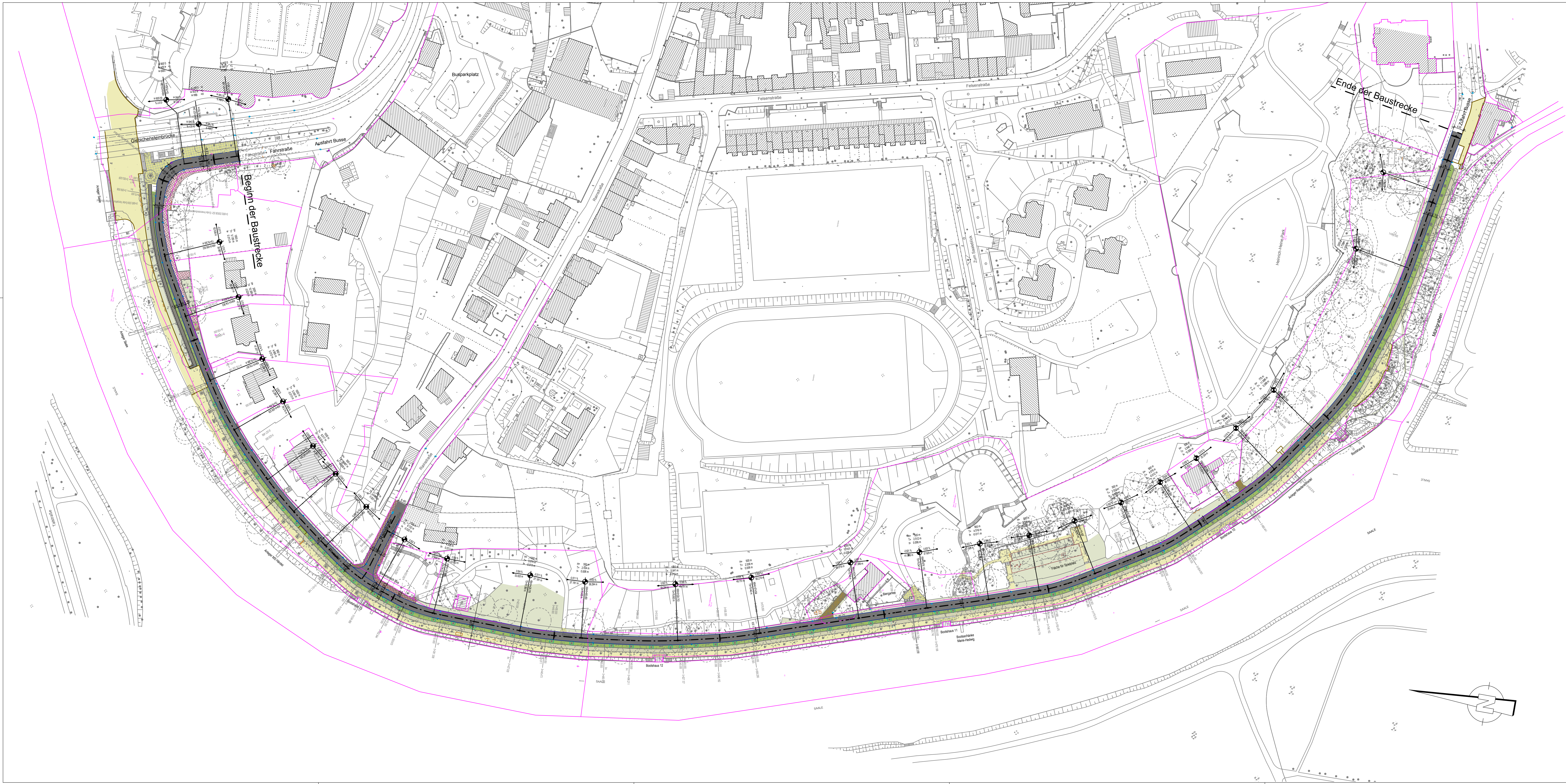




Legende

- vorh. Bäume
- vorh. Abwasserschacht
- vorh. Straßenbeleuchtung, Erneuerung
- vorh. Straßenablauf, im Riveufer erneuern
- Leistung Planung Straße
- vorh. Bäume, Schutzmaßnahme

