		
	nutzbar sein		✓		
5.6.5	Orientierung		-	-	-
	• Leitelemente nach DIN 32984				×
	visuelle Gestaltung nach DIN 32975				×
	• taktile Handlaufbeschriftung nach DIN 18040-1 und E DIN 32986				×

	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:				
Pkt. DIN		nicht relevant	werden	eingeschr.	werden nicht	
			umgesetzt	umgesetzt	umgesetzt	
5.6.6	Witterungsschutz muss barrierefrei		-	-	-	
	• auffindbar,		✓			
	• zugänglich,		✓			
	• nutzbar sein		✓			
5.6.7	Bahn- und Reisendenübergänge sowie Gleisüberwege		-	-	-	
	stufenlose Gestaltung					
	Längsneigung für normale Zuwegung max. 3 %					
	Längsneigung bei schwieriger Topographie max. 6 %					
	Querneigung bei vorhandener Längsneigung max. 2 %					
	Querneigung ohne Längsneigung 2,5 %					
	Oberfläche erschütterungsarm berollbar					
	Oberfläche rutschhemmend					
	visuelle Abgrenzung zum zuführenden Fußgängerbereich					
	Leitelemente im zuführenden Fußgängerbereich					

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:				
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nich umgesetzt	
.1	Ausstattung, Möblierung (Element)		-	-	-	
	Freizuhalten von Ausstattungen und Möblierung (z. B. Briefkästen, Mülleimer,	V	_		_	
	Fahrradständer, Sitzbänke u. s. w.) sind		-	_	-	
	Bewegungsflächen					
	Gehwegmindestbreiten					
	Überquerungsstellen					
	stufenlose Erreichbarkeit von Elementen		✓			
	Sitzbänke mit		-	-	-	
	Arm- und Rückenlehne					
	• Sitzhöhe zwischen 0,46 m und 0,48 m					
	für Rollstuhlbenutzer neben Sitzbänken entsprechende Bewegungsflächen vorsehen					
	• Sitzbänke ohne Armlehnen punktuell vorsehen zum Umsetzen von Rollstuhlbenutzenden					
	mit entsprechender Bewegungsfläche					
	rechtzeitige Wahrnehmbarkeit durch blinde Menschen: 5.)	Î	-	-	-	
	• taktil erfassbare Elemente nach DIN 18040-1 oder					
	• taktil deutlich erfassbarer Wechsel des Oberflächenbelages vor dem Element					
	(mind. eine Tiefe von 0,60 m, mind. in Breite des Hindernisses) oder					
	Bodenindikatoren nach DIN 32984				1	
	rechtzeitige Wahrnehmbarkeit durch sehbehinderte Menschen:	Į	-	-	-	
	kontrastierende Gestaltung der Elemente zu ihrer Umgebung					
	Deutlich visuelle Erkennbarkeit von:	Į	-	-	-	
	Glaswänden					
	Glastüren					
	großflächig verglaste Wände und Türen					
	mittels zwei Sicherheitsmarkierungen:	Į	-	-	-	
	• mindestens 0,08 m hoch					
	• reichen über die gesamte Glasbreite					
	visuell stark konstrastierend					
	Wechselkontrast					
	Lage der Sicherheitsmarkierung in einer Höhe zwischen:	Į	-	-	-	
	• 0,40 m bis 0,70 m					
	• 1,20 bis 1,60 m					

- 1.6.1 Relevante Regelwerke, Richtlinien und Empfehlungen in der jeweiligen aktuellen Fassung Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
- 1.6.2 Planungsparameter
 Planfreie Querungsanlagen (EFA Punkt 3.3.7); Rampen (RASt Tabelle 36)

