

## Variantenbeschluss Erläuterungen

### 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

### Anlagen

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

## 1 Veranlassung und Zielstellung

Die Rathausstraße befindet sich in der Altstadt von Halle und hat aus östlicher Richtung insbesondere für den Rad- und Fußverkehr eine große Bedeutung. Diese Straße dient als wichtige Wegebeziehung von der Hansering-Tiefgarage zum Marktplatz sowie aus der Altstadt zum Stadtpark und Stadtgottesacker.

Insbesondere die Gehwege im Zuge der bedeutenden Achse Hansering-Marktplatz bedürfen einer barrierefreien Gestaltung. Die Bestandsquerneigung der Gehwege mit teilweise bis zu 6 % ist deutlich zu hoch (Regelquerneigung 2,5 %). Verbunden mit dem hohen Längsgefälle aus der Topografie ergeben sich erschwerte Bedingungen für die Begehbarkeit der Gehwege, so dass eine Barrierefreiheit nicht gegeben ist. Die dafür erforderliche Höhenanpassung unter möglichst weitgehender Berücksichtigung der vorhandenen Anschlusshöhen im Bereich der Hauseingänge erfordert eine komplette Umgestaltung des Straßenzuges.

Die Verkehrsanlage soll verkehrssicher sein, den technischen Regelwerken entsprechen sowie die Belange aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen. Die Gehwege werden mobilitätsbehindertengerecht ausgebaut. Es wird ausreichender Bewegungsraum für Fußgänger/Fußgängerinnen und mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen.

## 2 Ergebnisse der Vorplanung

### 2.1 Allgemeines

Das Plangebiet befindet sich in der östlichen Altstadt von Halle (Anlage 1). Die Altstadt wird durch Moritzburg- und Universitätsring im Norden, Hansering im Osten, Waisenhausring und Moritzzwinger im Süden und Hallorenring bzw. Robert-Franz-Ring im Westen begrenzt und erfordert durch ihre historische Bbauungsstruktur mit größtenteils schmalen und kurvigen Straßen eine besondere Verkehrsorganisation.

Entlang der Straße befindet sich beidseitig eine geschlossene Bebauung, die hauptsächlich durch Gewerbenutzung (teilweise Ladengeschäfte/Dienstleistung, Gastronomie) im Erdgeschoss und Wohn- und Büronutzung im Obergeschoss gekennzeichnet ist. Markante Gebäude im Straßenzug sind die Sparkasse und das Landgericht.

Die Rathausstraße ist als Denkmalbereich i.S. des § 2 Abs. 2 Nr. 2 Denkmalschutzgesetz LSA erfasst. Das gesamte Areal befindet sich innerhalb des archäologischen Flächendenkmals „Halle Innenstadt“ entsprechend § 2 Abs. 2 Nr. 4 Denkmalschutzgesetz LSA. Der historische Altstadt kern ist als Flächendenkmal ausgewiesen, so dass auch Sanierungsmaßnahmen im öffentlichen Raum der denkmalrechtlichen Genehmigung bedürfen. Des Weiteren befindet sich das Plangebiet im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet „Historischer Altstadt kern“.

Verkehrsrechtlich befindet sich die Rathausstraße derzeit innerhalb der Tempo-20-Zone und im Geltungsbereich der Verkehrskonzeption Altstadt, welche flächendeckendes Bewohnerparken, Lieferverkehrsbeschränkungen und Lieferzeitfenster vorsieht (Informationsvorlagen V/2011/10023 und VI/2015/00829).

Die Planungen umfassen die Rathausstraße von der Einmündung Hansering bis zur Einmündung Kleine Steinstraße. Die Länge des Ausbauabschnittes beträgt ca. 140 m.

Der Straßenraum verfügt über eine Breite von ca. 11,00 m, an Engstellen ca. 10,00 m. Im Bestand gliedert sich die Rathausstraße in eine Fahrbahn von 6,00 m Breite und beidseitige Gehwege von 1,60 m bis 2,40 m Breite. Die Querneigung der Gehwege liegt teilweise über 6 %. Sie sind damit schlecht begehbar und nicht barrierefrei. Die Gehwegbreiten entsprechen nicht den technischen Regelwerken.

Die Verkehrsmengen liegen bei ca. 120 Kfz in der Spitzenstunde (ca. 1.700 Kfz/24h). Dabei erfolgt die Ausfahrt zum größten Teil über die Kleine Steinstraße in die Große Steinstraße.

Nur ein geringer Teil des Kfz-Verkehrs, insbesondere Lieferverkehr, nutzt die direkte Ausfahrt in den Hansering.

Die Straße stellt eine wichtige Fußwegeachse zwischen Tiefgarage Hansering und Marktplatz, bzw. zwischen Stadtpark und Altstadt mit sehr hoher Belegung von ca. 610 Fußgängern/Fußgängerinnen in der Spitzenstunde dar. Dabei ist der nördliche Gehweg deutlich stärker frequentiert (80 %) als der südliche (20 %).

Weiterhin ist die Rathausstraße Teil der Radroute E (Reideburg-Stadtzentrum) sowie der Route Bruckdorf/Messe/Kanena-Stadtzentrum und hat somit für den Radverkehr eine große Bedeutung. Sie wird derzeit von ca. 320 Radfahrenden pro Tag genutzt. Als Alternative zur Leipziger Straße und mit der bereits erfolgten Oberflächenverbesserung der Kleinen Steinstraße wird die Verbindung zukünftig noch an Attraktivität gewinnen.

Aufgrund der Lage in einer Tempo-20-Zone sind in der Rathausstraße keine separaten Radverkehrsanlagen erforderlich. Der Radverkehr benutzt die Fahrbahn.

Am nördlichen Fahrbahnrand ist aktuell das Parken für Bewohnerinnen und Bewohner zugelassen. Es befinden sich dort ca. 12 Stellflächen und zusätzlich 5 Behindertenstellplätze für die Ziele Sparkasse, Hansering und Markt.

## 2.2 Untersuchte Varianten

Zunächst wurde ein alleiniger Ausbau der Gehwege geprüft. Aufgrund der großen Querneigung ist eine barrierefreie Herstellung der Gehwege nicht ohne Anhebung der Gradienten der Fahrbahn und damit dem Ausbau der Fahrbahn möglich. Diese Variante wurde nicht weiter verfolgt.

Bei allen weiteren untersuchten Varianten (siehe Anlage 2) wird die Gradienten angehoben, um das Quergefälle zu entschärfen. Somit erfolgt der Ausbau über die gesamte Straßenumbreite.

Aufgrund der Lage in der Historischen Altstadt wurden die entsprechenden Gestaltungskriterien herangezogen. Diese sehen für das Sanierungsgebiet die grundsätzliche Beibehaltung der Dreigliedrigkeit des Straßenraumes in Fahrbahn und beidseitige Gehwege vor. Weiterhin wird Wert auf eine klare, durchgängige Gestaltung gelegt. Diese Grundsätze wurden bei der Variantenuntersuchung berücksichtigt.