- gepl. Fahrbahn (Fahrradstraße), Asphaltbefestigung
- gepl. Asphaltbefestigung, Grundstückszufahrt
- gepl. Nebenanlagen, Befestigung mit Betonpflaster
- gepl. Nebenanlagen, Befestigung mit Mosaikpflaster
- gepl. Baumstreifen, Abdeckung mit Oberboden
- vorh. Grundstückszufahrt, Kleinpflaster
- gepl. Abspernpoller

- Leistung Planung Promenade
- gepl. Mosaikpflaster
- gepl. Nebenanlagen / Rasen od. Wassergebundene Decke
- gepl. Nebenanlagen, Befestigung mit Betonplatten

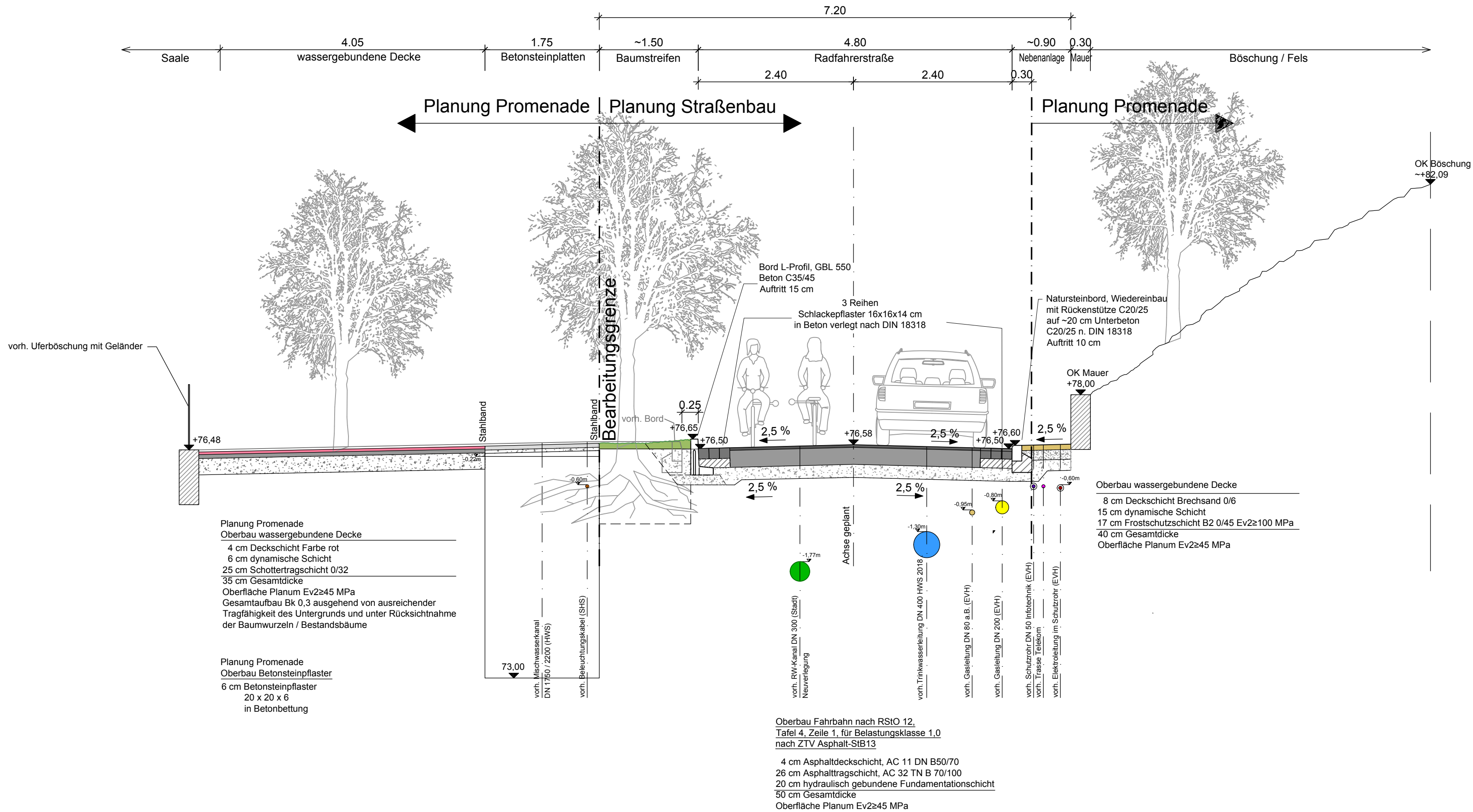
Nr.	Art der Änderung und Ergänzung	Datum	Name

