

Variantenbeschluss Erläuterungen

Inhaltsverzeichnis

- 1 Veranlassung
- 2 Bedeutung der Elsa-Brändström-Straße
- 3 Ergebnisse der Vorplanung
 - 3.1 Allgemeines
 - 3.2 Untersuchte Varianten
 - 3.3 Wahl der Vorzugsvariante
 - 3.4 Straßenraumgestaltung
- 4 Kosten und Finanzierung
- 5 Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit, der Barrierefreiheit und der Klimawirkung
- 6 Termine und weiteres Vorgehen

Anlagen

- Anlage 1 Übersichtskarte
- Anlage 2 Variantenübersicht
- Anlage 3 Variantenabwägung
- Anlage 4 Lagepläne
- Anlage 5 Regelquerschnitte
- Anlage 6 Standorte BUW
- Anlage 7 Unterhaltungskosten
- Anlage 8 Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten
- Anlage 9 Familienverträglichkeitsprüfung nach Kriterienkatalog
- Anlage 10 Checkliste Barrierefreiheit

1 Veranlassung

Im Rahmen der dritten Stufe des Stadtbahnprogrammes soll der Ausbau der Streckenführung der Linien 3 und 8 von der Geschwister-Scholl-Straße zur Elsa-Brändström-Straße zu einer wirtschaftlich zukunftsfähigen Stadtbahnlinie erfolgen. Die Elsa-Brändström-Straße ist ein wesentlicher Bestandteil.

Ziel ist die Erhöhung der Systemqualität. Dies soll durch die Beseitigung von Behinderungen, insbesondere an den Haltestellen und durch die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit erreicht werden. Kurze Haltestellenaufenthaltszeiten durch barrierefreie Haltestellen und Verbesserung der Zugangsbedingungen tragen zu einer höheren Reisegeschwindigkeit und zu einer größeren Fahrplansicherheit bei.

Darüber hinaus werden alle in Folge des Stadtbahnbaus zu verändernden Teileinrichtungen im Straßenraum entsprechend dem Stand der Technik in einen regelkonformen Zustand versetzt, der den derzeitigen Bedürfnissen als auch der vorhersehbaren Verkehrsentwicklung gerecht wird.

Eine Übersichtskarte ist in Anlage 1 dargestellt.

2 Bedeutung der Elsa-Brändström-Straße

Der Planungsbereich umfasst die Elsa-Brändström-Straße auf ihrer gesamten Länge vom Knoten Huttenstraße/Robert-Koch-Straße bis zum südlichen Ende der Trasse.

Die Elsa-Brändström-Straße wird im Abschnitt zwischen Huttenstraße und Vogelweide als nähräumige Haupteerschließungsstraße, südlich der Vogelweide als kleinräumige Erschließungsstraße eingestuft.

Die Verkehrsbelastung der Elsa-Brändström-Straße nimmt in Richtung Süden sukzessive ab. Im Abschnitt zwischen Huttenstraße und Vogelweide betragen die Verkehrsmengen werktags ca. 6.500 Kfz/24 h. Dies entspricht Verkehrsmengen von ca. 630 Kfz in der Spitzenstunde im Querschnitt. Der Schwerverkehrsanteil > 3,5 t liegt bei ca. 1 – 3 %. Beidseitig der Straße sind Radverkehrsanlagen vorhanden. Sie werden von ca. 1.100 – 1.500 Radfahrenden pro Tag genutzt.

Südlich der Vogelweide nehmen die Verkehrsmengen deutlich ab und liegen im Abschnitt bis zur Endhaltestelle werktags zwischen 3.400 – 5.000 Kfz/24 h. Die Werte der Spitzenstunde betragen 420 – 480 Kfz/h im Querschnitt. Die Anzahl der Radfahrenden ist ebenfalls geringer. Es wurden ca. 1.050 Radfahrende pro Tag gezählt.

Die Prognosewerte für 2035 zeigen im Planungsabschnitt eine Abnahme der Verkehrsbelastung von ungefähr 15 % gegenüber den Analysewerten.