Die einzelnen Varianten unterscheiden sich daher hauptsächlich bezüglich der Breite der Verkehrsanlagen, der Gestaltung der Eckausrundung am Hansering sowie der Anzahl der möglichen Stellplätze. Vier Behindertenstellplätze werden auch nach dem Ausbau wieder in der Rathausstraße angeordnet werden. Ob Stellplätze für Bewohnerinnen und Bewohner realisiert werden oder ob der Platz im Straßenraum anderweitig genutzt wird (Freisitz, Fahrradbügel, etc.), ist im Rahmen der weiteren Planung zu diskutieren und letztlich auf der Basis des Verkehrsrechts zu entscheiden.

Die Fahrbahn hat in den Varianten 1 und 2 eine Breite von 6,00 m und in den Varianten 3 und 4 eine Breite von 5,50 m. Am Fahrbahnrand können einseitig Stellplätze mit Ausweichstellen vorgesehen werden.

Die Gehwegenanlagen sind nur bei 5,50 m Fahrbahnbreite (Varianten 3 und 4) weitestgehend in regelkonformer Breite mit kurzen Engstellen herstellbar. Die Anordnung des Parkstreifens auf der Südseite (Variante 4) ist wegen der notwendigen Wendevorgänge funktional unbefriedigend.

Bei 6,00 m Fahrbahnbreite werden je nach Lage der Achse auf größeren Abschnitten nur Mindestmaße oder Engstellen erreicht, zum Teil weisen die Gehwege auch unzureichende Breiten auf. Damit sind die Varianten 1 und 2 im Interesse der schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und -nehmern sowie zur Stärkung der wichtigen Fußgängerachse zu verwerfen.

Um im Straßenraum eine Baumreihe zu untersuchen, wurde eine Variante 5 mit einer Fahrbahnbreite von 3,50 m und einem 2,00 m breiten Multifunktionsstreifen geplant. Dies bedingt eine Führung des Kfz-Verkehrs im Einrichtungsverkehr. Der Multifunktionsstreifen könnte für Behindertenstellplätze, Freisitz oder Be- und Entladen genutzt werden. Die in diesem Bereich liegende sensible Haupttrasse der Telekom und die Trinkwasserleitung wären zu verlegen. Die Kosten dafür liegen bei ca. 900.000 €. Außerdem entspricht dieser Querschnitt nicht der klassischen Aufteilung bzw. den historischen Gestaltungsprinzipien in der Altstadt. Damit wäre die denkmalrechtliche Genehmigungsfähigkeit in Frage gestellt. Im Ergebnis ist die Variante 5 wegen des unvermeidbaren Aufwandes für Baumpflanzungen und der fraglichen Genehmigungsfähigkeit zu verwerfen.

Eine Übersicht der Varianten ist in Anlage 2 enthalten.

### **2.3 Wahl der Vorzugsvariante**

Die untersuchten Varianten wurden hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile bewertet. Eine Übersicht ist in Anlage 3 dargestellt. Im Ergebnis kann Variante 3 als vorteilhaft bewertet werden und wird als Vorzugsvariante vorgeschlagen. Sie ist in Anlage 4 im Detail dargestellt.

Durch die gewählte Querschnittsaufteilung wird der Lage in der historischen Altstadt sowie in einer Tempo-20-Zone Rechnung getragen. Die vorhandene Dreigliedrigkeit des Verkehrsraums in Fahrbahn und beidseitige Gehwege wird optisch beibehalten. Allerdings können aufgrund der Straßenraumbreite von 11,00 m (an Engstellen 10,00 m) die Verkehrsanlagen nicht in den wünschenswerten Breiten hergestellt werden. Daher muss ein Kompromiss gefunden werden, der sowohl allen Verkehrsteilnehmenden gerecht wird, als auch die Bedingungen für die wesentlichste Nutzergruppe, zu Fuß Gehende, nachhaltig verbessert.

Bei Variante 3 wird der Einmündungsbereich Hansering/Rathausstraße neu gestaltet. Es wird davon ausgegangen, dass das dreiaxsiges Müllfahrzeug beim Abbiegen die Gegenfahrbahn in der Rathausstraße mitbenutzt, was nach RASt 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) in einer Geschäftsstraße zulässig ist.

Die Fahrbahn wird mit einer Breite von 5,50 m ausgebaut, wobei am nördlichen Rand 4 Behindertenstellplätze und eventuell weitere Stellflächen angeordnet werden können. In diesem Fall ermöglicht die verbleibende Fahrbahnbreite von 3,50 m den Begegnungsfall Pkw/Rad (RASt, ERA). Die Fahrbahnbreite wurde zu Gunsten des Fußverkehrs reduziert.

Der südliche Gehweg besitzt im Abschnitt zwischen Einmündung Hansering bis in Höhe Hausnummer 8 eine Breite von 2,50 m. Im anschließenden Bereich bis zur Kleinen Steinstraße beträgt die Breite nur noch 2,00 m und weicht damit im Sinne einer Engstelle vom Regelwerk ab (mindestens 2,30 m).

Der nördliche Gehweg weist westlich des Karzerplans auf einer Länge von 10 m eine kurze Engstelle auf, in der die Gehwegbreite zwischen 2,00 m und 2,50 m liegt. Im übrigen Abschnitt beträgt die Gehwegbreite 3,20 m – 3,40 m. Mit der großzügigen Bemessung finden die deutlich höheren Ströme der zu Fuß Gehenden auf dem nördlichen Gehweg (Verbindung Markt – Tiefgarage Hansering) Berücksichtigung. Damit wird das wesentlichste Projektziel mit vertretbaren Einschränkungen für die übrigen Verkehrsteilnehmenden am Besten umgesetzt.

Mit der Straßenraumaufteilung dieser Variante wird eine attraktive und funktionale Gestaltung erreicht, die der Lage in der Altstadt entspricht und den öffentlichen Raum aufwertet. Durch die gestalterisch noch wahrnehmbare grundsätzliche Dreigliedrigkeit sowie durch die klare Linienführung bleibt der historische Charakter der Rathausstraße erhalten. Die Variante fügt sich harmonisch in die vorhandene, geradlinige, beidseitige Bebauung ein und lässt mit den gewählten Ausbauelementen zukünftig auch andere verkehrliche bzw. funktionale Nutzungen zu.

## **2.4 Straßenraumgestaltung**

### Begrünung

Zur Aufwertung des Straßenraumes ist vorbehaltlich der Detailprüfung im Rahmen der Entwurfsplanung in der Platzfläche im Eckbereich Rathausstraße/Kleine Steinstraße eine Baumpflanzung vorgesehen, wenn die Platzverhältnisse im unterirdischen Bauraum es zulassen. Eine abschließende Entscheidung kann erst in der weiteren Planung nach der Erstellung eines koordinierten Leitungsplanes erfolgen.