	Stork Plan & Control GmbH Ludwigstraße 28 06110 Halle (Saale) Tel: 0345 / 96 30 07 10 Fax: 0345 / 96 30 07 96	bearbeitet gezeichnet geprüft Datum	Oktober 2019 Oktober 2019 Oktober 2019 Datum	Frau Meyer Frau Thum Herr Stork
---	--	--	---	---------------------------------------

Bauherr :	hallesaale  Stadt Halle (Saale) Dezernat Planen und Bauen, Straßen- und Tiefbauamt Ressort Planung und Brücken, Team Neu- und Ausbau	Unterlage Nr. 3 Blatt Nr. 1
-----------	---	--------------------------------

Planungsphase : Vorhaben :	Entwurfs- und Genehmigungsplanung	nachgeprüft : Reg. - Nr. :	Datum Zeichen
Hochwasserschäden Sachsen-Anhalt 2013 HW 266 - Wiederherstellung Riveufer		Übersichtslageplan	
aufgestellt : Halle (Saale), den Stadt Halle (Saale) Dezernat Planen und Bauen, Straßen- und Tiefbauamt, Ressort Planung und Brücke, Team Neu- und Ausbau		geprüft : Halle (Saale), den Stadt Halle (Saale) Dezernat Planen und Bauen, Straßen- und Tiefbauamt, Ressort Planung und Brücke, Team Neu- und Ausbau	
im Auftrag		im Auftrag	

Regelquerschnitt 2.1



Nr.	Art der Änderung und Ergänzung	Datum	Name

	Stork Plan & Control GmbH Ludwigstraße 28 06110 Halle (Saale) Tel.: 0345 / 96 39 07 10 Fax.: 0345 / 96 39 07 96		bearbeitet	Oktober 2019	Frau Meyer
			gezeichnet	Oktober 2019	Frau Thum
			geprüft	Oktober 2019	Herr Stork
			Datum		
Bauherr :					
 * Stadt Halle (Saale) Dezernat Planen und Bauen, Straßen- und Tiefbauamt Ressort Planung und Brücken, Team Neu- und Ausbau			Unterlage Nr. 14 Blatt Nr. 2.1		
Planungsphase :			Datum		
Entwurfs- und Genehmigungsplanung			Zeichen		
Vorhaben :			nachgeprüft :		
Hochwasserschäden Sachsen-Anhalt 2013 HW 266 - Wiederherstellung Riveufer			Reg. - Nr. :		
aufgestellt :			Anlage 1 Regelquerschnitt 2.1		
Halle (Saale), den Stadt Halle (Saale) Dezernat Planen und Bauen, Straßen- und Tiefbauamt, Ressort Planung und Brücke, Team Neu- und Ausbau			Maßstab : 1 : 50		
..... im Auftrag			geprüft :		
..... im Auftrag			Halle (Saale), den Stadt Halle (Saale) Dezernat Planen und Bauen, Straßen- und Tiefbauamt, Ressort Planung und Brücke, Team Neu- und Ausbau		

Formblatt: **Checkliste - Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen**

Planungsgrundlage ist die DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: öffentlicher Verkehrs- und Freiraum

Vorhaben: HW 266 Fahrbahn Riveufer

Prüfung Entwurfsplanung durch FB Bauen am 21.08.2019	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 öffentlichen 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)

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
5	Elemente der Verkehrsinfrastruktur				
5.1/5.2	Gehwege, Fußgängerbereiche, verkehrsberuhigte Bereiche		X		
	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 %		X		
	Längsneigung mit Zwischenpodesten zum Ausruhen und Abbremsen max. 6 %				
	Zwischenpodeste:	X			
	• 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%		X		
	• ohne Längsneigung max. 2,5 %				
	Oberflächengestaltung der nutzbaren Gehwegbreite müssen				
	• eben		X		
	• erschütterungsarm berollbar				
	• rutschhemmend				
	Muldenrinnen: max. Tiefe 1/30 ihrer Breite ^{2.)}				
	Abgrenzung von niveaugleich angrenzenden Funktionsbereichen taktil und visuell	X			

