

## **Erläuterung zum Variantenbeschluss**

### **Inhaltsverzeichnis**

- 1        Veranlassung und Zielstellung
- 2        Ergebnisse der Vorplanung
  - 2.1      Allgemeines
  - 2.2      Untersuchte Varianten
  - 2.3      Vorzugsvariante
  - 2.4      Straßenraumgestaltung
- 3        Kosten und Finanzierung
- 4        Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit
- 5        Termine und weiteres Vorgehen

- Anlage 1    Übersichtskarte
- Anlage 2    Variantenübersicht
- Anlage 3    Planunterlagen (3.1 Lageplan Variante 5, 3.2 Querschnitt Variante 5)
- Anlage 4    Variantenabwägung
- Anlage 5    Unterhaltungskosten
- Anlage 6    Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten
- Anlage 7    Familienverträglichkeitsprüfung
- Anlage 8    Checkliste der barrierefreien Gestaltung von Verkehrsanlagen

## 1 Veranlassung und Zielstellung

Der Hallorenring ist ein wichtiger Bestandteil des Altstadtringes. Die bedeutende Erschließungsstraße leitet die zentrumsnahen Kraftfahrzeugverkehrsströme an der Altstadt vorbei und dient der Erschließung der nordwestlichen Altstadt (siehe Anlage 1). Sie entstand nach der Überbauung der hier entlang fließenden Gerbersaale. Sie hat auch große Bedeutung für den Radverkehr von Halle (Saale). Gleichzeitig tritt am Hallorenring im Bereich des Hallmarktes erhöhter Fußgängerquerverkehr an mehreren Querungsstellen auf. Es befinden sich in der Nähe Stellplatzkapazitäten für Besucherinnen und Besucher der Altstadt. Sie hat große Bedeutung für den Regionalverkehr als Bestandteil einer Nord-Süd-Achse von Halle (Saale). Weiterhin muss eine Anliegerfunktion erfüllt werden.

Der Hallorenring liegt in dem gemäß § 142 Abs. 1 und 3 BauGB förmlich festgelegten Sanierungsgebiet „Historischer Altstadt kern“ Halle (Saale), rechtsverbindlich mit Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Halle (Saale) am 30.06.1995. Die Sanierung von Straßen und Plätzen ist ein wichtiger Bestandteil der Durchführung der Sanierungsmaßnahme. Laut den Sanierungszielen soll der Altstadtring als attraktiver Aufenthaltsraum gestaltet werden, wichtige räumliche Verbindungen sollen gestärkt und ausgebaut werden. Dabei sind die Verbesserung der Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten, die Beachtung der Belange von Seniorinnen und Senioren, mobilitätseingeschränkten Mitmenschen sowie eine hochwertige Gestaltung mit Natursteinmaterialien im Gehwegbereich und qualitätsvolles Stadtmobiliar mit einheitlicher Formensprache und Farbgebung von Bedeutung. Die historischen Grünzüge der Ringstraßen stellen einen wichtigen Ausgleich gegenüber der dicht bebauten Altstadt dar, der erhalten bzw. vergrößert werden soll. Die Grünstruktur des Altstadtringes als städtebaulich wahrnehmbare Zäsur der Stadtentwicklung zwischen Mittelalter und Gründerzeit soll durch Baumpflanzungen entlang des Hallorenrings gestärkt werden. Grundlage für die Gestaltung der Straßen und Plätze im Sanierungsgebiet „Historischer Altstadt kern“ ist der Beschluss des Stadtrates 96/I-23/430 über die Gestaltungsgrundsätze für den öffentlichen Raum des Sanierungsgebietes vom 18.09.1996.

Die Fahrbahn des Hallorenrings ist verschlissen mit punktuellen Instandsetzungen. Insbesondere die Gehwege entlang des Hallorenrings bedürfen einer barrierefreien Gestaltung. Die Ebenflächigkeit der Gehwege für eine gefahrlose Nutzung ist nicht mehr gegeben.

Es ist deshalb vor dem Straßenausbau zu untersuchen, ob der Bestandsquerschnitt regelkonform ist bzw. Optimierungen im Straßenquerschnitt möglich sind.

Es wurden Varianten der Straßenraumaufteilung des Hallorenrings geprüft und eine Bewertung dieser Varianten vorgenommen. Von hoher Bedeutung ist dabei der Bereich des Hallmarktes mit dem Fußgängerquerverkehr und der Platzgestaltung.

Es ist die künftige Höhenentwicklung zu beachten (angrenzende Randbereiche) mit den Auswirkungen auf die Straßenentwässerung. Es sind die relevanten Auswirkungen auf die Straßenraumgestaltung zu formulieren.

Die Verkehrsanlage soll verkehrssicher sein, den technischen Regelwerken entsprechen sowie die Belange aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen. Die Gehwege sind mobilitätsbehindertengerecht auszubauen. Es ist ausreichender Bewegungsraum für Fußgänger/Fußgängerinnen und mobilitätseingeschränkte Personen vorzusehen.

## 2 Ergebnisse der Vorplanung

### 2.1 Allgemeines

Der Hallorenring befindet sich im Sanierungsgebiet „Historischer Altstadt kern“. Die Gestaltungsgrundsätze für den öffentlichen Raum des Sanierungsgebietes „Historischer Altstadt kern“ (Beschluss Nr. 96/1-23/430 vom 18.09.1996) sollen grundsätzlich berücksichtigt werden.

Das Plangebiet ist Bestandteil eines Denkmalbereichs gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 2 DenkmSchG LSA sowie eines archäologischen Flächendenkmals gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 4 DenkmSchG LSA. Der Hallmarkt ist zugleich als Baudenkmal gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 1 DenkmSchG LSA in das Verzeichnis der Kulturdenkmale des Landes Sachsen-Anhalt eingetragen. Darüber hinaus befinden sich im näheren Umfeld des Planungsbereichs mehrere bedeutende Baudenkmale (u.a. Feininger-Gymnasium, ehemaliges Polizeipräsidium, Moritzkirche, Stadtmauer). Demzufolge bedürfen die geplanten Maßnahmen einer denkmalrechtlichen Genehmigung.

Stadtplanerisches Ziel ist die Weiterführung der Gestaltung des Altstadtringes als attraktiver Aufenthaltsraum mit einer Gestaltung, die neben der Absicherung funktionaler Aspekte auch durch qualitätsvolle Gestaltung und Stadtgrün die Lage und Eingangssituation in der Altstadt berücksichtigt und den öffentlichen Raum aufwertet.

Der Hallorenring ist Bestandteil des grünen Altstadtrings, der als Gliederungselement der Innenstadt und Eingangszone für die historische Altstadt eine besondere Bedeutung hat. Die Gestaltung soll sich an den bereits realisierten Abschnitten des grünen Altstadtrings (wie Robert-Franz-Ring, Hansering) orientieren.

Der Planungsbereich umfasst den Hallorenring zwischen dem Glauchaer Platz und der Talamtstraße. Die Länge der Verkehrsbaumaßnahme beträgt ca. 300 m.

Der Hallorenring wird nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) in die Verkehrswegekategorie angebaute Hauptverkehrsstraße (HS III) eingestuft. Sie ist entsprechend der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) auszubilden.

Das vorherrschende Prinzip der Querschnittsgestaltung eines dreigliedrigen Straßenraumes mit beidseitigen möglichst breiten Gehwegflächen soll über den gesamten Ausbauabschnitt ausgeführt werden. Bei verfügbaren Breitenreserven wird die Einordnung von separaten Radverkehrsanlagen und Parkzonen geprüft. Es soll mit dem Straßenausbau Hallorenring die Lücke im Radverkehrsnetz geschlossen werden.

Parkieranlagen sind im Bestand des Hallorenrings vorhanden. Kostenpflichtige Stellplätze befinden sich zwischen der Kellnerstraße und der Bornknechtstraße am westlichen Fahrbahnrand sowie vor dem Einkaufsmarkt bzw. Hotel ebenfalls am westlichen Fahrbahnrand. Zusätzliche Parkmöglichkeiten befinden sich entlang der Dreyhauptstraße und vor dem ehemaligen Polizeipräsidium.

Der Streckenverlauf im Zuge des Hallorenrings weist einen annähernd geradlinigen Verlauf auf. Zwangspunkte stellen die seitliche Bebauung, insbesondere die Einfriedungsmauer der Moritzkirche (es handelt sich hier überwiegend um einen Teil der mittelalterlichen Stadtmauer) und die historisch gewachsenen Grenzen des Hallmarktes dar.

Am Glauchaer Platz sind Fluthilfemaßnahmen vorgesehen, welche die Planung im Süden tangieren. Weiterhin ist die Möglichkeit eines späteren Gebäudeneubaus am Abzweig Bornknechtstraße gegeben.

Die Baulücke zwischen Gerberstraße und Hallorenring soll mit einem Wohn- und Geschäftshaus mit Tiefgarage geschlossen werden.

Für die Straßenplanung liegen folgende Analysewerte aus dem Jahr 2019 vor: Durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen (DTVW) im Querschnitt des Hallorenrings mit 14.000 Kfz/24 h und einen Schwerverkehrsanteil von 1,6 %. Die Spitzenstunde wird mit 1000 Kfz im Querschnitt beziffert.

Am Hallmarkt ist der bestehende Fußgängerquerverkehr zu beachten. Eine weiträumige Verlegung der vorhandenen Taxistellflächen soll vermieden werden. Die Forderungen des Denkmalschutzes waren bezüglich der Platzgestaltung und der Vorfahrt zum ehemaligen Polizeipräsidium einzuhalten.

## **2.2 Untersuchte Varianten**

Im Rahmen der Vorplanung wurde eine Vielzahl von Lageplanvarianten mit unterschiedlichen Straßenraumgestaltungen betrachtet. In der Voruntersuchung wurden davon letztlich sechs Varianten in dem Variantenvergleich aufgenommen. Wegen offensichtlicher Nachteile einiger Lageplanvarianten konnten diese frühzeitig verworfen werden.

In Anlage 2 werden die Hauptmerkmale der Voruntersuchungsvarianten kurz beschrieben, gegliedert in die beiden Unterabschnitte Glauchaer Platz bis Kellnerstraße und Hallmarkt.

## **2.3 Wahl der Vorzugsvariante**

Die untersuchten Varianten wurden hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile bewertet. Eine Abwägung ist in Anlage 4 dargestellt. Im Ergebnis kann die Variante 5 als vorteilhaft bewertet werden (siehe Anlagen 3.1 und 3.2). In dieser Variante wird das Ziel einer klaren, durchgängigen und sicheren Straßenraumgestaltung für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer am besten erreicht. Es können die meisten Baumneupflanzungen am Hallorenring eingeordnet werden, hier auch Baumstandorte vor dem Hotel gegenüber dem Hallmarkt. Um hierfür vor dem Hotel neben der Gerbersaale den nötigen Wurzelraum zu schaffen, müssen die vor einigen Jahren neugebauten Nebenanlagen wiederaufgenommen und umfangreiche Leitungsumverlegungen vorgenommen werden. Die Variante 5 ist deswegen auch am kostenintensivsten. Die Variante 5 bringt keinen zusätzlichen Eingriff in das Flächendenkmal Rondell vor dem ehemaligen Polizeipräsidium mit sich. Die Forderungen des Denkmalschutzes können erfüllt werden.