### Materialwahl

Die Materialwahl der Verkehrsanlage orientiert sich an den Standards für die Gestaltung öffentlichen Straßenraumes (Hallesches Format) für die Historische Altstadt. Die Gehwege werden mit einem 3 cm hohen Granitbreitbord von der Fahrbahn abgegrenzt. Es schließt sich ein Plattenbelag an. Im Traufbereich wird geschnittenes Mosaikpflaster verwendet, um dem Projektziel attraktive Fußwegeverbindung möglichst nah zu kommen.

Die Fahrbahn wird in Betonpflaster mit Natursteinvorsatz hergestellt. Damit wird die einheitliche Gestaltung der bereits ausgebauten Straßen in der Altstadt fortgeführt (z. B. Schulstraße). Es wird eine gute Befahrung für den Radverkehr erzielt. Zudem spielt der Wirtschaftlichkeitsaspekt eine große Rolle (laut Ausschreibungen der vergangenen Jahre kostet die Verlegung von Natursteinpflaster ca. das 2,5-fache im Vergleich zum Betonsteinpflaster).

### Beleuchtung

Die Rathausstraße ist beidseitig mit einer Beleuchtungsanlage ausgestattet. Es sind Mastleuchten und Wandleuchten angebracht.

Die Straßenbeleuchtungskabel werden im Zuge des grundhaften Ausbaus erneuert.

Eine detaillierte Planung einschließlich der lichttechnischen Berechnung erfolgt in den nächsten Planungsphasen. Ziel ist eine einheitliche Gestaltung der Leuchten in der Rathausstraße.

## **3 Kosten und Finanzierung**

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

Im Haushalt sind derzeit 1.456.000 € bis 2025 eingeplant. Die Anpassung der Haushaltsansätze erfolgt mit Vorlage der Kostenberechnung im Zuge der Entwurfsplanung.

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**

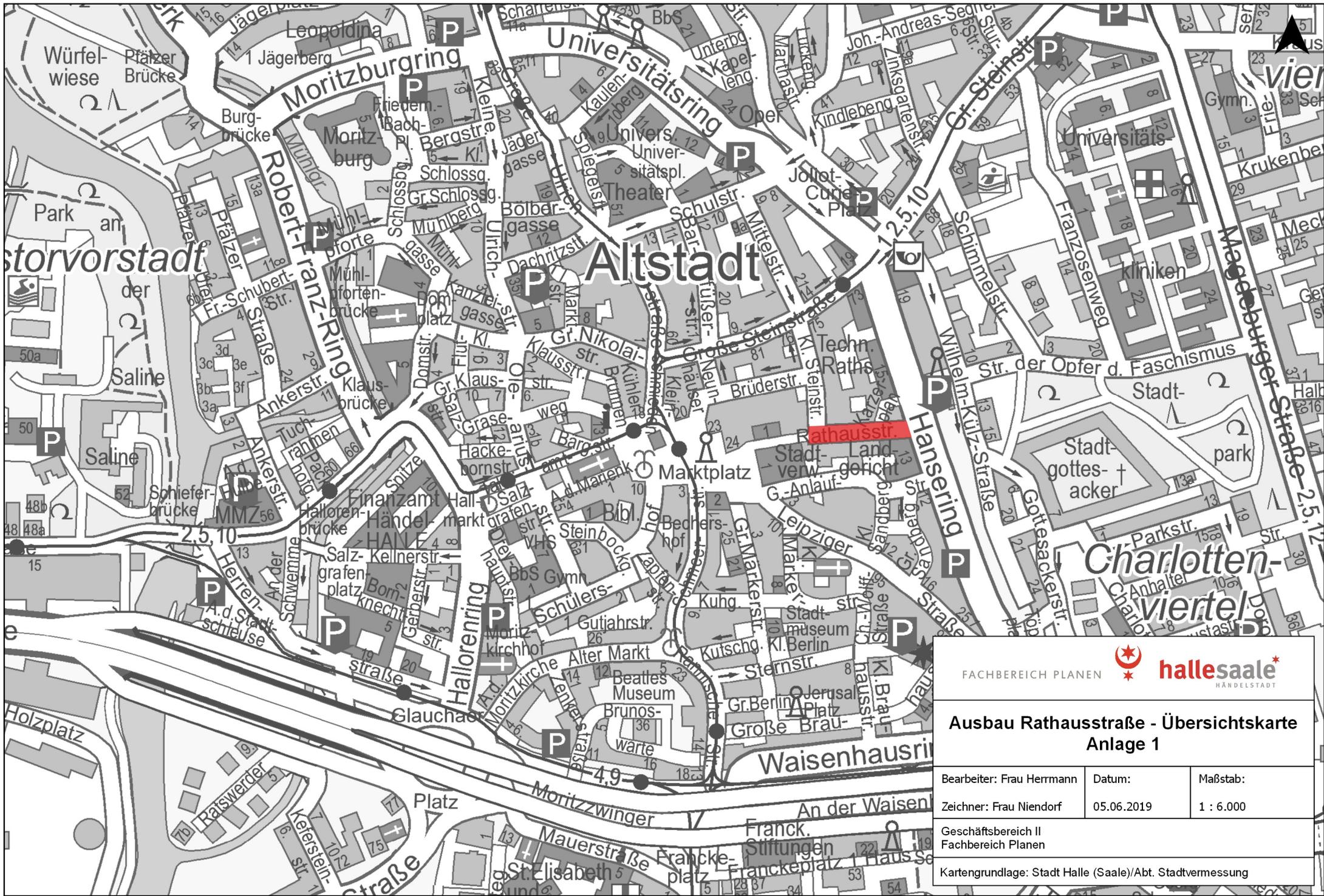
Die Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten liegt als Anlage 6 bei.

Die 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 dargestellt. Die Planung wurde dem Beauftragten für Menschen mit Behinderung und den entsprechenden Verbänden am 01.07.2019 vorgestellt und hat Zustimmung erfahren. Die Abstimmungen werden in den weiteren Planungsphasen fortgeführt.