	• unterscheidbarer Oberflächenbelag oder • Trennstreifen (Begrenzungstreifen)				
Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
5.1.1	Einbauten in nutzbaren Gehwegbreiten taktil rechtzeitig wahrnehmbar	X			
	• 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	X			
	• Höhe mindestens 0,90 m • visuell stark kontrastierende Sicherheitsmarkierung mindestens im oberen Drittel				
5.1.2	Engstellen barrierefrei nutzbar	X			
	• 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)

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

• durch Bodenindikatoren • Kombination aus Auffindestreifen und Richtungsfeld • visuell zur Fahrbahn kontrastierender Bord				

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		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 Überquerungsrichtung 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 kontrastierender 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 Überquerungsrichtung 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 kreuzungszugewandter Seite)				
	Nullabsenkung		-	-	-
	• 1 m Breite				

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		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 Überquerungsrichtung weist • gegebenenfalls zusätzliches Aufmerksamkeitsfeld an der inneren Leitlinie in Noppenstruktur • 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 • Abrundung der Bordkante 20 mm • visuell zur Fahrbahn kontrastierender 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	Mittelinsele		-	-	-
	• Breite mind. 2,50 m, in der Regel 3,00 m				
	• visuell und taktil wahrnehmbare Querabgrenzung mit mind. 3 cm hohen Borden				

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)

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
5.5	Anlagen des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs		X	-	-
	• 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)

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)

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
5.6	Öffentliche Anlagen des Personenverkehrs	X	-	-	-
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 $\leq 5,00$ 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		-	-	-

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht 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				

1.5 Ausstattung, Möblierung *

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
6.1	Ausstattung, Möblierung (Element)	X			
	Freizuhalten von Ausstattungen und Möblierung (z. B. Briefkästen, Mülleimer, 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.)} • 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				
	rechtzeitige Wahrnehmbarkeit durch sehbehinderte Menschen: • kontrastierende Gestaltung der Elemente zu ihrer Umgebung				
	Deutlich visuelle Erkennbarkeit von: • Glaswänden • Glastüren • großflächig verglaste Wände und Türen				
	mittels zwei Sicherheitsmarkierungen: • mindestens 0,08 m hoch • reichen über die gesamte Glasbreite • visuell stark kontrastierend • Wechselkontrast				
	Lage der Sicherheitsmarkierung in einer Höhe zwischen: • 0,40 m bis 0,70 m • 1,20 bis 1,60 m				

1.6 **Anlagen zur Überwindung von Höhenunterschieden ***

- 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)

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
5.4.	Anlagen zur Überwindung von Höhenunterschieden	X			
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 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:				
	• 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				

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
5.4.2	bei abwärtsführenden Treppen • Sicherheitsabstand zur Rampe unten: 10,00 m • Sicherheitsabstand zur Rampe oben: 3,00 m				
5.4.3	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				
	Baustellenabsperngeräte				

• 10 cm hohe Absperrschranken in 1 m Höhe • Tastleisten unter den Absperrschranken in maximal 15 cm Höhe • visuell 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

- 1.) Die DIN konkurriert mit weiteren Vorschriften deren Umsetzung auch im Interesse einer sicheren Begehrbarkeit notwendig ist, u. a. RAS-Ew mit der Forderung $\geq 2,0\%$ allgemein für Gehwegflächen und $\geq 3,0\%$ 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 Seitenraumbauung (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 akzeptiert. Bei Rinnen, die handwerklich aus Einzelsteinen gesetzt werden, ist die Stichhöhe 1,0 cm bei 30 cm Breite einzuhalten.

3.) Konkretisierung 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 mit 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.

Formblatt: Familienverträglichkeitsprüfung auf der Grundlage des Kriterienkataloges B