Weiterhin erfolgt keine Fahrbahnverschiebung Richtung Gehweg im Bereich Hotel am Hallmarkt.

Wesensmerkmale der Strecke ist eine Fahrbahn mit zwei Fahrstreifen und zwei Schutzstreifen. Auf der Westseite sollen Parkbuchten mit Baumscheiben angeordnet werden. Es schließen sich beidseitig Gehwege an.

Der Straßenausbau beginnt an der Einmündung der Herrenstraße am Glauchaer Platz. In nördliche Richtung wird der östliche Bestandsfahrbahnrand zunächst beibehalten. Die begrünte Verkehrsinsel wird ebenfalls belassen.

Der Radverkehr wird größtenteils beidseitig in einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Nur zwischen der Kellnerstraße und der Bornknechtstraße wird der stadtauswärtsfahrende Radverkehr auf einem Radweg zwischen den Parkständen und dem Gehweg geleitet.

Auf den am westlichen Fahrbahnrand gelegenen Bestandsgehweg am Bauanfang wird zugunsten der Radverkehrsanlage verzichtet. Hier erfolgt in damaliger Abstimmung die Verlegung des Gehweges unmittelbar vor die Fassade des geplanten Hochbaus. Am östlichen Fahrbahnrand wird der Bestandgehweg um die rückzubauende Grünfläche bis an die Natursteinmauer als Einfriedung der Moritzkirche verbreitert. Zusätzlich wird das Plattenband des östlichen Gehweges über den Bauanfang hinaus entlang der Herrenstraße in östliche Richtung bis zum Bestand erweitert.

In Höhe der Moritzkirche springt die Natursteinmauer am östlichen Gehwegrand in westliche Richtung. An diesem Zwangspunkt wird zugunsten der Fahrstreifenbreite von 3,00 m die Breite des Schutzstreifens auf 1,25 m sowie die Gehwegbreite auf 2,00 m reduziert. Ein weiterer Zwangspunkt ist der Gebäudevorsprung Johanneshospital mit Gehwegbreitenreduzierung. Im

Weiteren Straßenverlauf wird der östliche Gehweg in einer leichten Überbreite bis an die Verkehrsinsel vor dem ehemaligen Polizeipräsidium geführt.

Zwischen der Bornknechtstraße und der Kellnerstraße werden im Wechsel zwei Parkstände und eine Baumscheibe am westlichen Fahrbahnrand geplant. Aufgrund der Lage erdverlegter Medien werden die Baumscheiben in ihrer Achse nach Osten verschoben, um die geforderten Sicherheitsabstände zu den jeweiligen Medien einzuhalten. Als Folge daraus wird der Radverkehr in diesem Abschnitt auf einem Radweg zwischen den Parkständen und dem Gehweg geführt. Insgesamt sind fünf neuen Baumscheiben vorgesehen.

Für die Prüfung der Notwendigkeit des Linksabbiegestreifens in die Kellnerstraße wurde eine Verkehrszählung im Rahmen der Vorplanung durchgeführt. Im Ergebnis wurden 35 Kfz und zwei Radfahrer als Linksabbieger in der Spitzenstunde gezählt. Entsprechend der Richtlinie für Anlagen von Stadtstraßen 2006 wäre nach diesen Verkehrsstärken kein Linksabbiegestreifen erforderlich, aber es wird ein Aufstellbereich für die Linksabbieger empfohlen. Auf einen Aufstellbereich für Linksabbieger in die Kellnerstraße wird zugunsten einer klaren, geradlinigen Linienführung und einer durchgehenden Baumreihe entlang des Hallorenrings verzichtet.

Ein Umbau zum Zugang der überbauten Gerbersaale ist bei dieser Variante nicht notwendig. Im Abschnitt B wird der westliche Fahrbahnrand in Richtung Stadtzentrum verschoben. Somit ergibt sich zusätzlich die Möglichkeit, weitere fünf Baumscheiben anzuordnen.

Zwischen den Baumscheiben werden jeweils zwei Parkstände geplant.

Auf den Linksabbiegestreifen in die Salzgrafenstraße wird zugunsten einer klaren, geradlinigen Linienführung ebenfalls verzichtet. Diese Maßnahme wertet das Stadtbild zusätzliche auf. Die Überquerungsstelle mit Mittelinsel auf dem Hallorenring in Höhe der Verkehrsinsel vor dem ehemaligen Polizeipräsidium wird durch eine Lichtsignalanlage ersetzt. Dadurch wird in diesem Abschnitt eine klare und strukturierte Linienführung erreicht. Die Mittelinsel in Höhe des Hallmarktes wird in der Geometrie so angepasst, dass eine möglichst orthogonale Wegbeziehung zwischen dem jeweiligen Fahrbahnrand und der Insel entsteht.

Die Verkehrsinsel vor dem ehemaligen Polizeipräsidium wird mit seiner Bordführung nahezu belassen, da es sich um einen strukturell bedeutsamer konstituierenden Bestandteil des Denkmalsbereichs handelt. Die Vorfahrt vor dem Gebäude soll in der Bestandsgeometrie mit Natursteinbreitborden eingefasst und Natursteinpflaster befestigt werden. Vor dem ehemaligen Polizeipräsidium soll das Bestandsplattenband aus Naturstein im Gehweg erhalten bleiben. Die Behindertenstellplätze im Einmündungsbereich zur Salzgrafenstraße werden in Richtung Süden verschoben. Damit soll eine Achse für die Fußgängerin und den Fußgänger ohne Behinderungen zwischen dem Einkaufsmarkt und dem östlichen Gehweg der Dreyhauptstraße geschaffen werden.

Die Taxistellflächen am westlichen Hallmarkt werden in ihrer Anzahl beibehalten. Die Trennung zum Hallorenring erfolgt über eine abweichende Oberflächenbefestigung mit Natursteinpflaster. Zusätzlich ist eine minimale Anhebung der Fläche geplant. Dieser hat den zusätzlichen positiven Effekt, den Knotenpunkt Salzgrafenstraße/Hallorenring übersichtlicher zu gestalten und für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer begreifbarer zu machen. Zwischen den Taxistellflächen und dem Hallorenring wird zusätzlich eine Verkehrsinsel als optische Trennung errichtet. Diese Verkehrsinsel soll ebenso wie das Rondell mit einem Natursteinkleinpflaster befestigt werden. Die Befestigung der Taxistellflächen, der Salzgrafenstraße und der Vorfahrt vor dem ehemaligen Polizeipräsidium erfolgt in Natursteingroßpflaster.

Bauende bildet der höhengleiche Natursteinbord Format A1 auf dem Hallorenring im Zuge der Talamtstraße.

## 2.4 Straßenraumgestaltung

### Begrünung

Es sollen zehn zusätzliche Straßenbäume gepflanzt werden. Bedingung für die Neupflanzung im Bereich des Hotels ist die Neugestaltung der Nebenanlagen und die vorherige notwendige umfangreiche Leitungsumverlegung. Im Bereich vor dem Hotel am Hallmarkt soll zwischen den Bäumen ein Grünstreifen angelegt werden. Im Grünstreifen sollen begehbbare Rasenpflasterstreifen angeordnet werden, um fußläufig die PKW-Stellplätze und die Anlieferzone zu erreichen.

### Materialwahl

Der Hallorenring und der Radweg soll eine Asphaltdecke bekommen. Die Gehwege sollen die typischen Granitplatten in den traditionellen Formaten erhalten. Die Restflächen der Gehwege werden mit Kleinpflaster befestigt.

Um den Forderungen des Denkmalschutzes nachzukommen soll die Vorfahrt zum ehemaligen Polizeipräsidium erkennbar bleiben und wird mit Großpflaster befestigt. Großpflaster ist auch für die Anbindung Salzgrafenstraße und Taxistellfläche zu verwenden. Die heute asphaltierte Verkehrsinsel vor dem ehemaligen Polizeipräsidium und die Dreiecksfläche vor der Taxiaufstellfläche werden als Oberflächenbefestigung Kleinpflaster erhalten.

### Beleuchtung

Die Straßenbeleuchtung soll im Zuge des grundhaften Ausbaus erneuert werden. Eine begleitende Beleuchtungsplanung für den Ausbaubereich ist vorgesehen.

## 3 Kosten und Finanzierung

Der Ausbau des Hallorenrings wird über sanierungsbedingte Einnahmen aus der Förderung von städtebaulichen Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen im Sanierungsgebiet „Historischer Altstadt kern“ finanziert. Maßnahmeträgerin ist die Stadt Halle (Saale).

In der Kostenschätzung wurden Baukosten im Umfang von ca. 3.906.000 Euro brutto ermittelt. Eine Anpassung der Kosten erfolgt mit Fortschreibung der Haushaltsplanung 2022ff. Dauerhafter Grunderwerb ist nicht erforderlich.

Die Unterhaltungskosten für die Verkehrsanlage sind in Anlage 5 enthalten.

## 4 Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit

Die Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten liegt als Anlage 6 bei. Die Hinweise werden bei den folgenden Planungsphasen beachtet. Der Wechsel von Schutzstreifen zum Radweg (Radverkehr Richtung Süd, Bereich Kellnerstraße) ist zwingend notwendig bei der Absicht von Baumneupflanzungen und unter Beachtung des Leitungsbestandes. Eine Fortsetzung des Radweges zur Herrenstraße ist mit Blick der Entwicklung der Fläche Herrenstraße/Bornknechtstraße zu prüfen. Die vorliegende Straßenplanung wurde in Absprache mit dem Grundstückseigentümer entwickelt (Führung Fahrbahnbord und Gehweg). Eine

Verschiebung der Fahrbahnfläche in Richtung Ost, zu Gunsten eines Radweges, hätte eine weitere Reduzierung der teilweise untermaßigen Breiten der Ostgebahn zur Folge. Dies kann im Hinblick auf die angestrebte Revitalisierung des ehemaligen Polizeipräsidiums nicht akzeptiert werden.

Die Richtlinien für die Anlage von Fußgängerüberwegen wurden beachtet. Nach Tabelle 2 (Einsatzbereiche für FGÜ) ist ein Fußgängerüberweg über 150 Fg/h und 200 bis 300 Kfz/h möglich. An der Fußgängerfurt Salzgrafenstraße – Einkaufsmarkt sind Belegungswerte bis 1000 Kfz/h im Querschnitt ausgewiesen. An der Fußgängerquerungsstelle Hallmarkt – Fußgängerzone beträgt die stärker belastete Fahrtrichtung noch ca. 500 Kfz/h. Somit empfiehlt sich nach der R-FGÜ 2001 kein Fußgängerüberweg. In Übereinstimmung mit der Richtlinie für Stadtstraßen Bild 77 (Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen an zweistreifigen Straßen) wird eine Lichtsignalanlage an der Überquerungsstelle Salzgrafenstraße – Einkaufsmarkt vorgesehen. An der Fußgängerquerungsstelle Hallmarkt – Fußgängerzone ist eine Mittelinsel geplant.