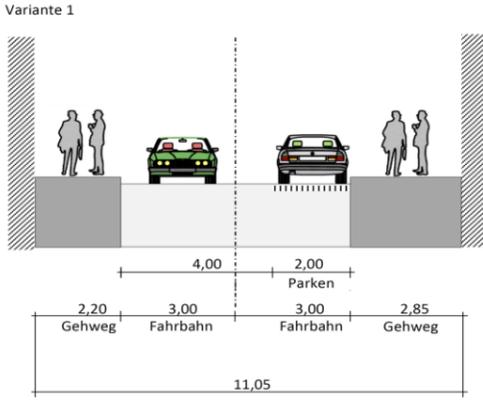
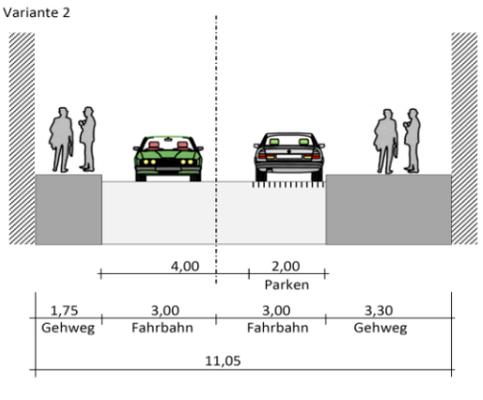
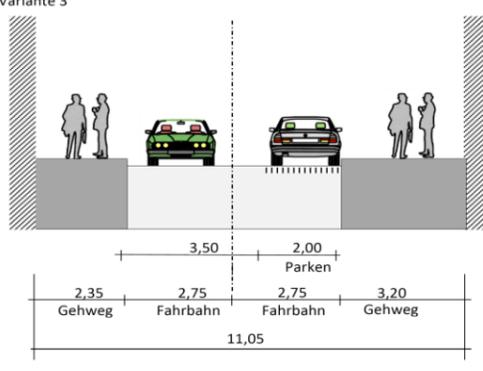
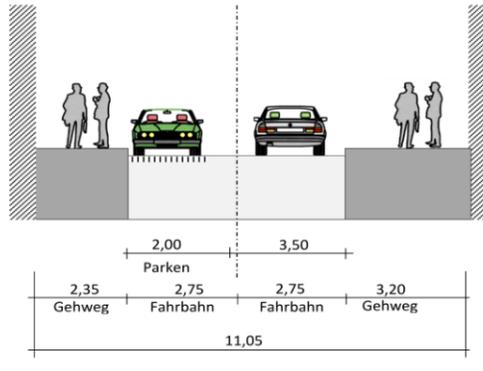
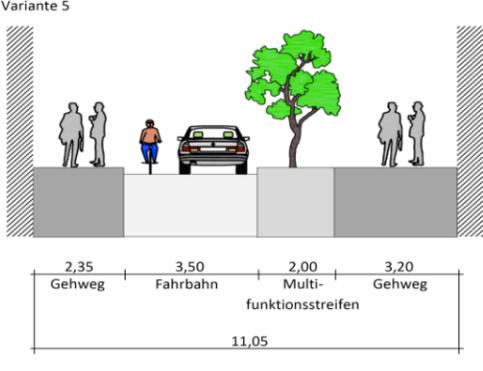
#### **5 Termine und weiteres Vorgehen**

Auf der Grundlage der mit diesem Beschluss bestätigten Vorplanung soll die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erstellt werden. Daran anschließend erfolgt die Baurechtschaffung. Ein Baubeginn wird für Anfang 2024 angestrebt.



**Ausbau Rathausstraße - Übersichtskarte  
Anlage 1**

Bearbeiter: Frau Herrmann	Datum: 05.06.2019	Maßstab: 1 : 6.000
Geschäftsbereich II Fachbereich Planen		
Kartengrundlage: Stadt Halle (Saale)/Abt. Stadtvermessung		

	geplante Umgestaltung	Skizze Regelquerschnitt
<p><b>Variante 1</b></p>	<p>Beibehaltung der Einmündung Hansering</p> <p>Fahrbahnbreite 6,00 m, davon 2,00 m Parken und 4,00 m Fahrbahn</p> <p>Verbreiterung des nördlichen Gehweges auf mindestens 2,00 m (Engstellen), Verschwenkung der Achse erforderlich</p> <p>Anheben der Gradiente</p>	<p>Variante 1</p>  <p>4,00 m Fahrbahn, 2,00 m Parken, 2,20 m Gehweg (links), 2,85 m Gehweg (rechts), 11,05 m Gesamtbreite</p>
<p><b>Variante 2</b></p>	<p>Umgestaltung Einmündungsbereich Hansering</p> <p>Verschiebung der Fahrbahn zugunsten des nördlichen Gehweges in Richtung Süden</p> <p>südlicher Gehweg untermaßig, abschnittsweise nur 1,50 m breit (regelwidrig)</p> <p>Fahrbahnbreite 6,00 m, davon 2,00 m Parken und 4,00 m Fahrbahn</p> <p>Anheben der Gradiente</p>	<p>Variante 2</p>  <p>4,00 m Fahrbahn, 2,00 m Parken, 1,75 m Gehweg (links), 3,30 m Gehweg (rechts), 11,05 m Gesamtbreite</p>
<p><b>Variante 3</b></p>	<p>Umgestaltung Einmündungsbereich Hansering</p> <p>Fahrbahnbreite 5,50 m, davon 2,00 m Parken und 3,50 m Fahrbahn</p> <p>Verbreiterung des nördlichen Gehweges</p> <p>Anheben der Gradiente</p>	<p>Variante 3</p>  <p>3,50 m Fahrbahn, 2,00 m Parken, 2,35 m Gehweg (links), 3,20 m Gehweg (rechts), 11,05 m Gesamtbreite</p>
<p><b>Variante 4</b></p>	<p>Umgestaltung Einmündungsbereich Hansering</p> <p>Fahrbahnbreite 5,50 m, davon 2,00 m Parken am südlichen Fahrbahnrand und 3,50 m Fahrbahn</p> <p>Anheben der Gradiente</p>	<p>Variante 4</p>  <p>2,00 m Parken (südlich), 3,50 m Fahrbahn, 2,35 m Gehweg (links), 3,20 m Gehweg (rechts), 11,05 m Gesamtbreite</p>
<p><b>Variante 5</b></p>	<p>Umgestaltung Einmündungsbereich Hansering</p> <p>Fahrbahnbreite 3,50 m (Einbahnstraße), Multifunktionsstreifen 2,00 m mit 4 Behindertenstellplätzen, Baumstandorten, Freisitz, Liefer- und Ladezone</p> <p>Anheben der Gradiente</p>	<p>Variante 5</p>  <p>2,35 m Gehweg (links), 3,50 m Fahrbahn (Einbahnstraße), 2,00 m Multifunktionsstreifen (mit Baum), 3,20 m Gehweg (rechts), 11,05 m Gesamtbreite</p>