Baumaßnahme: HW Maßnahme 266, Fahrbahn Riveufer

Nr.:	Fragen	Relevant		Berücksichtigt		Bemerkung
		ja	nein	ja	nein	
1	Sind verkehrsberuhigte Straßen geplant/realisiert?	x		x		Fahrradstraße
2	Sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung eingeleitet/geplant?	x		x		20 km/h, wie im Bestand
3	Gibt es für Kinder speziell reservierte Straßenräume?		x	x		Prommenadenweg (nicht Inhalt der Maßnahme)
4	Sind die neuralgischen Verkehrspunkte bekannt (verkehrsreiche Straßen, vielbefahrene Kreuzungen, schwer einsehbare Kurven)?		x	x		
5	Welche Maßnahmen sind geplant/realisiert, um die benannten neuralgischen Verkehrspunkte kind- und behindertengerecht zu gestalten?		x	x		
6	Wurden Fußgängerzonen geplant/eingereicht?		x	x		Prommenadenweg (nicht Inhalt der Maßnahme)
7	Wurden Maßnahmen zur Verhinderung des Parkens auf Gehwegen, Spiel- und Grünflächen ergriffen?		x	x		
8	Wie sind die Haltestellen abgesichert?		x	x		Gestaltung der Bushaltestellen entsprechend Gestaltungshandbuch Stadtbahnprogramm Halle Unterlage-Nr. 3, Blatt 1
9	Sind die Bürgersteige kind- und behindertengerecht gestaltet?	x		x		Asphaltoberfläche bzw. Gehwegplatten im Gehwegbereich (Querneigung 2,0-2,5%)
10	Wurden bei der Planung des Öffentlichen Personennahverkehrs die Schulwege der Kinder berücksichtigt und die Schulwegeplanung einbezogen?		x		x	
11	Wurden bei der Planung des Öffentlichen Personennahverkehrs die Belange der Eltern (Umsteigen, Verkehrstaktung) berücksichtigt?		x		x	
12	Erfolgte bei der Straßenbeleuchtung eine Berücksichtigung der Interessen von Fußgängern?		x		x	aktuell keine Erneuerung der Straßenbeleuchtung geplant
13	Wurden Querungshilfen (Brücken, Tunnel, Fußgängerüberwege usw.) geplant/gesichert?		x		x	Bordabsenkung als Querungshilfe im Bereich der Bushaltestellen

Piller, Wolfgang

Von: Bucher, Ralf
Gesendet: Freitag, 6. Dezember 2019 08:20
An: Piller, Wolfgang
Betreff: AW: Riveufer

Sehr geehrter Herr Piller,

zu den am 03.12.2019 zugesandten Planunterlagen zur Hochwasserfolgemassnahme Nr. 266, Riveufer, nehme ich wie folgt Stellung:

Die Straße Riveufer und die Fährstraße sind derzeit verkehrsrechtlich als Fahrradstraße ausgeschildert und sollen auch künftig Fahrradstraßen sein. Der in dem Regelquerschnitt 2.1 verwendete Begriff „Radfahrerstraße“ ist deshalb entsprechend zu ändern.

Entsprechend den bundesweit anerkannten „Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen“ sollte in Fahrradstraßen bei einer Kfz-Verkehrsstärke bis 1.500 Kfz pro Tag eine nutzbare Mindestfahrbahnbreite von 4,50 m zur Verfügung stehen. In der vorliegenden Planung wird dies nur dann gewährleistet, wenn kein Parken am Fahrbahnrand ermöglicht wird (abgesehen von wenigen erforderlichen Behindertenparkplätzen, die eine akzeptable punktuelle Einengung darstellen). Da die Straße auch künftig verkehrsrechtlich als Fahrradstraße ausgewiesen werden soll, ist deshalb bei den jetzt geplanten Fahrbahnbreiten ein durchgängiges Parkverbot in beiden Richtungen auszuweisen.

An den beiden Übergangsstellen zwischen der Fahrbahn des Riveufers und den mittlerweile asphaltierten Wegen zur Ochsenbrücke sind befestigte Überfahrten für Radfahrer mit Bordabsenkungen (Nullniveau) herzustellen (die westliche existiert bereits und kann möglicherweise so erhalten bleiben).

Gegenüber der Einmündung Rainstraße ist die ca. 5 m breite Übergangsstelle für Fußgänger zum Gehweg wiederherzustellen.

Die befestigte Überfahrtsstelle für Radfahrer zwischen der Fahrbahn des Riveufers und dem Promenadenweg ist analog des heutigen Zustandes ca. 30 m südwestlich des Beginns der Promenade wiederherzustellen.

Die Poller nahe der Einmündung Rainstraße sind analog der heutigen Situation (in Hinsicht auf Schließsystem und Abstände) wiederherzustellen.