Die technische Ausbildung der Parkbuchten wird in der kommenden Entwurfsplanung konkretisiert.

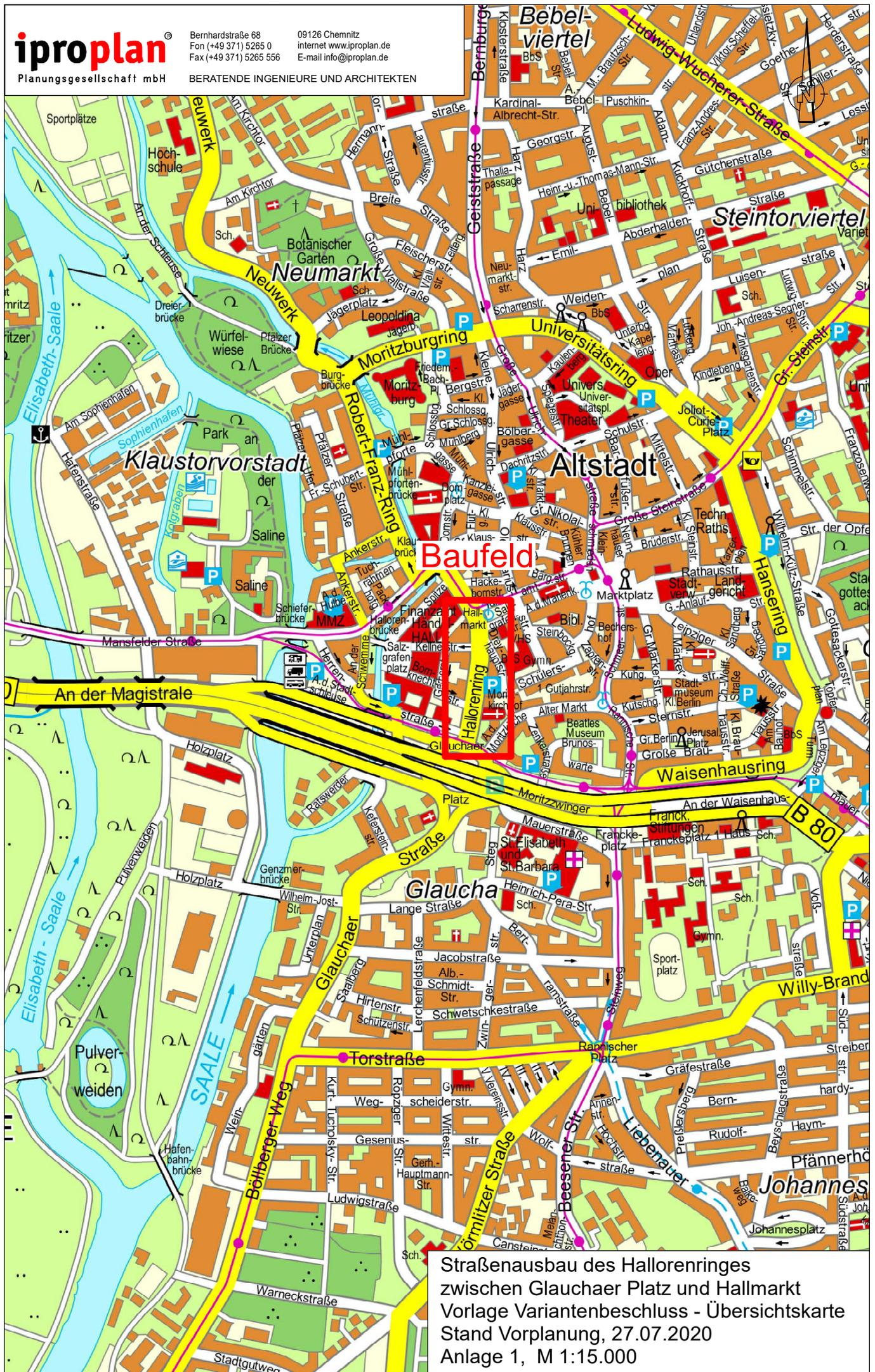
Die Ergebnisse der Prüfung der Kriterien der Familienverträglichkeit laut Katalog B sind in der Anlage 7 dargestellt.

Die Ergebnisse der Prüfung der Kriterien für die Barrierefreiheit sind in der Anlage 8 dokumentiert.

## **5 Termine und weiteres Vorgehen**

- Variantenbeschluss Juni 2021
- Baubeschluss März 2022
- optional Planfeststellung März 2023
- Ausführungsplanung Juli 2023
- Bau 2024, Verkehrsfreigabe Ende 2024

Auf der Grundlage der mit diesem Beschluss bestätigten Vorplanung soll die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erstellt werden.

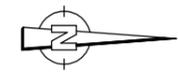


**Straßenausbau des Hallorenringes**  
zwischen Glauchaer Platz und Hallmarkt  
Vorlage Variantenbeschluss - Übersichtskarte  
Stand Vorplanung, 27.07.2020  
Anlage 1, M 1:15.000

## Variantenübersicht

Variante	Hallorenring – Abschnitt A Glauchaer Platz bis Kellnerstraße	Polizeipräsidium/ Hallmarkt – Abschnitt B
1	Fahrstreifenbreite 3,00 m; Schutzstreifen 1,50 m; mit Linksabbieger Kellnerstraße; 8 Pkw Stellplätze, 4 Bäume	Fahrstreifenbreite 3,00 m; Schutzstreifen 1,50 m; mit Linksabbieger Salzgrafenstraße; Fläche vor Einkaufsmarkt bleibt im Bestand Parken und Bäume wie Bestand
2	Hallorenring als Einbahnstraße mit Radfahrstreifen auf Ostseite 1,85 m breit und Radweg auf Westseite 1,60 m breit sowie beidseitig Parken (23 Pkw Stellplätze), 9 Bäume	Vor Hallmarkt Grünfläche mit Gehwegverbindungen; Straße vor Polizei Einbahnstraße Ri. Westen mit Parken; Dreyhauptstraße von Salzgrafenstraße als Einbahnstraße; Bestandsfläche (Gehweg/ Parken) vor Einkaufsmarkt nicht einbezogen, 1 Baum und Längsparker vorgebaut; keine Querungsinsel für Fußgänger wegen Einbahnstraße,
3	Fahrstreifenbreite 3,00 m; Schutzstreifen 1,50 m; Verschiebung der Straße im Bereich Kellnerstraße nach Westen mit einseitiger Aufweitung für Linksabbieger Kellnerstraße; 10 Pkw Stellplätze, 1 Baum	Fläche vor Einkaufsmarkt einbezogen, 3 zusätzliche Bäume und Längsparker (4 Stück) und Querungsinsel nach Einmündung Kellnerstraße; Rückbau der Durchfahrt vor Polizeipräsidium mit Ausweisung 4 x PKW Parken in der Dreyhauptstraße; vor Hallmarkt entsprechend Variante 1
4	Fahrstreifenbreite 3,00 m; Schutzstreifen 1,50 m; Verschiebung der Straße im Bereich Kellnerstraße nach Westen kein Linksabbieger Kellnerstraße, 10 Pkw Stellplätze, keine Bäume	Anschluss an Hallmarkt entsprechend Variante 1; Fläche vor Einkaufsmarkt entsprechen Variante 3, Durchfahrt vor Polizeipräsidium entsprechend Variante 3, Gestaltung Fläche vor Polizeipräsidium aufgenommen; 2 neue Baumstandorte hinzugefügt, keine Querungsinsel Fußgänger, Querung signalisiert, Anpassung Gehweg Salzgrafenstraße, 4 Pkw Stellplätze, 3 zusätzliche Bäume
5	Fahrstreifenbreite 3,00 m; Schutzstreifen 1,50 m, Radweg in südliche Richtung zwischen Kellnerstraße und Bornknechtstraße, kein Linksabbieger Kellnerstraße, 8 Pkw Stellplätze, 5 Bäume	Anschluss an Hallmarkt mit optisch abgehobener Natursteinpflasterfläche, Fläche vor ehem. Polizeipräsidium entsprechend Variante 4 ohne Fahrbahneinengung auf Dreyhauptstraße und Grenzen des Rondells in etwa wie Bestand, 1. Querung signalisiert, Verschwenkung der Fahrbahn Hallorenring am Bauende in Richtung Westen, kein Linksabbieger in Salzgrafenstraße, Grünfläche vor Einkaufsmarkt, 8 Pkw Stellplätze, 5 zusätzliche Bäume
6	Fahrstreifenbreite 3,00 m; Schutzstreifen 1,50 m, Radweg in südliche Richtung zwischen Kellnerstraße und Bornknechtstraße, Linksabbieger in Kellnerstraße, 8 Pkw Stellplätze, 5 Bäume	Anschluss an Hallmarkt mit optisch abgehobener Natursteinpflasterfläche, Fläche vor ehem. Polizeipräsidium entsprechend Variante 4 ohne Fahrbahneinengung auf Dreyhauptstraße, 1. Querung signalisiert, Verschwenkung der Fahrbahn Hallorenring am Bauende in Richtung Westen, Linksabbieger in Salzgrafenstraße, keine Grünfläche vor Einkaufsmarkt, 8 Pkw Stellplätze, 6 zusätzliche Bäume

**Kartengrundlage:**  
 Stadtgrundkarte mit Angaben des Liegenschaftskatasters  
 Stadt Halle (Saale), Fachbereich Planen, Abteilung Stadtvermessung  
 ALKIS © GeoBasis-DE / LVermGeo LSA, 12/2019 / A18-42603-09-14  
 Lagestatus 150 (LS 150)  
 Höhenstatus über NNH (DHHN2016)



LEGENDE PLANUNG			
	Grünfläche		Parken/ Fahrbahninsel
	Fahrbahn Asphalt		Radweg
	Gehweg		Zufahrt
	Schutzstreifen Rad Fahrbahn		begehbarer Rasenpflasterstreifen
	Fahrbahn Großpflaster		Grenzen Sanierungsgebiet "Historischer Altstadt kern"
	Baumneupflanzung		Zufahrt Bestand

**Variante 5 Ausbau Hallorenring**  
 - Fahrstreifenbreite 3,00 m  
 - Schutzstreifen Radfahrer 1,50 m  
 - Radweg zwischen Bornknechtstraße und Kellnerstraße  
 - Radweganfang entsprechend ERA  
 - ohne Linksabbiegerstreifen auf Kellnerstraße und Salzgraßstraße  
 - LSA-Fußgänger vor REWE  
 - 5 Baumscheiben vor REWE