		Variante 1		Variante 2		Variante 3		Variante 4		Variante 5	
		Nordseite	Südseite	Nordseite	Südseite	Nordseite	Südseite	Nordseite	Südseite	Nordseite	Südseite
<b>Gehwegbreite in m</b>	Einmündung Hansering - Karzerplan	2,20	2,50	1,60 - 2,50	2,00	2,80	2,60	2,80	2,60	2,60	2,60
	Engstelle Karzerplan	2,10	2,00	2,00	2,00	2,00	2,50	2,00	2,50	1,50	2,60
	Karzerplan - Kleine Steinstraße	2,60 - 2,80	2,00 - 2,30	3,00 - 3,20	1,50 - 1,80	3,00 - 3,20	2,00 - 2,40	3,00 - 3,20	2,00 - 2,40	2,40 - 3,00	2,20 - 2,60
<b>Fahrbahnbreite in m</b>		6,00	6,00	6,00	6,00	5,50	5,50	5,50	5,50	3,50	3,50
<b>Anzahl Stellplätze (Anwohner/Behinderte)</b>		9/4	9/4	8/4	8/4	9/4	9/4	10/4	10/4	0/4	0/4
<b>Fließender Verkehr</b>	Fahrbahn neben Stellplätzen	4,00	4,00	4,00	4,00	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50
	Begegnungsfall	Bei eventuellem Zweirichtungsverkehr knapp möglich	Bei eventuellem Zweirichtungsverkehr knapp möglich	Bei eventuellem Zweirichtungsverkehr knapp möglich	Bei eventuellem Zweirichtungsverkehr knapp möglich	Bei eventuellem Zweirichtungsverkehr knapp möglich	Bei eventuellem Zweirichtungsverkehr knapp möglich	Bei eventuellem Zweirichtungsverkehr knapp möglich	Bei eventuellem Zweirichtungsverkehr knapp möglich	Kfz-Verkehr im Einrichtungsverkehr, Öffnung der Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung	
	Ausweichstellen	nördliche Fahrbahnseite	nördliche Fahrbahnseite	nördliche Fahrbahnseite	nördliche Fahrbahnseite	nördliche Fahrbahnseite	nördliche Fahrbahnseite	südliche Fahrbahnseite	südliche Fahrbahnseite		
<b>Städtebauliche Aspekte</b>		Verschwenkung der Achse in Höhe Karzerplan, keine geradlinige Bordführung im östlichen Bereich	durch vergrößerte Eckausrundung und Verschiebung der Fahrbahn nach Süden großzügiger Gehweg auf Nordseite, aber schmaler Gehweg auf Südseite, unsymmetrische Straßenraumaufteilung	klare Linienführung, zur Bebauung parallele Bordführung, symmetrische Aufteilung	klare Linienführung, zur Bebauung parallele Bordführung, symmetrische Aufteilung	klare Linienführung, zur Bebauung parallele Bordführung, symmetrische Aufteilung	klare Linienführung, zur Bebauung parallele Bordführung, symmetrische Aufteilung	klare Linienführung, zur Bebauung parallele Bordführung, symmetrische Aufteilung	klare Linienführung, zur Bebauung parallele Bordführung, symmetrische Aufteilung	klare Linienführung, zur Bebauung parallele Bordführung, unsymmetrische Aufteilung, geplante Baumpflanzungen werden aus denkmalrechtlicher Sicht kritisch bewertet	
<b>Kosten</b>		ca. 730.000 €	ca. 760.000 €	ca. 760.000 €	ca. 760.000 €	ca. 750.000 €	ca. 750.000 €	ca. 750.000 €	ca. 750.000 €	ca. 1.650.000 €	ca. 1.650.000 €
<b>Fazit</b>		für Radverkehr günstigere Fahrbahnbreite im Begegnungsfall mit Kfz, dafür über große Abschnitte nur Mindestmaße bzw. Engstellen auf Gehwegen	südlicher Gehweg weist über große Abschnitte unzureichende Breiten auf, nicht regelkonform	regelkonforme Lösung (mit kurzen Engstellen), die den starken Fußgängerverkehr auf dem nördlichen Gehweg als wesentlichstes Projektziel zumeist berücksichtigt, Fahrbahnbreite lässt Gestaltungsspielraum zu	regelkonforme Lösung (mit kurzen Engstellen), die den starken Fußgängerverkehr auf dem nördlichen Gehweg als wesentlichstes Projektziel zumeist berücksichtigt, Fahrbahnbreite lässt Gestaltungsspielraum zu	regelkonforme Lösung (mit kurzen Engstellen), die den starken Fußgängerverkehr auf dem nördlichen Gehweg als wesentlichstes Projektziel zumeist berücksichtigt, Fahrbahnbreite lässt Gestaltungsspielraum zu	baulich wie Variante 3, aber Stellplatzanordnung auf Südseite, ungünstig, wenn der Kfz-Verkehr überwiegend vom Hansering einfährt und zum Erreichen der Stellplätze wenden muss	baulich wie Variante 3, aber Stellplatzanordnung auf Südseite, ungünstig, wenn der Kfz-Verkehr überwiegend vom Hansering einfährt und zum Erreichen der Stellplätze wenden muss	Fahrbahnbreite bedingt Einbahnstraße, sensible Telekomtrasse befindet sich im Bereich des Multifunktionsstreifens, dadurch erhebliche Umverlegungs- kosten für Baumpflanzungen, voraussichtlich keine Erteilung der denkmalpflegerischen Genehmigung		

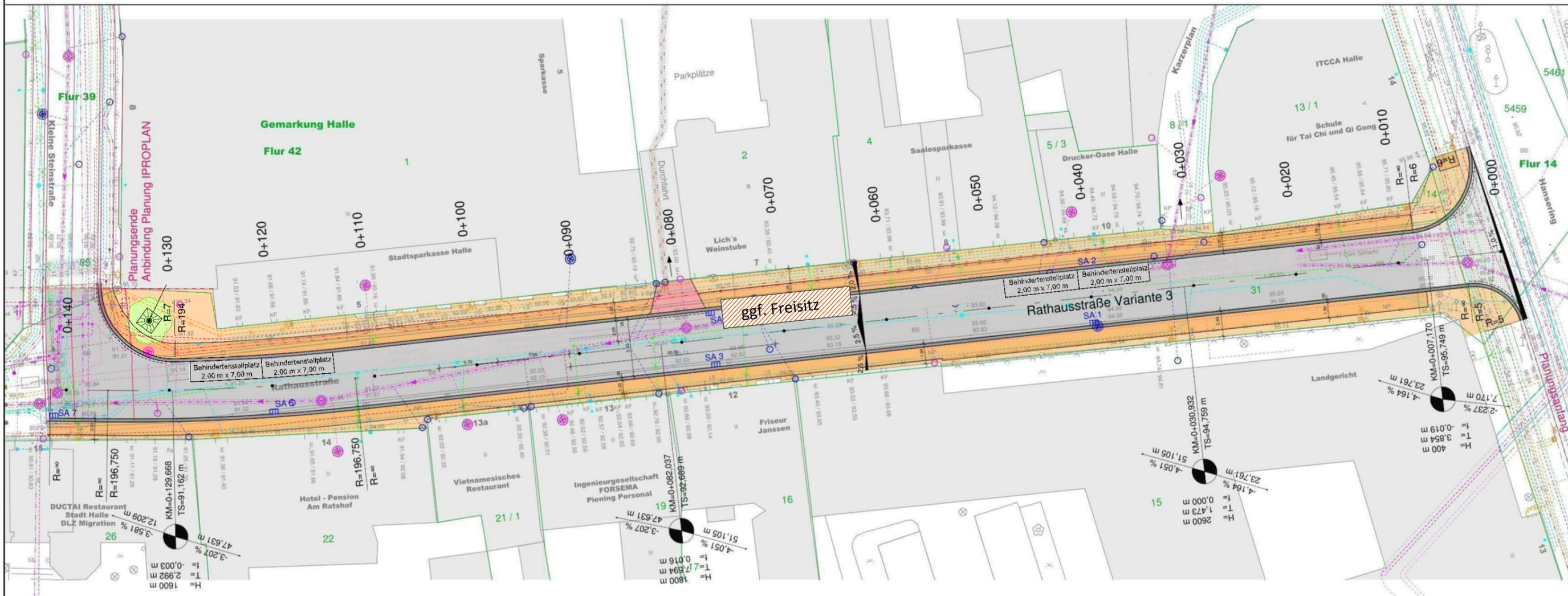
Kartengrundlage:

Stadtgrundkarte mit Angaben des Liegenschaftskatasters  
 Stadt Halle (Saale), Fachbereich Planung, Abteilung Stadtvermessung  
 Liegenschaftskarte: GeoBasis-DE/LVermGeo LSA,  
 11/2018/A18-42603-09-14

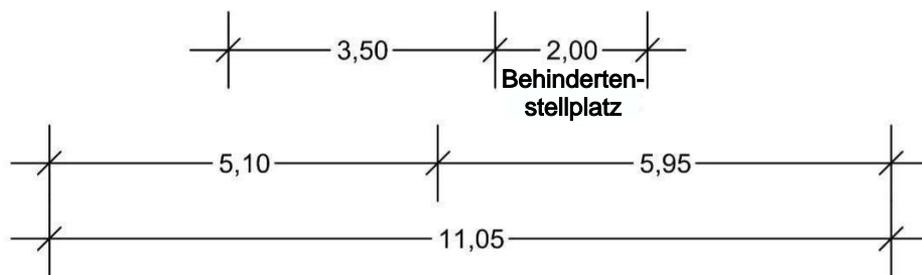
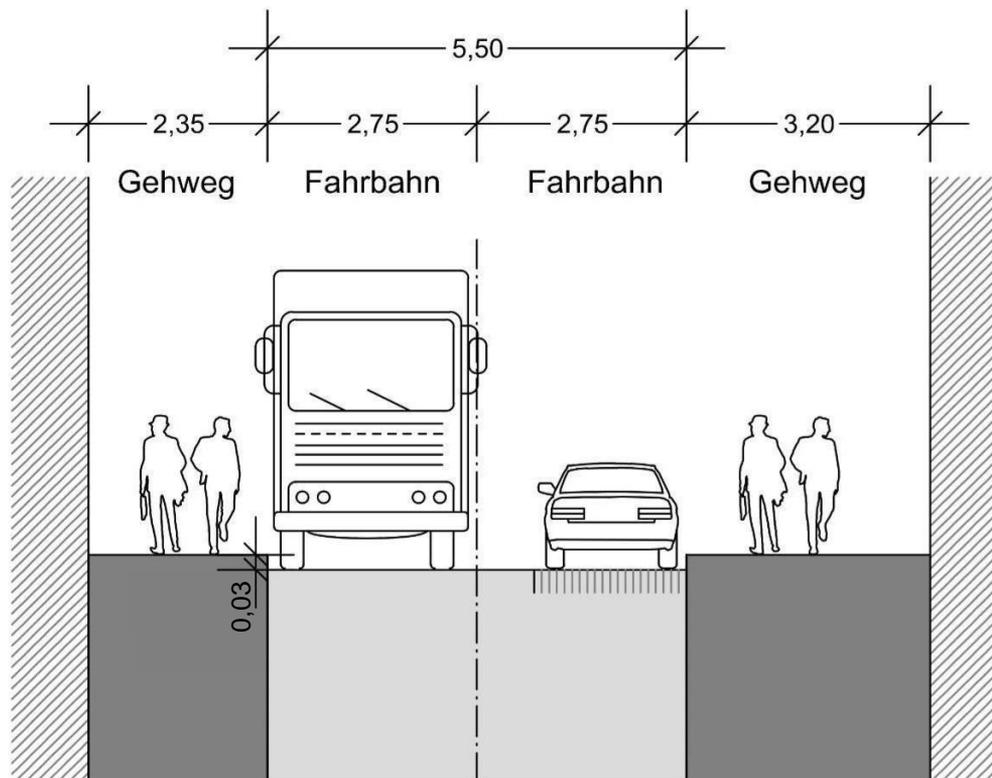
Lagestatus 150 (LS 150)  
 Höhenstatus NHH (DHHN 2016)

Zeichenerklärung

	Gehweg		Neigungsbruchpunkt mit Angabe von Ausnungshalbmesser, Längeneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbruchpunkt
	Bord		Querneigung
	Fahrbahn mit Achse		Gradientenhochpunkt
	Bord mit Bordabsenkung		Gradienten tiefpunkt
	Gehweg mit Zufahrt		Granitbordstein
	Granitkleinsteppflaster		Parkplätze
	Granitplatten		
	Mosaikpflaster		
	Asphalt		



## Variante 3



INGENIEURBÜRO FÜR BAUWESEN  
UND WASSERWIRTSCHAFT GMBH  
BERATUNG - PLANUNG - BAULEITUNG - VERMESSUNG

07545 Gera, Hainstraße 13  
Telefon: 0365 / 82315-0  
Telefax: 0365 / 82315-33  
eMail: info@ibw-gera.de

06110 Halle, Frau-von-Salmnitz-Str. 6, Hs. 3  
Telefon: 0345 / 22658986  
Telefax: 0345 / 22658967  
eMail: info@ibw-halle.de

Rathausstraße  
Vorlage Variantenbeschluss  
Stand Vorplanung: April 2019  
Anlage 4.2, Querschnitt Variante 3

Maßstab: ohne

Ausbau Rathausstraße  
 Unterhaltungskosten (im Vergleich zum Bestand)