	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:				
Pkt. DIN		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt	
5.4.	Anlagen zur Überwindung von Höhenunterschieden		•	-	-	
5.4.2	Rampen (Beachtung DIN 18040-1)		•	-	-	
	Rampenläufe		•	-	-	
	• Längsneigung max. 6 %		>			
	• Rampenlänge max. 6,00 m			✓		
	• Querneigung 0 %				×	
	• nutzbare Laufbreite mind. 1,20 m		>			
	• Bewegungsflächen mind 1,5m x 1,5m am Anfang und Ende der Rampe		>			
	bei einzelnen Rampenläufen mit Rampenlängen > 6,00 m und bei Richtungsänderung	Ų				
	Zwischenpodeste erforderlich		-	_	-	
	Mindestlänge 1,50 m					
	Entwässerung der Podeste von im Freien liegenden Rampen ist sicherzustellen		>			
	beidseitig Radabweiser mit einer Höhe von 10,00 cm an				×	
	Rampenläufen					
	Rampenpodesten					
	• Radabweiser nicht erforderlich, wenn Rampen seitlich durch eine Wand begrenzt werden					
	beidseitige Handläufe an Rampenläufen und Rampenpodesten mit den Anforderungen				×	
	• OK Handläufe in eine Höhe über OFF der Rampenläufe und -podeste 0,85 m bis 0,90 m				^	
	Handläufe sind so zu gestalten, dass sie den folgenden Anforderungen entsprechen:	Ų	-	-	-	
	• griffsicher					
	• gut umgreifbar					
	runder oder ovaler Querschnitt des Handlaufes mit einem Durchmesser					
	von 3,00 cm bis 4,50 cm,					
	• lichter seitlicher Abstand von mind. ≥ 5,00 cm zur Wand oder zu benachbarten Bauteilen					
	Halterung an der Unterseite befestigen					
	abgerundeter Abschluss von freien Handläufen nach unten oder zur Wandseite					

	Die Punkte sind:
!	Į į

Pkt. DII	N Forderung der DIN 18040-3	nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
5.4.2	bei abwärtsführenden Treppen • Sicherheitsabstand zur Rampe unten: 10,00 m	Į.	-	-	-
5.4.3	Sicherheitsabstand zur Rampe oben: 3,00 m Aufzug Anforderungen nach DIN 18040-1 im Detail nachweisen		-	-	-
5.4.4	Treppen • Anforderungen nach DIN 18040-1 im Detail nachweisen • alle Stufen mit optisch kontrastreichen und dauerhaften Markierung versehen • Zwischenpodeste tiefer 3,50 m zusätzlich mit taktilen erfassbaren Feldern • Treppenbreiten > 12,00 m zusätzlicher mittiger Handlauf • Rutschhemmung • keine Einbauten (für Treppen, die nur zum Begehen vorgesehen sind) • rechtzeitig wahrnehmbare Einbauten (für Treppen die auch zum Verweilen vorgesehen sind)		-	-	-

1.7 Baustellen

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:				
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt	
10	Baustellen		-	-	-	
	Breite		-	-	-	
	• durchgängig nutzbare Gehwegbreite von mind. 1,20 m		✓			
	• unvermeidbare Engstellen mit einer Breite von mind. 0,90 m					
	• bei Engstellen mit mehr als 18 m Länge Begegnungsfläche von 1,80 m x 1,80 m				×	
	Baustellenabsperrgeräte		-	-	-	
	• 10 cm hohe Absperrschranken in 1 m Höhe				×	
	Tastleisten unter den Absperrschranken in maximal 15 cm Höhe					
	visuel stark kontrastierend					
	Überquerungsstellen		-	-	-	
	 Sicherstellung einer provisorischen barrierefreien Überquerung der Fahrbahn, falls sich eine Baustelle an einer Überquerungsstelle befindet 		✓			