Pflasterfläche erhöht  
 3 cm Bordanschlag umlaufend

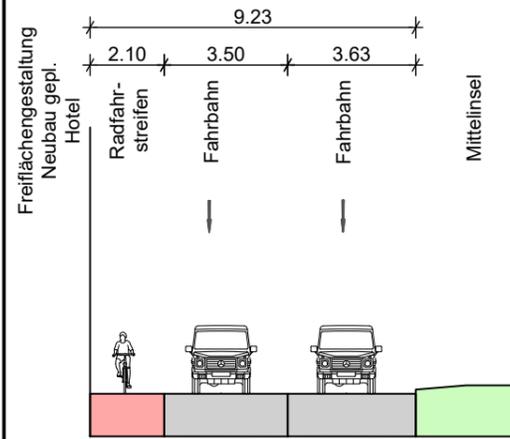
**Straßenbau des Hallorenringes  
 zwischen Glauchaer Platz und Hallmarkt  
 Vorlage Variantenbeschluss - Variante 5  
 Stand Vorplanung, 27.07.2020  
 Anlage 3.1, M 1:1.000**

**iproplan**  
 Planungsgesellschaft mbH  
 Bernhardstraße 68  
 Fon (+49 371) 5265 0  
 Fax (+49 371) 5265 556  
 09126 Chemnitz  
 internet www.iproplan.de  
 E-mail info@iproplan.de  
 BERATENDE INGENIEURE UND ARCHITEKTEN

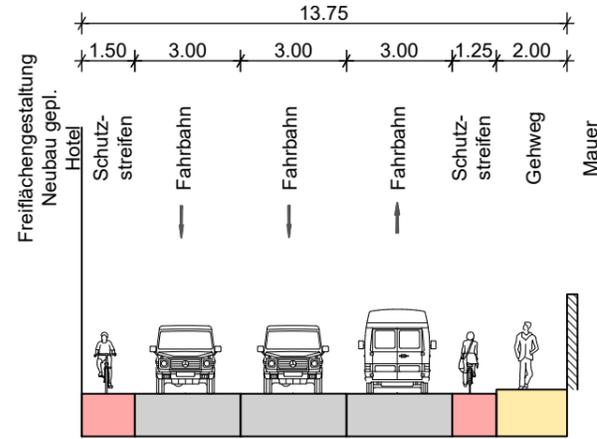
# Variante 5: Teil A Glauchaer Platz - Kellnerstraße

- Fahrstreifenbreite 3,00 m
- beidseitiger Radfahrerschutzstreifen 1,50 m
- keine Linksabbiegespur in Richtung Kellnerstraße

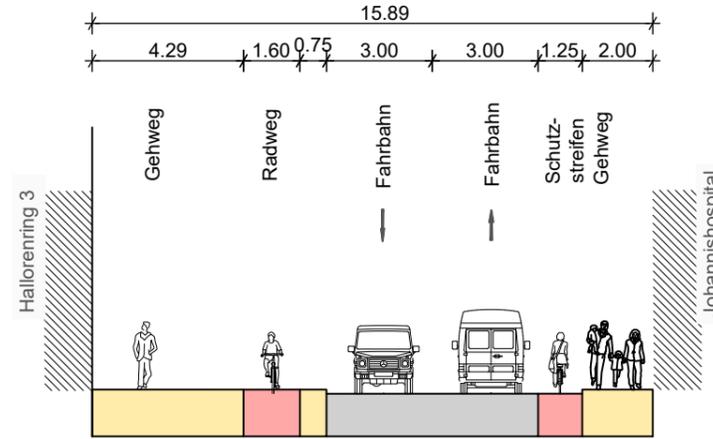
**RQ 1 Glauchaer Platz**  
(Gehweg am geplanten Hotel entlang)



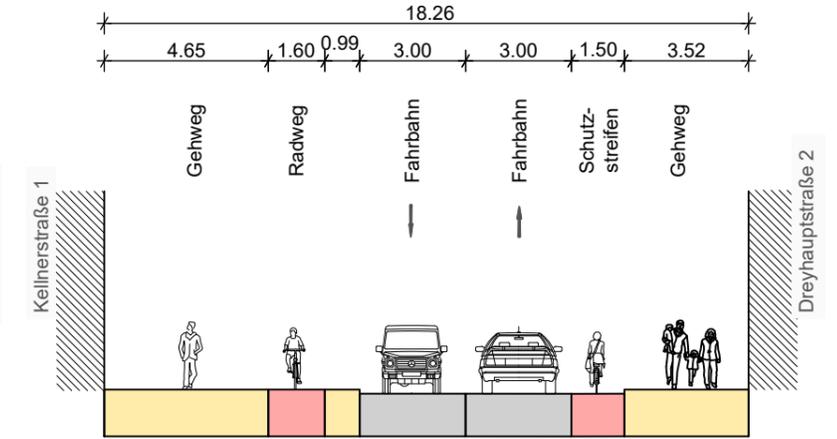
**RQ 2 Einengung Höhe Moritzkirche**  
(Gehweg am geplanten Hotel entlang)



**RQ 3 Einengung Höhe Haus Nr. 3**



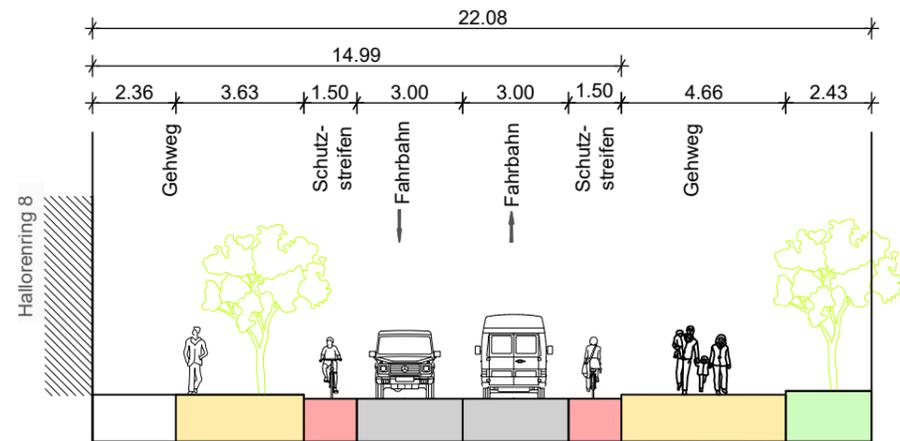
**RQ 4 Höhe Haus Kellnerstraße Nr. 1**



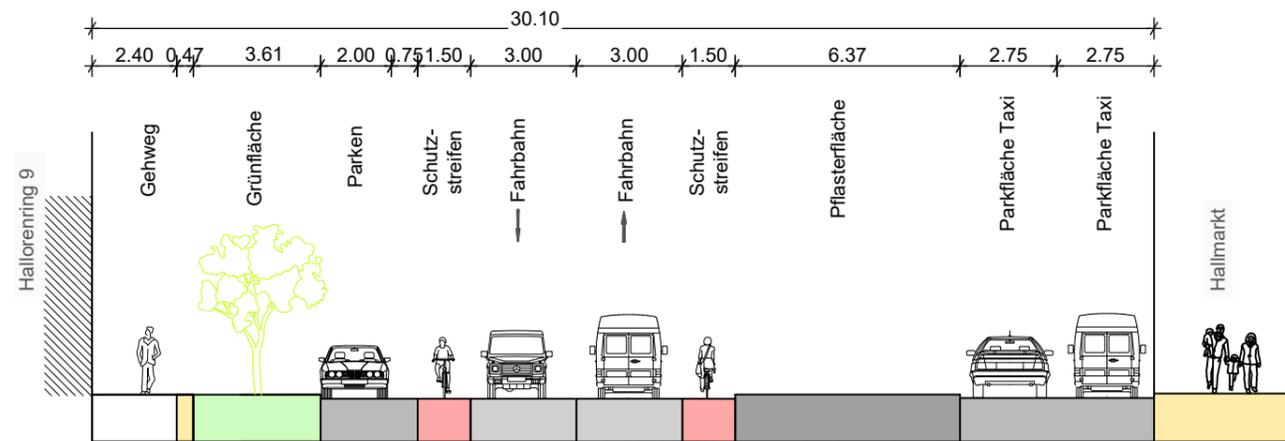
# Teil B Polizeipräsidium/ Hallmarkt

- Fahrstreifenbreite 3,00 m
- beidseitiger Radfahrerschutzstreifen 1,50 m
- keine Linksabbiegespur in Richtung Salzgrafenstraße

**RQ 5 Höhe Haus Halleorenring Nr. 8**



**RQ 6 Höhe Haus Halleorenring Nr. 9**



Straßenausbau des  
Halleorenringes, zwischen  
Glauchaer Platz und Hallmarkt  
Vorlage Variantenbeschluss  
Stand Vorplanung: 27.07.2020  
Anlage 3.2