Anlage 5

Ifd. Nr.	Unterhaltungsaufwendungen für: Rathaus	Einheit	Menge	Aufwand	Kosten/Jahr	Gesamtkosten/Jahr	Kostenänderung/Jahr
				[€/Einheit]	[€]	[€]	[€/Jahr]
<b>1</b>	<b>Markierung und Beschilderung</b>						<b>0,00 €</b>
<b>1.1</b>	<b>Neubau</b>					<b>340,00 €</b>	
1.1a	Markierung	m	120	2,00 €	240,00 €		
1.1b	Pfeile/Piktogramme	Stck	0	15,00 €	0,00 €		
1.1c	Schilder	Stck	5	20,00 €	100,00 €		
<b>1.2</b>	<b>Bestand</b>					<b>340,00 €</b>	
1.2a	Markierung	m	120	2,00 €	240,00 €		
1.2b	Pfeile/Piktogramme	Stck	0	15,00 €	0,00 €		
1.2c	Schilder	Stck	5	20,00 €	100,00 €		
<b>2</b>	<b>Wegweisung</b>						<b>0,00 €</b>
<b>2.1</b>	<b>Neubau</b>					<b>0,00 €</b>	
2.1a	Wegweiser	Stck	0	75,00 €	0,00 €		
<b>2.2</b>	<b>Bestand</b>					<b>0,00 €</b>	
2.2a	Wegweiser	Stck	0	75,00 €	0,00 €		
<b>3</b>	<b>Ausstattung</b>						<b>0,00 €</b>
<b>3.1</b>	<b>Neubau</b>						
3.1a	Amphibienleiteinrichtung	m	0	10,00 €	0,00 €	<b>0,00 €</b>	
3.1b	Hinweistafel	Stck	0	50,00 €	0,00 €		
<b>3.2</b>	<b>Bestand</b>						
3.2a	Amphibienleiteinrichtung	m	0	10,00 €	0,00 €	<b>0,00 €</b>	
3.2b	Hinweistafel	Stck	0	50,00 €	0,00 €		
<b>4</b>	<b>Straßenbeleuchtung</b>						<b>200,00 €</b>
4.1	<b>nach Umbau</b>	Stck	12	200,00 €	2.400,00 €	<b>2.400,00 €</b>	
4.2	<b>Bestand</b>	Stck	11	200,00 €	2.200,00 €	<b>2.200,00 €</b>	
<b>5</b>	<b>Grünflächen</b>						<b>174,65 €</b>
<b>5.1</b>	<b>Neubau</b>					<b>174,65 €</b>	
5.1a	Rasenflächen mähen/pflegen	m²	0	0,30 €	0,00 €		
5.1b	sonstige städtische Grünflächen	m²	0	0,30 €	0,00 €		
5.1c	Straßenbegleitbäume pflegen	Stck	1	174,65 €	174,65 €		
<b>5.2</b>	<b>Bestand</b>					<b>0,00 €</b>	
5.2a	Rasenflächen mähen/pflegen	m²	0	0,30 €	0,00 €		
5.2b	sonstige städtische Grünflächen	m²	0	0,30 €	0,00 €		

Ausbau Rathausstraße  
 Unterhaltungskosten (im Vergleich zum Bestand)

Anlage 5

lfd. Nr.	Unterhaltungsaufwendungen für: Rathaus	Einheit	Menge	Aufwand	Kosten/Jahr	Gesamtkosten/Jahr	Kostenänderung/Jahr
				[€/Einheit]	[€]	[€]	[€/Jahr]
5.2c	Straßenbegleitbäume pflegen	Stck	0	174,65 €	0,00 €		
<b>6</b>	<b>Flächen für bauliche Straßenunterhaltung</b>						<b>0,00 €</b>
<b>6.1</b>	<b>Neubau</b>						<b>2.310,00 €</b>
6.1a	Fahrbahn/Parkplatz	m <sup>2</sup>	850	1,40 €	1.190,00 €		
6.1b	Gehweg/Radweg	m <sup>2</sup>	800	1,40 €	1.120,00 €		
<b>6.2</b>	<b>Bestand</b>						<b>2.310,00 €</b>
6.2a	Fahrbahn/Parkplatz	m <sup>2</sup>	950	1,40 €	1.330,00 €		
6.2b	Gehweg/Radweg	m <sup>2</sup>	700	1,40 €	980,00 €		
<b>7</b>	<b>befestigte Flächen für Regenwassergebühr (Einleitung in Kanalisation der HWS)</b>						<b>0,00 €</b>
<b>7.1</b>	<b>Neubau</b>						<b>3.052,50 €</b>
7.1a	Fahrbahn/Parkplatz	m <sup>2</sup>	850	1,85 €	1.572,50 €		
7.1b	Gehweg/Radweg	m <sup>2</sup>	800	1,85 €	1.480,00 €		
<b>7.2</b>	<b>Bestand</b>						<b>3.052,50 €</b>
7.2a	Fahrbahn/Parkplatz	m <sup>2</sup>	950	1,85 €	1.757,50 €		
7.2b	Gehweg/Radweg	m <sup>2</sup>	700	1,85 €	1.295,00 €		
<b>8</b>	<b>Flächen für Straßenreinigung</b>						<b>0,00 €</b>
<b>8.1</b>	<b>Neubau</b>						<b>577,50 €</b>
8.1a	Reinigung Fahrbahn/Parkplatz	m <sup>2</sup>	850	0,35 €	297,50 €		
8.1b	Reinigung Gehweg/Radweg	m <sup>2</sup>	800	0,35 €	280,00 €		
<b>8.2</b>	<b>Bestand</b>						<b>577,50 €</b>
8.2a	Reinigung Fahrbahn/Parkplatz	m <sup>2</sup>	950	0,35 €	332,50 €		
8.2b	Reinigung Gehweg/Radweg	m <sup>2</sup>	700	0,35 €	245,00 €		
<b>9</b>	<b>Unterhaltung Straßenentwässerung</b>						<b>367,15 €</b>
<b>9.1</b>	<b>Neubau</b>						<b>284,55 €</b>
9.1.1a	Reinigung Separationsstraßenabläufe	Stck	0	50,00 €	0,00 €		
9.1.2a	Reinigung Straßenabläufe (Beton)	Stck	7	40,00 €	280,00 €		
9.1b	Reinigung Schächte	Stck	0	20,00 €	0,00 €		
9.1.1c	Reinigung Rohrleitungen (Kanal)	m	35	0,13 €	4,55 €		
9.1.2c	Reinigung Rohrleitungen (Anschlussltg.)	m	0	0,13 €	0,00 €		
<b>9.2</b>	<b>Bestand</b>						<b>82,60 €</b>
9.1.1a	Reinigung Separationsstraßenabläufe	Stck	0	50,00 €	0,00 €		
9.2.2a	Reinigung Straßenabläufe	Stck	4	20,00 €	80,00 €		
9.2b	Reinigung Schächte	Stck	0	20,00 €	0,00 €		
9.2.1c	Reinigung Rohrleitungen (Kanal)	m	20	0,13 €	2,60 €		
9.2.2c	Reinigung Rohrleitungen (Anschlussltg.)	m	0	0,13 €	0,00 €		
<b>Kostenveränderung für Stadt Halle</b>							<b>741,80 €</b>

## Anlage: 6

Geschäftsbereich des Oberbürgermeisters  
DLZ Integration und Demokratie  
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter

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

Halle (Saale), 17.01.2022

### **Ausbau der Rathausstraße hier: Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten zur Beschlussvorlage Variantenbeschluss**

Zu o. g. Unterlagen nehme ich aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs wie folgt Stellung:

Die Rathausstraße stellt sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr eine wichtige Verbindung dar. Die Bedeutung für den Radverkehr ergibt sich dabei insbesondere aus der Funktion der Straße als Teil der ausgeschilderten Umfahrroute zur unteren Leipziger Straße und zum Marktplatz. Diese auch in der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) enthaltene Radroute verläuft in beiden Richtungen über den Hansering, die Rathausstraße, Kleine Steinstraße, Brüderstraße, Neunhäuser, Große Steinstraße und Große Nikolaistraße bis zur Kreuzung am Händelhaus<sup>1</sup>. Darüber hinaus ist die Rathausstraße auch Teil der ebenfalls in der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) enthaltenen Hauptverbindung zwischen der Magdeburger Straße, dem Stadtpark und dem Stadtzentrum.