- * Gliederungspunkte 1.3 bis 1.6 können in der Liste entfallen, wenn das Vorhaben diese Anlagen nicht beinhaltet
- Die DIN konkurriert mit weiteren Vorschriften deren Umsetzung auch im Interesse einer sicheren Begehbarkeit notwendig ist, u. a. RAS-Ew mit der Forderung ≥2,0% allgemein für Gehwegflächen und ≥ 3,0 % für gepflasterte Gehwegflächen. Die Forderung begründet sich zur Durchsetzung der Wasserabführung und Verminderung von Eisbildung.
 Als Kompromiss wird bei Pflasterflächen eine max. Querneigung von 2,5% angestrebt (statt erforderlicher 3%). Bei Asphalt soll 2,0% angestrebt werden. Die Neigungen sind auch abhängig von der Seitenraumbebauung (Zugänge und Zufahrten, etc.).
- 2.) Industriell vorgefertigte Muldenrinnen mit 30 cm Breite haben in der Regel eine Stichhöhe von mind. 1,5 cm (> 1/30). Die Höhe von 1,5 cm wird bei vorgefertigten Bauteilen akzepziert. Bei Rinnen, die handwerklich aus Einzelsteinen gesetzt werden, ist die Stichhöhe 1,0 cm bei 30 cm Breite einzuhalten.
- 3.) Konktretisierung zu den Räumzeiten in der Stadt Halle
 - a) Furten ohne Blindensignale:
 - Mindestfreigabezeit 6s
 - Freigabezeit so lang, dass die gesamte Furt bei Grün mit 1,2 m/s gequert werden kann
 - Räumzeit: 1,2 m/s
 - b) Furten mi Blindensignalisierung:
 - Mindestfreigabezeit 6s
 - Freigabezeit so lang, dass die gesamte Furt bei Grün mit 1,0 m/s gequert werden kann
 - Räumzeit: 1,0 m/s
 - c) Ausnahmen (Einzelfallprüfung und Bestätigung durch Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen der Stadt Halle)
 - Mindestfreigabezeit 6s
 - Freigabezeit so lang, dass 2/3 der Furt bei Grün mit 1,2 m/s [1,0 m/s] gequert werden kann
 - Räumzeit: 1,2 m/s [1,0 m/s]
- 4.) Das Maß ist an Straßenbahnhaltestellen abhängig von den eingesetzten Straßenbahnfahrzeugen. Die Bahnsteighöhe muss so angelegt sein, dass die Sicherheit für die Funktion zur Türöffnung immer gewährleistet bleibt. Diese Sicherheit ist unter allen Bedingungen mit unterschiedlichster Witterung, Fahrzeuglast und Verschleißzuständen zu gewährleisten. In den Empfehlungen EAÖ (n. Bild 4.62) und der DIN 18040-3 wird ein Maß von 5 cm empfohlen. Bei der HAVAG wird an Straßenbahnhaltestellen eine Bahnsteighöhe von 24 cm über SO umgesetzt. Dieser Wert orientiert sich an dieser Empfehlung.

Die eingesetzten Fahrzeuge müssen über entsprechende Vorrichtungen (Kneeling, Rampen usw.) verfügen, damit an mindestens einem barrierefreien Fahrzeugzugang der Höhenunterschied / Abstand Fahrgastraum zu Bahnsteig nicht größer als 5 cm ist. Gleichzeitig ist das Halten der Fahrzeuge an den dafür vorgesehenen Positionen abzusichern, damit das Einstiegsfeld (in Ausnahmefällen nur Auffindestreifen ohne besonderes Einstiegsfeld) von sehbehinderten/blinden Menschen für einen barrierefreien Einstieg genutzt werden kann.

An niederflurgerechten Bushaltestellen überschreitet die Spalthöhe aufgrund der zu gewährleistenden Überstreichung des Bordes durch den Fahrzeugüberhang beim fahrdynamischen Anfahren/Verlassen der Haltestelle deutlich die 5 cm. An niederflurgerechten Bushaltestellen mit einem 18 cm hohen Kasseler Sonderbord im Stadtgebiet verbleibt nach Absenkung (Kneeling) der rechten Fahrzeugseite eine Restspalthöhe von ca. 10 cm. Dieser Höhenunterschied wird durch fahrzeugtechnische Maßnahmen an einem Zugang ausgeglichen. Alle niederflurgerechten Busse der HAVAG sind an der mittleren Tür mit einer manuellen Rampe ausgestattet, die bei Bedarf vom Busfahrer ausgeklappt wird.

5.) Nur Elemente, die nicht mit dem Langstock wahrnehmbar sind bzw. unterfahren werden können, sind entsprechend taktil zu kennzeichnen.