## Straßenbau Halleorenring - Zwischen Glauchaer Platz und Hallmarkt

## Vorplanung, Variantenabwägung

	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5	Variante 6
<b>Kriterien</b>						
<b>Raumstrukturelle Wirkungen</b>	keine Unterschiede zwischen Variante 1 bis 6					
<b>Verkehrliche Beurteilung</b>						
MIV	Erhöhung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit durch Linksabbiegestreifen in Kellnerstraße bzw. Salzgrafenstraße	durch Unterbinden des Rechtsabbiegens vom Halleorenring direkt in die Dreyhauptstraße wird Verkehrsfluss auf Halleorenring erhöht, in Bezug auf Verknüpfungen mit übergeordneten/ nachgeordneten Netz sehr große Herausforderungen an Umgestaltung Verkehrsabläufe der angrenzenden Straßen und Knotenpunkte	Erhöhung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit durch Linksabbiegestreifen in Kellnerstraße bzw. Salzgrafenstraße, durch Unterbinden des Rechtsabbiegens vom Halleorenring direkt in die Dreyhauptstraße wird Verkehrsfluss auf Halleorenring erhöht	durch Anordnung einer LSA als Überquerungsstelle geringfügige Reisezeitdifferenzen, Erhöhung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit durch Linksabbiegestreifen in Kellnerstraße bzw. Salzgrafenstraße, durch Unterbinden des Rechtsabbiegens vom Halleorenring direkt in die Dreyhauptstraße wird Verkehrsfluss auf Halleorenring erhöht	durch Anordnung einer LSA als Überquerungsstelle geringfügige Reisezeitdifferenzen, durch Unterbinden des Rechtsabbiegens vom Halleorenring direkt in die Dreyhauptstraße wird Verkehrsfluss auf Halleorenring erhöht, keine Linksabbiegestreifen	durch Anordnung einer LSA als Überquerungsstelle geringfügige Reisezeitdifferenzen, Erhöhung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit durch Linksabbiegestreifen in Kellnerstraße bzw. Salzgrafenstraße, durch Unterbinden des Rechtsabbiegens vom Halleorenring direkt in die Dreyhauptstraße wird Verkehrsfluss auf Halleorenring erhöht
Radverkehr	Auf Netzebene keine erheblichen Unterschiede zwischen den einzelnen Varianten, die resultierenden Reisezeitdifferenzen sind relativ gering, Be- und Entlastungseffekte im umliegenden Netz oder veränderte Erreichbarkeiten treten nicht auf.					
Fußgängerverkehr	keine Auswirkungen, da Ausbau in den Grenzen des Bestandes	kürzeste Querungswege des Halleorenringes für Fußgänger	Erreichbarkeiten zwischen Dreyhauptstraße und Kellnerstraße/ Einkaufsmarkt werden durch zusammenhängende Verkehrsinsel vor dem ehemaligen Polizeipräsidium erhöht	Erreichbarkeiten zwischen Dreyhauptstraße und Kellnerstraße/ Einkaufsmarkt werden durch zusammenhängende Verkehrsinsel vor dem ehemaligen Polizeipräsidium erhöht, resultierenden Reisezeiten erhöhen sich aufgrund LSA an Querungsstellen geringfügig	Erreichbarkeiten zwischen Dreyhauptstraße und Kellnerstraße/ Einkaufsmarkt werden durch zusammenhängende Verkehrsinsel vor dem ehemaligen Polizeipräsidium erhöht, resultierenden Reisezeiten erhöhen sich aufgrund LSA an Querungsstellen geringfügig	Erreichbarkeiten zwischen Dreyhauptstraße und Kellnerstraße/ Einkaufsmarkt werden durch zusammenhängende Verkehrsinsel vor dem ehemaligen Polizeipräsidium erhöht, resultierenden Reisezeiten erhöhen sich aufgrund LSA an Querungsstellen geringfügig
<b>Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung</b>						
Lagetrassierung	Variante 1 orientiert sich bezüglich der Fahrbahnrande in etwa am Bestand, in Bewertung der Lagetrassierung ist diese mit der Variante 5 und 6 vergleichbar, Negativ sind die variierenden Breiten des westlichen Gehweges	klare durchgängige Gestaltung des Verkehrsraumes, Fahrbahnachse verläuft geradlinig mit geringen Richtungsänderungen, Gehwege haben größtenteils eine konstante Breite, Fläche vor dem ehemaligen Polizeipräsidium ist in etwa spiegelsymmetrisch zu einer gedachten Mittellinie.	der östlich Fahrbahnrand wird in Höhe der Verkehrsinsel nach Osten aufgeweitet. Eine geradlinige Neugestaltung der westlichen Grenze der Verkehrsfläche vor dem ehemaligen Polizeipräsidium ist dadurch nicht möglich.	der Linksabbiegestreifen wird in die Salzgrafenstraße einseitig in Richtung Osten aufgeweitet. Daraus resultiert aufgrund des Flächenmangels eine geringe Rückverziehungslänge, was sich negativ auf die Verkehrsführung auswirkt.	klare durchgängige Gestaltung des Verkehrsraumes, Fahrbahnachse verläuft geradlinig mit geringen Richtungsänderungen, Gehwege haben größtenteils eine konstante Breite, Fläche vor dem ehemaligen Polizeipräsidium ist in etwa spiegelsymmetrisch zu einer gedachten Mittellinie.	Variante 6 unterscheidet sich zur Variante 5 durch die Fahrbahnaufweitung in Höhe des Linksabbiegestreifens in die Kellnerstraße bzw. Salzgrafenstraße, Dadurch entfällt Spiegelsymmetrie der Verkehrsinsel vor dem ehemaligen Polizeipräsidium.
Höhenrassierung	keine Unterschiede zwischen Variante 1 bis 6					
Anordnung der Knotenpunkte	keine Änderung im Vergleich zum Bestand		der vierarmige Knotenpunkt in Höhe der Kellnerstraße wird in einen dreiarmligen Knotenpunkt umgewandelt. Der Knotenast der Dreyhauptstraße entfällt.			
Erdmengenbilanz	Der Ausbau erfolgt im Bestand größtenteils über den gesamten Querschnitt. Unterschiede in der Größenordnung der bewegten Erdmengen ergeben sich nur durch die Erweiterung des Baufeldes im Bereich zwischen ehemaligem Polizeipräsidium und Hallmarkt.					
Besondere Aspekte der Streckengestaltung	die Vorfahrt Polizeipräsidium und Platzkante Hallmarkt wird in Anlehnung an den historischen Bestand geplant. Kritisch sind die Ausklinkungen des Straßenzuges Halleorenring im Bereich der Linksabbieger in die Kellnerstraße zu bewerten. Der Straßenverlauf an der Westseite des Halleorenrings unmittelbar gegenüber der Stadtmauer und der Moritzkirche orientiert sich in etwa am Bestand.	die Vorfahrt Polizeipräsidium wird ebenfalls in Anlehnung an den historischen Bestand geplant. Negativ sind aus Sicht der Denkmalschutzbehörde das Sammelsurium von Stellflächen an der Ostseite des Halleorenrings und vor dem Polizeipräsidium. Kritisch wird auch die Grünfläche an der Westseite des Hallmarktes gesehen, Der Straßenverlauf an der Westseite des Halleorenrings unmittelbar gegenüber der Stadtmauer und der Moritzkirche wurde im Vergleich zum Bestand deutlich geändert.	Die Vorfahrt vor dem ehemaligen Polizeipräsidium wird zugunsten einer größeren Fußgängerfläche unterbunden. Der historische Straßenverlauf am westlichen Fahrbahnrand wird durch die Anordnung des Linksabbiegestreifens verändert. Die westliche Platzkante des Hallmarktes bleibt unverändert und der Straßenverlauf an der Westseite des Halleorenrings unmittelbar gegenüber der Stadtmauer und der Moritzkirche orientiert sich in etwa am Bestand.	die Verkehrsinsel vor dem ehemaligen Polizeipräsidium wird um ca. 2,00 m nach Norden verlängert. Die Vorfahrt vor dem ehemaligen Polizeipräsidium wird ebenfalls unterbunden. Zugunsten des historischen Straßenverlaufes wurde auf den Linksabbiegestreifen in die Kellnerstraße verzichtet. Die Westliche Platzkante des Hallmarktes bleibt unverändert. Der Straßenverlauf an der Westseite des Halleorenrings unmittelbar gegenüber der Stadtmauer und der Moritzkirche orientiert sich in etwa am Bestand.	Die Verkehrsinsel vor dem ehemaligen Polizeipräsidium orientiert sich am Bestand. Die Vorfahrt vor dem ehemaligen Polizeipräsidium wird unterbunden. Die Westliche Platzkante des Hallmarktes bleibt unverändert. Der Straßenverlauf an der Westseite des Halleorenrings unmittelbar gegenüber der Stadtmauer und der Moritzkirche orientiert sich in etwa am Bestand.	Die Verkehrsinsel vor dem ehemaligen Polizeipräsidium wird in der Variante 6 um ca. 2,00 m nach Norden verlängert. Die Vorfahrt vor dem ehemaligen Polizeipräsidium wird unterbunden. Die Westliche Platzkante des Hallmarktes bleibt unverändert. Der Straßenverlauf an der Westseite des Halleorenrings unmittelbar gegenüber der Stadtmauer und der Moritzkirche orientiert sich in etwa am Bestand.