Für Fußgänger ist die Rathausstraße eine wichtige weil direkte Verbindung u. a. zwischen Einrichtungen am Hansering (z. B. Landgericht), der Tiefgarage am Hansering, dem Stadtpark und dem Marktplatz. Da die Fußgänger aus Richtung Tiefgarage oder Stadtpark den Hansering an der Lichtsignalanlage in Höhe der Tiefgarage überqueren und auf der Nordseite der Rathausstraße mehr Geschäfte und Einrichtungen als auf der Südseite sind, benutzen die meisten Fußgänger auf dem Weg zum Marktplatz den Gehweg auf der Nordseite der Rathausstraße. Der Gehweg auf der Südseite ist dagegen deutlich geringer frequentiert.

Angesichts der vorhandenen Kfz-Verkehrsstärke von 120 Kfz in der Spitzenstunde ist gemäß den *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen* (ERA 2010) in der Rathausstraße eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn die geeignete Führungsform. Um Radfahrern ein möglichst komfortables Befahren zu ermöglichen, ist eine möglichst ebene Fahrbahnoberfläche herzustellen (Asphalt, Betonsteinpflaster oder geschnittenes Natursteinpflaster).

Aufgrund der Bedeutung der Straße für Fußgänger sind angemessen breite Gehwege mit einem ebenfalls möglichst ebenen Belag herzustellen. Da der Gehweg auf der Nordseite deutlich stärker frequentiert wird als der auf der Südseite, sollte der Gehweg auf der Nordseite breiter hergestellt werden.

Hinsichtlich der Fahrbahnbreite wäre es bei einer Realisierung einer Variante mit Parkplätzen am Fahrbahnrand im Sinne des Radverkehrs empfehlenswert, eine Fahrbahnbreite von 6,00 m herzustellen (Variante 1). Dies deshalb, da bei der in der Vorzugsvariante 3 geplanten Fahrbahnbreite von 5,50 m und der sich daraus ergebenden Fahrbahngassenbreite von 3,50 m der Begegnungsfall zwischen Kraftfahrzeug (insb. Lieferwagen) und Radfahrer problematisch ist. So muss bei einem normalen Pkw mit einer Breite von 2,00 m und einem Abstand von ca. 0,30 m zur

---

<sup>1</sup> In der [Radverkehrskonzeption der Stadt Halle \(Saale\)](#) ist die Rathausstraße Teil der „Radroute mit Priorität“ zwischen Reideburg, dem Hauptbahnhof und dem Stadtzentrum (Radroute E) sowie der Radroute Bruckdorf/ Messe/ Kanena – Stadtzentrum (vgl. Anlage 7, S. 6 u. 11 f.).

## Anlage: 6

Parkreihe gerechnet werden, woraus sich eine Restbreite von 1,20 m für den Radfahrer ergibt. Gemäß technischem Regelwerk beträgt die Breite des Verkehrsraumes eines Radfahrers im Normalfall 1,00 m. Für den Begegnungsfall zwischen einem Kraftfahrzeug und einem Radfahrer ist aber noch ein Sicherheitsabstand zu berücksichtigen, der laut der *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen* (RASt 06) 0,75 m beträgt (vgl. RASt 06, Bild 17). Hieraus ergibt sich eine erforderliche Fahrgassenbreite von 4,05 m.

Zwar sind bei Variante 3 in der Rathausstraße auch Lücken im Parkstreifen vorgesehen, in die Kraftfahrzeuge ausweichen können, allerdings muss davon ausgegangen werden, dass diese Lücken in der täglichen Praxis oft von haltenden Fahrzeugen blockiert werden oder Kraftfahrer diese Ausweichstellen im Begegnungsfall mit Radfahrern nicht nutzen. Dies wird dann für Radfahrer aus Richtung Kleine Steinstraße im Begegnungsfall mit Kfz aus Richtung Hansering zum Problem.

Da eine Fahrbahnbreite von 6,00 m zu Lasten der Breite der Gehwege gehen würde, wäre es im Sinne einer Bevorzugung sowohl des Rad- als auch Fußverkehrs aus meiner Sicht aber am sinnvollsten, lediglich Behindertenparkplätze am Fahrbahnrand vorzusehen. In diesem Fall wäre nicht zu befürchten, dass es im Begegnungsfall von Kfz und Radfahrern, aber auch zweier Kfz, zu Problemen kommt, weswegen dann auch eine Fahrbahnbreite von 5,50 m oder sogar nur 5,00 m empfehlenswert wäre.

gez. Ralf Bucher  
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter

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

Vorhaben: **Ausbau Rathausstraße**

Prüfung Vorplanung durch 61 am 12.06.2019

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		Rathausstraße ist Bestandteil der Tempo-20-Zone
02	Sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung eingeleitet/geplant?	x		x		Tempo-20-Zone
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		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	
09	Sind die Gehwege kind- und behindertengerecht gestaltet?	x		x		laut Regelwerk

Nr.:	Frage	Relevant		Berücksichtigt		Bemerkungen
		ja	nein	ja	nein	
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/ingerichtet?		x		x	

*Katja Kramann*

....  
 Verkehrsplaner/in

Lars Loebner  
 Fachbereichsleiter Planen

# Deckblatt

## Checkliste - Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen

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

Vorhaben: Ausbau Rathausstraße

Prüfung Vorplanung durch FB Planen am 02.07.2019/12.01.2021

Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am 02.08.2019

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

Hiermit wird bestätigt, dass bei obengenannten Vorhaben die Checkliste (Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen) mit ihren formulierten Planungsanforderungen eingehalten wird.

In folgenden begründeten Ausnahmen mußte von den Vorgaben abgewichen werden:

Pkt. DIN	Abweichung	Begründung
5.1/5.2	Zwischenpodeste im Gehwegbereich	Die Längsneigung der Gradiente beträgt ca. 4 %. Da der Gehweg unmittelbar an die Fahrbahn anschließt, folgt der Bordverlauf ebenfalls der Gradiente so dass es zu ständig wechselnden Bordauftrittshöhen kommen würde. Dies ist bautechnisch nicht umsetzbar.
5.3.2	visuell zur Fahrbahn kontrastierender Bord	Kontrast nur bei Herstellung der Fahrbahn in Asphalt, Abstimmung zur Materialwahl noch nicht abgeschlossen
5.5	Stellplatzbreite $\geq 3,50$	Die Stellplätze am Fahrbahnrand können aufgrund der Fahrbahnbreite von 5,50 m nur in einer Breite von 2,00 m ausgebildet werden.