In der Elsa-Brändström-Straße verkehren tagsüber im nördlichen Abschnitt gegenwärtig fahrplanmäßig die Linien 3, 8 und 16 im 15-Minuten-Takt (ca. 24 Züge/Stunde im Gesamtquerschnitt), südlich des Knotens nur noch die Linie 8. Über den Knoten Vogelweide verkehrt die Linie 2 als Ost-West-Verbindung. Diese Verbindung wird ebenfalls in der Nacht durch die Linie 2 bedient. Des Weiteren verkehrt in Schwachlastverkehrszeiten anstelle der Linien 3 und

8 die Linie 95 aus der östlichen Damaschkestraße, welche über den Knoten Vogelweide weiter die nördliche Elsa-Brändström-Straße befährt.

Neben den Straßenbahnlinien wird der Planungsbereich durch die Buslinien 26 und 43 in der Damaschkestraße und nördlichen Elsa-Brändström-Straße, sowie durch die Nachtlinie 97 bedient.

Die Elsa-Brändström-Straße wird im Abschnitt zwischen Huttenstraße und Vogelweide von Bebauung der 20er bis 60er Jahre geprägt. Südlich der Vogelweide beginnt die Gebietskategorie Siedlungsgebiete/Hauptverkehrsstraßen.

3 Ergebnisse der Vorplanung

3.1 Allgemeines

Der Planungsbereich umfasst die Elsa-Brandström-Straße zwischen dem Knoten Huttenstraße/Robert-Koch-Straße und der Endhaltestelle. Der Knoten Vogelweide mit seinen Haltestellen ist ebenfalls Bestandteil des Vorhabens. Die genauen Baugrenzen zu den benachbarten Stadtbahnvorhaben werden im Zuge der Entwurfsplanung auf Grund bautechnischer und funktionaler Gesichtspunkte ggf. optimiert. Die Länge der Verkehrsbaumaßnahme beträgt ca. 1.500 m.

Das Vorhaben umfasst den Umbau der Straßenbahnanlagen und den barrierefreien Ausbau der Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie die Seitenbereiche als Folgemaßnahme zum Erreichen einer gesamtheitlichen Verbesserung der Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -nehmer.

Die Verkehrsanlage soll sowohl für die heutigen als auch für die prognostizierten Verkehrsmengen leistungsfähig und verkehrssicher sein sowie die Belange aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen. Die Nebenanlagen sind mobilitätsbehindertengerecht auszubauen. Es ist ausreichender Bewegungsraum für Fußgängerinnen/Fußgänger und mobilitätseingeschränkte Personen vorzusehen.

Im nördlichen Abschnitt der Elsa-Brändström-Straße befindet sich auf der Westseite eine straßenraumprägende Baumreihe, die gesetzlich geschützt ist. Der Schutz und Erhalt der bestehenden Bäume hat ein hohes Gewicht.

Laut Radverkehrskonzeption der Stadt Halle ist die Elsa-Brändström-Straße Teil der stadtteilverbindenden Radrouten Rosengarten – Stadtzentrum und Silberhöhe – Lutherplatz – Hauptbahnhof und damit ein wichtiger Bestandteil im Hauptnetz des Radverkehrs und zudem auch Schulweg zu den überregionalen Schulstandorten in der Murmanker Straße.

Im Bestand ist die Verkehrsanlage großflächig verschlissen und allgemein in einem schlechten Zustand. Die Fahrbahnbeläge sind zum Teil verwölbt und weisen erhebliche lokale Absenkungen auf. Die Fahrbahnmarkierung ist stellenweise kaum mehr vorhanden und die Gehwege bestehen aus den unterschiedlichsten Materialien. Der Radweg im nordwestlichen Abschnitt ist durchgängig mit Wurzeln aufgebrochen. Des Weiteren sind notwendige Sicherheitstrennstreifen zwischen den Radverkehrsanlagen und Parkstreifen nicht vorhanden. In den Knotenpunktbereichen fehlt die Radführung vollständig.

Auch sind die Gleisquerungen nicht regelkonform. Aufstellflächen sind zu gering dimensioniert oder fehlen vollständig. Die Bordsteine zwischen dem besonderen Gleiskörper und der Fahrbahn sind stark verwittert, abgängig und beschädigt.