Sicherheitseffekte MIV	separaten Linksabbiegestreifen in die Kellnerstraße, dadurch werden zusätzliche Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge auf dem Geradeausstreifen vermieden und das Risiko von Auffahrunfällen reduziert.	höchste Verkehrssicherheit für den MIV, da dort die Anzahl der Konfliktpunkte im Vergleich zu den anderen Varianten am geringsten ist, die Fahrzeuge durch den Gegenverkehr nicht behindert werden (z. B. beim Einparken) und die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei Zulassung von entgegengerichtetem Radverkehr auf 30 km/h begrenzt ist.	separaten Linksabbiegestreifen in die Kellnerstraße, dadurch werden zusätzliche Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge auf dem Geradeausstreifen vermieden und das Risiko von Auffahrunfällen reduziert. Umbau des Knotenpunktes Dreyhauptstraße/ Kellnerstraße, durch die dreiarmlige Ausführung werden die Konfliktpunkte aller Verkehrsteilnehmer verringert und dadurch die Verkehrssicherheit erhöht.	Umbau des Knotenpunktes Dreyhauptstraße/ Kellnerstraße, durch die dreiarmlige Ausführung werden die Konfliktpunkte aller Verkehrsteilnehmer verringert und dadurch die Verkehrssicherheit erhöht.	Umbau des Knotenpunktes Dreyhauptstraße/ Kellnerstraße, durch die dreiarmlige Ausführung werden die Konfliktpunkte aller Verkehrsteilnehmer verringert und dadurch die Verkehrssicherheit erhöht. Positiv wirkt sich die klare Trennung der Oberflächenbefestigungen am Knoten Salzgrafenstraße (Asphalt Hallorening und Dreyhauptstraße/ Pflaster Salzgrafenstraße und Taxistellflächen, Taxiflächen leicht angehoben) auf die Begreiflichkeit des Knotenpunktes und damit die Verkehrssicherheit aus.	separaten Linksabbiegestreifen in die Kellnerstraße, dadurch werden zusätzliche Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge auf dem Geradeausstreifen vermieden und das Risiko von Auffahrunfällen reduziert. Umbau des Knotenpunktes Dreyhauptstraße/ Kellnerstraße, durch die dreiarmlige Ausführung werden die Konfliktpunkte aller Verkehrsteilnehmer verringert und dadurch die Verkehrssicherheit erhöht. Positiv wirkt sich die klare Trennung der Oberflächenbefestigungen am Knoten Salzgrafenstraße (Asphalt Hallorening und Dreyhauptstraße/ Pflaster Salzgrafenstraße und Taxistellflächen, Taxiflächen leicht angehoben) auf die Begreiflichkeit des Knotenpunktes und damit die Verkehrssicherheit aus.
Sicherheitseffekte Radfahrer	am östlichen Fahrbahnrand ergeben sich in Höhe der Moritzkirche und des Hospitals Verschmälerungen des Radfahrerschutzstreifens von 1,50 m auf 1,25 m. Durch separaten Linksabbiegestreifen in die Kellnerstraße bzw. Salzgrafenstraße ergibt sich Vorteil für den Radverkehr, da ein Ausweichen auf den Schutzstreifen, um am wartenden Linksabbieger vorbei zu fahren, nicht „erforderlich“ ist.	Radfahrstreifen hat über die gesamte Ausbaustrecke eine konstante Breite von 1,85 m. In südliche Richtung wird der Radverkehr über die gesamte Ausbaustrecke von der Fahrbahn getrennt auf einem separaten Radweg geführt. Für den Radverkehr entsteht jedoch ein zusätzlicher Konflikt, da Parkflächen auf der linken Seite der Einbahnstraße angelegt sind.	am östlichen Fahrbahnrand ergeben sich in Höhe der Moritzkirche und des Hospitals Verschmälerungen des Radfahrerschutzstreifens von 1,50 m auf 1,25 m. Durch separaten Linksabbiegestreifen in die Kellnerstraße bzw. Salzgrafenstraße ergibt sich Vorteil für den Radverkehr, da ein Ausweichen auf den Schutzstreifen, um am wartenden Linksabbieger vorbei zu fahren, nicht „erforderlich“ ist.	am östlichen Fahrbahnrand ergeben sich in Höhe der Moritzkirche und des Hospitals Verschmälerungen des Radfahrerschutzstreifens von 1,50 m auf 1,25 m. Durch separaten Linksabbiegestreifen in die Kellnerstraße bzw. Salzgrafenstraße ergibt sich Vorteil für den Radverkehr, da ein Ausweichen auf den Schutzstreifen, um am wartenden Linksabbieger vorbei zu fahren, nicht „erforderlich“ ist.	am östlichen Fahrbahnrand ergeben sich in Höhe der Moritzkirche und des Hospitals Verschmälerungen des Radfahrerschutzstreifens von 1,50 m auf 1,25 m. Die Radfahrer werden westlich zwischen der Kellnerstraße und der Bornkechtstraße auf einem Radweg zwischen den Parkständen und dem Gehweg geführt. Ein dichtes Überholen durch den MIV wird vermieden, die Sicherheit für den Verkehrsteilnehmer erhöht sich.	am östlichen Fahrbahnrand ergeben sich in Höhe der Moritzkirche und des Hospitals Verschmälerungen des Radfahrerschutzstreifens von 1,50 m auf 1,25 m. Die Radfahrer werden westlich zwischen der Kellnerstraße und der Bornkechtstraße auf einem Radweg zwischen den Parkständen und dem Gehweg geführt. Ein dichtes Überholen durch den MIV wird vermieden, die Sicherheit für den Verkehrsteilnehmer erhöht sich. Durch separaten Linksabbiegestreifen in die Kellnerstraße bzw. Salzgrafenstraße ergibt sich Vorteil für den Radverkehr, da ein Ausweichen auf den Schutzstreifen, um am wartenden Linksabbieger vorbei zu fahren, nicht „erforderlich“ ist.
Sicherheitseffekte Fußgänger	nur ungesicherte Querungsstellen (Mittelinsel)	keine Überquerungsanlagen für Fußgänger, durchgängige Gehwegbreite von mindestens 2,50 m	Für den Fußgänger (vor allem die Schüler des Städtischen Gymnasiums) stellt die durchgehenden Verkehrsinsel bis an das ehemalige Polizeipräsidium heran eine höhere Verkehrssicherheit dar. nur ungesicherte Querungsstellen (Mittelinsel)	Für den Fußgänger (vor allem die Schüler des Städtischen Gymnasiums) stellt die durchgehenden Verkehrsinsel bis an das ehemalige Polizeipräsidium heran eine höhere Verkehrssicherheit dar. Zusätzlicher Sicherheitseffekt durch sie Anordnung einer gesicherten Querungsstelle (Fußgängerübergang mit LSA)	Für den Fußgänger (vor allem die Schüler des Städtischen Gymnasiums) stellt die durchgehenden Verkehrsinsel bis an das ehemalige Polizeipräsidium heran eine höhere Verkehrssicherheit dar. Zusätzlicher Sicherheitseffekt durch sie Anordnung einer gesicherten Querungsstelle (Fußgängerübergang mit LSA)	Für den Fußgänger (vor allem die Schüler des Städtischen Gymnasiums) stellt die durchgehenden Verkehrsinsel bis an das ehemalige Polizeipräsidium heran eine höhere Verkehrssicherheit dar. Zusätzlicher Sicherheitseffekt durch sie Anordnung einer gesicherten Querungsstelle (Fußgängerübergang mit LSA)
<b>Umweltverträglichkeit</b>						
Anzahl Baumneupflanzungen	4	8	4	5	10	11
Anzahl Kleingrünflächen	1	5	1	1	5	1
Schutzgut Menschen	keine wesentlichen Verbesserungen bzw. Verschlechterungen im Vergleich zum Bestand	Verkehr wird mit Tempo 30 km/h entlang des Hallorenringes geleitet, wodurch Lärm- und Schadstoffmission auf die angrenzende Wohnbebauung am geringsten ist	keine wesentlichen Verbesserungen bzw. Verschlechterungen im Vergleich zum Bestand	Durch LSA für Fußgänger und das Fehlen eines Linksabbiegestreifens in die Kellnerstraße bzw. Salzgrafenstraße entstehen zusätzliche Abbrems- und Anfahrmanöver	Durch LSA für Fußgänger und das Fehlen eines Linksabbiegestreifens in die Kellnerstraße entstehen zusätzliche Abbrems- und Anfahrmanöver	Durch LSA für Fußgänger entstehen zusätzliche Abbrems- und Anfahrmanöver
Schutzgut Boden, Fläche	geringste Entsiegelung der Verkehrsflächen	größte Entsiegelung der Verkehrsflächen	mittlere Entsiegelung in Abhängigkeit der Anzahl der Baumscheiben bzw. Kleingrünflächen und der zukünftigen Oberflächengestaltung (Asphalt/ Pflaster)	mittlere Entsiegelung in Abhängigkeit der Anzahl der Baumscheiben bzw. Kleingrünflächen und der zukünftigen Oberflächengestaltung (Asphalt/ Pflaster)	mittlere Entsiegelung in Abhängigkeit der Anzahl der Baumscheiben bzw. Kleingrünflächen und der zukünftigen Oberflächengestaltung (Asphalt/ Pflaster)	mittlere Entsiegelung in Abhängigkeit der Anzahl der Baumscheiben bzw. Kleingrünflächen und der zukünftigen Oberflächengestaltung (Asphalt/ Pflaster)
Schutzgut Klima und Luft	kleinste Anzahl an kleinklimatisch wirksamer Strukturen (Einzelbäume bzw. Grün-flächen)	mittlere Anzahl an kleinklimatisch wirksamer Strukturen (Einzelbäume bzw. Grün-flächen)	kleinste Anzahl an kleinklimatisch wirksamer Strukturen (Einzelbäume bzw. Grün-flächen)	kleinste Anzahl an kleinklimatisch wirksamer Strukturen (Einzelbäume bzw. Grün-flächen)	größter Gewinn kleinklimatisch wirksamer Strukturen (Einzelbäume bzw. Grün-flächen)	größter Gewinn kleinklimatisch wirksamer Strukturen (Einzelbäume bzw. Grün-flächen)
Stadtbild	Stadtbild entspricht dem Bestand, keine Aufwertung	Stadtbild wird durch eine Vielzahl von Parkständen negativ beeinflusst	unsymmetrische Verkehrsfläche vor dem ehemaligen Polizeipräsidium beeinträchtigt Stadtbild negativ	keine geradlinige Linienführung in Höhe des Hallmarktes	höchsten Gewinn an stadtbildprägenden Strukturen (Einzelbäume)	höchsten Gewinn an stadtbildprägenden Strukturen (Einzelbäume)
Kulturelles Erbe, sonst. Sachgüter	Die Fahrbahnränder sind in etwa mit den Bestandsgrenzen vergleichbar, geringste Eingriff in das Flächendenkmal	Eingriff in Fläche vor dem Hallmarkt (Grünfläche)	Eingriff in Verkehrsinsel (einseitige Einengung) und Vorfahrt vor dem ehemaligen Polizeipräsidium	Eingriff in Verkehrsinsel (Verbreiterung) und Vorfahrt vor dem ehemaligen Polizeipräsidium	Eingriff in Vorfahrt vor dem ehemaligen Polizeipräsidium	Eingriff in Verkehrsinsel (einseitige Einengung und Verlängerung) und Vorfahrt vor dem ehemaligen Polizeipräsidium
<b>Wirtschaftlichkeit</b>						
Gesamtbaukosten einschließlich Baunebenkosten	2,762 Mio. € brutto	3,227 Mio. € brutto	3,494 Mio. € brutto	3,474 Mio. € brutto	3,895 Mio. € brutto	4,021 Mio. € brutto

**Straßenausbau des Hallorenringes zwischen Glauchaer Platz und Hallmarkt**  
**Unterhaltungskosten bei Umsetzung der Vorzugsvariante (im Vergleich zum Bestand)**  
**Stadt Halle**

Anlage 5

lfd. Nr.	Unterhaltungsaufwendungen	Einheit	Menge	Aufwand	Kosten/Jahr	Gesamtkosten/Jahr	Kostenänderung/Jahr
				[€/Einheit]	[€]	[€]	[€/Jahr]
<b>1</b>	<b>Lichtsignalanlage</b>						<b>6.500,00 €</b>
1.1	Neubau	Stck	1	6.500,00 €		<b>6.500,00 €</b>	
1.2	Bestand	Stck	0	6.500,00 €		<b>0,00 €</b>	
<b>2</b>	<b>Fußgängerüberwege</b>						<b>0,00 €</b>
2.1	Neubau	Stck	0	300,00 €		<b>0,00 €</b>	
2.2	Bestand	Stck	0	300,00 €		<b>0,00 €</b>	
<b>3</b>	<b>Grünflächen</b>						<b>1.762,40 €</b>
<b>3.1</b>	<b>Neuanlage</b>					<b>1.797,20 €</b>	
3.1a	Rasenflächen mähen/pflegen	m <sup>2</sup>	116	0,30 €	34,80 €		
3.1b	sonstige städtische Grünfläche	m <sup>2</sup>	53	0,30 €	15,90 €		
3.1c	Straßenbegleitbäume	Stck	10	174,65 €	1.746,50 €		
<b>3.2</b>	<b>Bestand</b>					<b>34,80 €</b>	
3.2a	Rasenflächen mähen/pflegen	m <sup>2</sup>	116	0,30 €	34,80 €		
3.2b	sonstige städtische Grünfläche	m <sup>2</sup>	0	0,30 €	0,00 €		
3.2c	Straßenbegleitbäume	Stck	0	174,65 €	0,00 €		
<b>4</b>	<b>Flächen für Straßenunterhaltung</b>						<b>294,00 €</b>
<b>4.1</b>	<b>Neubau</b>					<b>9.762,20 €</b>	
4.1a	Fahrbahn	m <sup>2</sup>	4024	1,40 €	5.633,60 €		
4.1b	Gehweg/Radweg	m <sup>2</sup>	2949	1,40 €	4.128,60 €		
<b>4.2</b>	<b>Bestand</b>					<b>9.468,20 €</b>	
4.2a	Fahrbahn	m <sup>2</sup>	4327	1,40 €	6.057,80 €		
4.2b	Gehweg/Radweg	m <sup>2</sup>	2436	1,40 €	3.410,40 €		
<b>5</b>	<b>Flächen für Regenwassergebühr der Stadt</b>						<b>294,00 €</b>
<b>5.1</b>	<b>Neubau</b>					<b>9.762,20 €</b>	
5.1a	Fahrbahn	m <sup>2</sup>	4024	1,40 €	5.633,60 €		
5.1b	Gehweg/Radweg	m <sup>2</sup>	2949	1,40 €	4.128,60 €		
<b>5.2</b>	<b>Bestand</b>					<b>9.468,20 €</b>	
5.2a	Fahrbahn	m <sup>2</sup>	4327	1,40 €	6.057,80 €		
5.2b	Gehweg/Radweg	m <sup>2</sup>	2436	1,40 €	3.410,40 €		