Da durch die Straße Riveufer die beiden überregionalen Radrouten Saale-Radweg und Himmelsscheiben-Radweg führen, sind während der Bauzeit anspruchsgerechte Alternativrouten auszuweisen. Ich schlage dazu vor, den Saale-Radweg während der Bauzeit ab dem Peißnitzhaus über die Schwanenbrücke, den Weg entlang der Wilden Saale und die Talstraße bis Kröllwitz auszuweisen. Für den Himmelsscheiben-Radweg sollte ab der Peißnitzbrücke eine Umleitung über die Steinmühlenbrücke (Peißnitzstraße) und die Burgstraße bis zur Einmündung Senefelder Straße ausgeschildert 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

Stadt Halle (Saale)

Stadtentwicklung und Umwelt
FB Bauen
Abt. Straßen- und Brückenbau
Am Stadion 5
06122 Halle (Saale)

Von der Regierung von Mittelfranken öffentlich bestellter
und vereidigter Sachverständiger für Baumpflege,
Baumstatik, Gehölzwertermittlung, Bodenanalytik im
Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau.

DGQ Quality Systems Manager (DIN ISO 9000)

— Auszug —

Projekt:

Grundhafter Straßenausbau Riveufer in Halle a.d. Saale
Lindenallee (Promenade) zwischen Straßenkörper und Saaleufer



Sachverständigen-Gutachten 3.105-16 Band 1

Eingehende Zustandsprüfung nach der VTA-Methode
Feststellung der Vitalität der Bäume, Prüfung der Bodenverhältnisse,
Taxation der Zukunftsaussichten / Verbleibdauer
Beurteilung der Bauverträglichkeit der Bäume
Kosten-Nutzen-Analyse auf der Basis des modifizierten Sachwertverfahrens nach W. KOCH



Wurzeln und Bordsteine

Die meisten Bäume der straßenseitigen Baumreihe haben Wurzeln in Richtung der die Fahrbahn seitlich begrenzenden Bordsteine ausgebildet. Die Bordsteine als solche stehen stellenweise nicht mehr gerade (sind leicht nach außen gekippt) und sind auf Höhe der Bäume z.T. auch nach außen gedrückt (siehe entsprechende Fotos der Wurzelfreilegungen in Abschnitt 14.4.4).

Die Bordsteine stellen für das Wurzelwachstum eine Barriere dar. Demzufolge werden die Wurzeln veranlasst, an der Innenseite des Bordsteins entlang zu wachsen. Die Tatsache, dass dort stets Kondenswasser vorliegt, hat insbesondere für dünne Versorgungswurzeln große Attraktivität, in diesem Bereich zu verweilen. Nehmen die Wurzeln an Durchmesser zu, nutzen sie den Randstein als Widerlager, indem sie sich gegen dessen Innenseite pressen / spreizen. Demzufolge sind die Bordsteine zwischenzeitlich ein wichtiger statischer Bestandteil des Wurzelfundaments der Bäume, auf das sie sich bislang verließen.

Um darüber Aufschluss zu erhalten, ob es den Wurzeln gelang, die Bordsteine zu unterwachsen, um anschließend in den Straßenraum vorzudringen, wurde einer dieser Steine aus dem Standraum von Linde 46 ausgebaut (Fotos 6 - 8). Dabei stellte sich heraus, dass so gut wie keine Wurzeln unter dem Bordstein hindurch gewachsen waren (Fotos 9, 10).

Begrenzung der seitlichen Wurzelausbreitung durch den Kanal

Zwischen den beiden Baumreihen verläuft ein mit Platten befestigter Weg. Unter diesem befindet sich ein Abwasserkanal (Sammler) – Foto 11.

Dessen Bau wurde durch den einstigen Oberbürgermeister R. Rive zur Behebung der seinerzeit in der Stadt Halle (Saale) bestehenden hygienischen Mängel veranlasst. Wahrscheinlich wurden im Rahmen dieses Bauvorhabens die seinerzeit dort vorhandene Rosskastanienallee entfernt und nach Fertigstellung der Tiefbaumaßnahme durch Linden ersetzt.

Der Kanal ist schätzungsweise 2 – 3 m breit und reicht weit bis an die Bäume heran (Fotos 12, 13); die Kanaltiefe beträgt 2,35 m (Fotos 14 - 17). Die Einfassung des Kanallaufes besteht aus massivem Klinkermauerwerk (Fotos 18 - 23). Dieses stellt eine bauliche Barriere für die seitliche Wurzelausbreitung beider Baumreihen in Richtung Gehweg dar.