<b>6</b>	<b>Flächen für Unterhaltung Straßenentwässerung</b>					<b>48,30 €</b>
<b>6.1</b>	<b>Neubau</b>					<b>1.603,79 €</b>
6.1a	Fahrbahn	m <sup>2</sup>	4024	0,23 €	925,52 €	
6.1b	Gehweg/Radweg	m <sup>2</sup>	2949	0,23 €	678,27 €	
<b>6.2</b>	<b>Bestand</b>					<b>1.555,49 €</b>
6.2a	Fahrbahn	m <sup>2</sup>	4327	0,23 €	995,21 €	
6.2b	Gehweg/Radweg	m <sup>2</sup>	2436	0,23 €	560,28 €	
<b>7</b>	<b>Markierung und Beschilderung</b>					<b>34,00 €</b>
<b>7.1</b>	<b>Neubau</b>					<b>2.306,00 €</b>
7.1a	Markierung	m	928	2,00 €	1.856,00 €	
7.1b	Pfeile/Piktogramme	Stck	6	15,00 €	90,00 €	
7.1c	Schilder	Stck	18	20,00 €	360,00 €	
<b>7.2</b>	<b>Bestand</b>					<b>2.272,00 €</b>
7.2a	Markierung	m	806	2,00 €	1.612,00 €	
7.2b	Pfeile/Piktogramme	Stck	12	15,00 €	180,00 €	
7.2c	Schilder	Stck	24	20,00 €	480,00 €	
<b>8</b>	<b>Vorwegweisung</b>					<b>0,00 €</b>
<b>8.1</b>	<b>Neubau</b>					<b>185,00 €</b>
8.1a	Schilderbrücken	Stck	0	2.000,00 €	0,00 €	
8.1b	VWW	Stck	1	75,00 €	75,00 €	
8.1c	Tabelle-WW	Stck	2	55,00 €	110,00 €	
<b>8.2</b>	<b>Bestand</b>					<b>185,00 €</b>
8.2a	Schilderbrücken	Stck	0	2.000,00 €	0,00 €	
8.2b	VWW	Stck	1	75,00 €	75,00 €	
8.2c	Tabelle-WW	Stck	2	55,00 €	110,00 €	
<b>9</b>	<b>Straßenausstattung</b>					<b>0,00 €</b>
<b>9.1</b>	<b>Neubau</b>					<b>240,00 €</b>
	Fahrradabstellbügel	Stck	8	30,00 €	240,00 €	
<b>9.2</b>	<b>Bestand</b>					<b>240,00 €</b>
	Fahrradabstellbügel	Stck	8	30,00 €	240,00 €	
<b>10</b>	<b>Straßenbeleuchtung</b>					<b>0,00 €</b>
<b>10.1</b>	<b>Neubau</b>					<b>840,00 €</b>
	Leuchten	Stck	6	140,00 €	840,00 €	
<b>10.2</b>	<b>Bestand</b>					<b>840,00 €</b>
	Leuchten	Stck	6	140,00 €	840,00 €	

<b>11</b>	<b>Parkscheinautomaten</b>					<b>0,00 €</b>
<b>11.1</b>	<b>Neubau</b>					<b>6.900,00 €</b>
	Parkscheinautomaten	Stck	3	2.300,00 €	6.900,00 €	
<b>11.2</b>	<b>Bestand</b>					<b>6.900,00 €</b>
	Parkscheinautomaten	Stck	3	2.300,00 €	6.900,00 €	
<b>12</b>	<b>Parkleitsystem</b>					<b>0,00 €</b>
<b>12.1</b>	<b>Neubau</b>					<b>800,00 €</b>
	Parkleitsystem	Stck	1	800,00 €	800,00 €	
<b>12.2</b>	<b>Bestand</b>					<b>800,00 €</b>
	Parkleitsystem	Stck	1	800,00 €	800,00 €	
<b>Gesamtkosten Neubau</b>						<b>40.696,39 €</b>
<b>Gesamtkosten Bestand</b>						<b>31.763,69 €</b>
<b>Kostenveränderung für Stadt Halle</b>						<b>8.932,70 €</b>

## Anlage: 6

Geschäftsbereich des Oberbürgermeisters  
DLZ Integration und Demokratie  
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter

Herr Bucher  
Tel. (0345) 221-62 63  
E-Mail: ralf.bucher@halle.de

Halle (Saale), 12.03.2021

### **Geplanter Straßenausbau Hallorenring zwischen Glauchaer Platz und Hallmarkt hier: Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten zu Unterlagen der Vorplanung**

Zu den o. g. Unterlagen gebe ich folgende Stellungnahme ab.

Die Vorzugsvariante 5 wird von meiner Seite grundsätzlich bestätigt.

Nachteilig ist bei dieser Variante allerdings, dass es auf der Westseite keine einheitliche bzw. stetige Radverkehrsführung gibt sondern einen Wechsel vom Schutzstreifen auf einen Radweg, wieder zurück auf einen Schutzstreifen und dann wieder auf einen Radweg. Im Sinne einer zumindest ab der Kellnerstraße durchgängigen separaten Radverkehrsführung möchte ich anregen, auch im Abschnitt zwischen der Bornknechtstraße und der Herrenstraße einen baulich abgetrennten Radweg oder einen Radfahrstreifen herzustellen.

Hinsichtlich der geplanten Fußgängerquerungshilfen im Bereich des Hallmarktes bzw. der Salzgrafenstraße sind insbesondere die Ausführungen in der R-FGÜ 2001 zu beachten. Demnach ist bei über 150 querenden Fußgängern in der Spitzenstunde (s. Tabelle 1 im Erläuterungsbericht) ein Fußgängerüberweg (FGÜ, Vz. 350) möglich, wenn gleichzeitig die Kfz-Frequentierung zwischen 200 und 300 Kfz liegt. Da lediglich der Wert für die Kfz-Spitzenstunde benannt wird, kann nicht beurteilt werden, ob die o. g. Voraussetzungen für einen FGÜ erfüllt werden. Hierzu ist anzumerken, dass bei Herstellung einer Mittelinsel die Zahl der Kfz in der Berechnung zu halbieren ist.

Hinsichtlich der geplanten Parkbuchten möchte ich anmerken, dass diese grundsätzlich mit gekrümmten oder schrägen Borden statt mit rechten Winkeln auszuführen sind, um ein möglichst tiefes Einparken zu gewährleisten. Der Sicherheitsraum zwischen parkenden Fahrzeugen und dem angrenzenden Schutzstreifen ist optisch zu kennzeichnen (z. B. mittels einer weißen Pflasterreihe in der Bucht).

Ralf Bucher  
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter

Formblatt: **Familienverträglichkeitsprüfung auf Grundlage des Kriterienkataloges B**

Vorhaben: **Straßenausbau Hallorenring zw. Glauchaer Platz und Hallmarkt**

Prüfung Vorplanung durch 66 am 02.09.2020

Prüfung Entwurfsplanung durch 66 am ...

Prüfung Ausführungsplanung durch 66 am ...

Bauabnahme durch 66 am ...

Nr.:	Frage	Relevant		Berücksichtigt		Bemerkungen
		ja	nein	ja	nein	
01	Sind verkehrsberuhigte Straßen geplant/realisiert?		x		x	wichtige Erschließungsstraße
02	Sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung eingeleitet/geplant?		x		x	
03	Gibt es für Kinder speziell reservierte Straßenräume?		x		x	
04	Sind die neuralgischen Verkehrspunkte bekannt (verkehrsreiche Straßen, viel befahrene Kreuzungen, schwer einsehbare Kurven)?	x		x		Unfallstatistik, Schulwege, Verkehrszählungen
05	Welche Maßnahmen sind geplant/realisiert, um die benannten neuralgischen Verkehrspunkte kind- und behindertengerecht zu gestalten?	x		x		Fußgängerquerungsstelle mit LSA abgesenkte Borde an Querungsstellen sowie Querneigung laut Regelwerk, ausreichend breite Gehwege,
06	Wurden Fußgängerzonen geplant/ingerichtet?		x		x	
07	Wurden Maßnahmen zur Verhinderung des Parkens auf Gehwegen, Spiel- und Grünflächen ergriffen?	x		x		klare Gliederung des Straßenraums, Stellplätze am Fahrbahnrand
08	Wie sind die Haltestellen abgesichert?		x		x	

Nr.:	Frage	Relevant		Berücksichtigt		Bemerkungen
		ja	nein	ja	nein	
09	Sind die Gehwege kind- und behindertengerecht gestaltet?	x		x		laut Regelwerk
10	Wurden bei der Planung des Öffentlichen Personennahverkehrs die Schulwege der Kinder berücksichtigt und in 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		laut Regelwerk
13	Wurden Querungshilfen (Brücken, Tunnel, Fußgängerwege usw.) geplant/eingerichtet?	x		x		Querungsstellen mit LSA bzw. Mittelinsel

.....  
 Thomas Seibert  
 Verkehrsplaner

.....  
 Angelika Foerster  
 Fachbereichsleiterin Mobilität

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

Stand: 30.07.2018

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

Straßenausbau des Hallorenringes  
zwischen Glauchaer Platz und Hallmarkt (Salzgrafenstraße)  
Sanierungsgebiet "Historischer Altstadt kern"

Leistungsphase: Vorplanung

Prüfung Vorplanung durch FB Planen am 01.09.2020 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 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 Fußgängerkehrsanlagen (EFA), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
      - Handbuch für die Bemessung von Straßenkehrsanlagen 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
<b>5</b>	<b>Elemente der Verkehrsinfrastruktur</b>	-	-	-	-
<b>5.1/5.2</b>	<b>Gehwege, Fußgängerbereiche, verkehrsberuhigte Bereiche</b>		-	-	-
	stufenlose Gestaltung der nutzbaren Gehwegbreiten		x		
	nutzbare Gehwegbreite mind. 1,80 m zzgl. Sicherheitsstreifen		x		
	lichte Höhe von 2,25 m über nutzbare Gehwegbreite		x		
	Längsneigung von Bewegungsflächen und nutzbaren Gehwegbreiten max. 3 %		x		
	Längsneigung mit Zwischenpodesten zum Ausruhen und Abbremsen max. 6 %	x			
	Zwischenpodeste:		-	-	-
	• Mindestlänge 1,50 m	x			
	• Längsneigung max. 3 %	x			
	• Anordnung im Abstand von höchstens 10 m	x			
	Querneigung von Bewegungsflächen und nutzbare Gehwegbreiten 2.)		-	-	-
	• bei vorhandener Längsneigung max. 2%		x		
	• ohne Längsneigung max. 2,5 %		x		
	Oberflächengestaltung der nutzbaren Gehwegbreite müssen		-	-	-
	• eben		x		
	• erschütterungsarm berollbar		x		
	• rutschhemmend		x		
	Muldenrinnen: max. Tiefe 1/30 ihrer Breite 3.)		x		

	Abgrenzung von niveaugleich angrenzenden Funktionsbereichen taktil und visuell		-	-	-
	• unterscheidbarer Oberflächenbelag oder		X		
	• Trennstreifen (Begrenzungstreifen)		X		
Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		<b>nicht relevant</b>	<b>werden umgesetzt</b>	<b>eingeschr. umgesetzt</b>	<b>werden nicht umgesetzt</b>
5.1.1	Einbauten in nutzbaren Gehwegbreiten taktil rechtzeitig wahrnehmbar		-	-	-
	• unter Treppen, wenn lichte Höhe kleiner als 2,25 m ist	X			
	• unter Balkonen, wenn lichte Höhe kleiner als 2,25 m ist	X			
	Poller in der nutzbaren Gehwegbreite		-	-	-
	• Höhe mindestens 0,90 m	X			
	• visuell stark kontrastierende Sicherheitsmarkierung mindestens im oberen Drittel	X			
5.1.2	Engstellen barrierefrei nutzbar		-	-	-
	• lichte Breite: max. Reduzierung 0,90 m		X		
	• max. Länge der Engstelle 18,0 m		X		
	• Durchgangsbreite (Tiefe) zwischen Umlaufschranken mind. 1,50 m	X			

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
<b>5.3</b>	<b>Überquerungsstellen</b>		-	-	-
<b>5.3.1</b>	<b>Überquerungsstellen allgemein</b>		-	-	-
	Einrichtung von Überquerungsstellen		-	-	-
	• in Abhängigkeit der verkehrlichen Situation		X		
	• mind. an allen Straßeneinmündungen mit Fußgängerverkehr			X 1.)	
	• Grundstückszufahrten ersetzen keine barrierefreien Überquerungsstellen		X		
	• Konfliktvermeidung an Radwegen		X		
<b>5.3.2</b>	<b>Überquerungsstellen gesichert mit getrennter Querung</b>		-	-	-
	Bord		-	-	-
	• differenzierte Bordhöhe		X		
	• mind. 6 cm für blinde und sehbehinderte Menschen (auf kreuzungsabgewandter Seite)		X		
	• auf Fahrbahnniveau (Nullabsenkung) für Rollstuhl- und Rollatornutzer (auf kreuzungszugewandter Seite)		X		
	Nullabsenkung		-	-	-
	• 1 m Breite im Regelfall		X		
	• breitere Nullabsenkungen erfordern zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen	X			
	Auffindbarkeit des erhöhten Bordes		-	-	-

<ul style="list-style-type: none"> <li>• durch Bodenindikatoren</li> <li>• Kombination aus Auffindestreifen und Richtungsfeld</li> <li>• visuell zur Fahrbahn kontrastierender Bord</li> </ul>		X		
		X		
		X		

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		X		
	• visuell und taktil kontrastierendes Richtungsfeld in Rippenstruktur, das in Überquerungsrichtung weist		X		
	• visuell und taktil kontrastierendes Sperrfeld in Rippenstruktur parallel zur Fahrbahn zur Absicherung der Nullabsenkung		X		
<b>5.3.2</b>	<b>Überquerungsstellen gesichert mit gemeinsamer Querung</b>		-	-	-
	Bord		-	-	-
	• Bordhöhe 3 cm		X		
	• über die gesamte Überquerungsstellenbreite		X		
	• Ausrundung der Bordkante 20 mm		X		
	• visuell zur Fahrbahn kontrastierender Bord		X		
	Auffindbarkeit des erhöhten Bordes		-	-	-
	• durch Bodenindikatoren		X		
	• Kombination aus Auffindestreifen und Richtungsfeld		X		
	Bodenindikatoren		-	-	-
	• visuell und taktil kontrastierender Auffindestreifen in Noppenstruktur, der über die gesamte Gehwegbreite verlegt ist		X		
	• visuell und taktil kontrastierendes Richtungsfeld in Rippenstruktur, das in Überquerungsrichtung weist		X		
<b>5.3.4</b>	<b>Überquerungsstellen ungesichert mit getrennter Querung</b>		-	-	-
	Bord		-	-	-
	• differenzierte Bordhöhe		X		

<ul style="list-style-type: none"> <li>• mind. 6 cm für blinde und sehbehinderte Menschen (auf kreuzungsabgewandter Seite)</li> <li>• auf Fahrbahnniveau (Nullabsenkung) für Rollstuhl- und Rollatornutzer (auf kreuzungszugewandter Seite)</li> </ul>		X		
		X		
	Nullabsenkung	-	-	-
	• 1 m Breite	X		

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
	Auffindbarkeit des erhöhten Bordes <ul style="list-style-type: none"> <li>• durch Bodenindikatoren</li> <li>• Richtungsfeld am Fahrbahnrand</li> <li>• bei Gehwegbreite &gt; 5 m zusätzliches Aufmerksamkeitsfeld an der inneren Leitlinie</li> <li>• visuell zur Fahrbahn kontrastierender Bord</li> </ul>		-	-	-
			X		
			X		
			X		
			X		
	Bodenindikatoren	-	-	-	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• visuell und taktil kontrastierendes Richtungsfeld in Rippenstruktur, das in Überquerungsrichtung weist</li> <li>• gegebenenfalls zusätzliches Aufmerksamkeitsfeld an der inneren Leitlinie in Noppenstruktur</li> <li>• visuell und taktil kontrastierendes Sperrfeld in Rippenstruktur parallel zur Fahrbahn zur Absicherung der Nullabsenkung</li> </ul>		X		
			X		
			X		
<b>5.3.4</b>	<b>Überquerungsstellen ungesichert mit gemeinsamer Querung</b>		-	-	-
	Bord <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bordhöhe 3 cm</li> <li>• über die gesamte Überquerungsstellenbreite</li> <li>• Ausrundung der Bordkante 20 mm</li> <li>• visuell zur Fahrbahn kontrastierender Bord</li> </ul>		-	-	-
			X		
			X		
			X		
			X		
	Auffindbarkeit	-	-	-	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gegebenenfalls durch Bodenindikatoren (Richtungsfeld am Fahrbahnrand)</li> </ul>		X		
	Bodenindikatoren	-	-	-	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• gegebenenfalls visuell und taktil kontrastierendes Richtungsfeld in Rippenstruktur, das in Überquerungsrichtung weist</li> </ul>		X			

<b>5.3.3</b>	<b>Lichtsignalanlagen</b>		-	-	-
	• Mast von LSA visuell kontrastierend, akustisch und/oder taktil auffindbar		X		
	• Anforderungsgerät visuell kontrastierend zum Mast, Befestigungshöhe 85 cm		X		
	• Freigabesignal muss akustisch und/oder taktil übermittelt werden		X		
	• erhöhte visuelle Erkennbarkeit des Fußgänger-Rotsignals ggü. Fußgänger-Grünsignal		X		
	• Grünzeitbemessung mit einer Gehgeschwindigkeit von 1,20 m/s (näheres regelt RiISA) 5.)		X		
<b>5.3.5</b>	<b>Mittelinsele</b>		-	-	-
	• Breite mind. 2,50 m, in der Regel 3,00 m		X		
	• visuell und taktil wahrnehmbare Querabgrenzung mit mind. 3 cm hohen Borden		X		

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
<b>5.5</b>	<b>Anlagen des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs</b>		-	-	-
	• 3% der PKW-Stellplätze je Anlage mit Seitenausstieg, mindestens einer (Stellplatz breit > = 3,50 m lang > = 5,00 m)		X		
	• mindestens ein PKW-Stellplatz je Anlage mit Heckausstieg		X		
	• Stellplatz lang > = 5,00 m		X		
	• zusätzlich freizuhaltende Bewegungsfläche tief > = 2,50 m in Breite des Pkw-Stellplatzes (Kombination von Seiten- und HeckEinstieg ist möglich)		X		
	• barrierefreie Zugänge zu den Stellplätzen (einschl. Taxi)		X <sub>2.)</sub>		

1.5 **Ausstattung, Möblierung \***

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
<b>6.1</b>	<b>Ausstattung, Möblierung (Element)</b>		-	-	-
	Freizuhalten von Ausstattungen und Möblierung (z. B. Briefkästen, Mülleimer, Fahrradständer, Sitzbänke u. s. w.) sind		-	-	-
	• Bewegungsflächen		X		
	• Gehwegmindestbreiten		X		
	• Überquerungsstellen		X		
	stufenlose Erreichbarkeit von Elementen		X		
	Sitzbänke mit		-	-	-
	• Arm- und Rückenlehne	X			
	• Sitzhöhe zwischen 0,46 m und 0,48 m	X			
	• für Rollstuhlbenutzer neben Sitzbänken entsprechende Bewegungsflächen vorsehen	X			
	• Sitzbänke ohne Armlehnen punktuell vorsehen zum Umsetzen von Rollstuhlbenutzenden	X			
	mit entsprechender Bewegungsfläche	X			
	rechtzeitige Wahrnehmbarkeit durch blinde Menschen: 4.)		-	-	-
	• taktil erfassbare Elemente nach DIN 18040-1 oder		X		
	• taktil deutlich erfassbarer Wechsel des Oberflächenbelages vor dem Element (mind. eine Tiefe von 0,60 m, mind. in Breite des Hindernisses) oder		X		

• Bodenindikatoren nach DIN 32984		X		
rechtzeitige Wahrnehmbarkeit durch sehbehinderte Menschen:		-	-	-
• kontrastierende Gestaltung der Elemente zu ihrer Umgebung		X		
Deutlich visuelle Erkennbarkeit von:		-	-	-
• Glaswänden	X			
• Glastüren	X			
• großflächig verglaste Wände und Türen	X			
mittels zwei Sicherheitsmarkierungen:		-	-	-
• mindestens 0,08 m hoch	X			
• reichen über die gesamte Glasbreite	X			
• visuell stark kontrastierend	X			
• Wechselkontrast	X			
Lage der Sicherheitsmarkierung in einer Höhe zwischen:		-	-	-
• 0,40 m bis 0,70 m	X			
• 1,20 bis 1,60 m	X			

1.7 **Baustellen**

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

- \* Gliederungspunkte 1.3 bis 1.6 können in der Liste entfallen, wenn das Vorhaben diese Anlagen nicht beinhaltet
- 1.) Querungen über den Straßenzug Hallorenring können nicht an allen Einmündungen angeboten werden. Das Querungsangebot entspricht dem Bestand.
  - 2.) Ein barrierefreier Zugang zu den Stellpätzen wird sichergestellt. Ein stufenloser Zugang zu den Taxistellplätzen kann nicht realisiert werden, da die Baugrenze direkt am Bestandsbord am Hallmarkt endet. Der Bord soll im Bestand erhalten bleiben. Weiterhin stellt der Hallmarkt ein Flächendenkmal dar. Der notwendige Eingriff in die Bausubstanz zur Absenkung der Bordsteine kann daher nicht garantiert werden.
  - 3.) 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.
  - 4.) Nur Elemente, die nicht mit dem Langstock wahrnehmbar sind bzw. unterfahren werden können, sind entsprechend taktil zu kennzeichnen.