3.2 Untersuchte Varianten

Das Straßenbild und die Querschnittsbreiten variieren im Verlauf der Elsa-Brändström-Straße. Für die Querschnittsgestaltung wird daher das Planungsgebiet in drei Unterabschnitte geteilt. In jedem Teilabschnitt sind individuelle Grundvoraussetzungen und Randbedingungen für die Querschnittsgestaltung gegeben.

Abschnitte

A – nördliche Elsa-Brändström-Straße	(Breite: 30,65 m)
B – Knoten Vogelweide bis Haltestelle Am Breiten Pfuhl	(Breite: 27,05 m)
C – Haltestelle Am Breiten Pfuhl bis Endhaltestelle	(Breite: 31,15 m)

Im Rahmen der Vorplanung wurden drei Hauptvarianten untersucht:

- Variante 1: besonderer Bahnkörper in Mittellage
- Variante 2: besonderer Bahnkörper in westlicher Seitenlage
- Variante 3: besonderer Bahnkörper in östlicher Seitenlage

Zu den einzelnen Hauptvarianten wurden jeweils auch noch verschiedene Querschnittsvarianten betrachtet. Eine Übersicht ist in Anlage 2 dargestellt.

Generell ist festzustellen, dass bei den Varianten in Seitenlage die Nachteile deutlich überwiegen und die Umsetzung insbesondere im Knotenbereich Vogelweide problematisch ist.

Aus diesem Grund wurden die Varianten in Seitenlage nicht weiter verfolgt und nur die Planung für Variante 1 mit Bahnkörper in Mittellage fortgeführt.

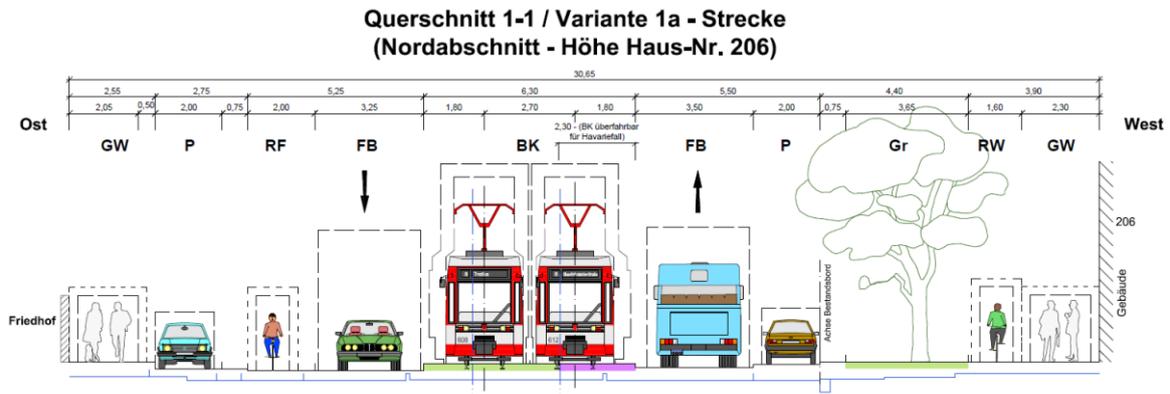
Für die Variante mit Bahnkörper in Mittellage wurden ebenfalls verschiedene Möglichkeiten der Querschnittsaufteilung und Fußgängerquerungen sowie diverse Knotenpunkt- und Haltestellenlösungen erarbeitet, welche auch in Anlage 2 enthalten sind.

Unter Berücksichtigung der Randbedingungen, insbesondere im Hinblick auf den Erhalt der Baumreihe in der nördlichen Elsa-Brändström-Straße, kommen letztendlich nur folgende in die engere Auswahl:

A – nördliche Elsa-Brändström-Straße

Variante 1a

Gleis in Mittellage, beidseitig Pkw-Stellplätze, Radweg auf der Westseite hinter den Bäumen und Radfahrstreifen auf der Ostseite



Maßgeblich ist im Nordabschnitt die Beibehaltung der Lage des Bordes zwischen Fahrbahn und Baumreihe. Ein Verschieben der Achse Richtung Westen ist nicht möglich, ohne die Bäume erheblich zu schädigen. Infolgedessen ist der Bereich des jetzigen Radweges zukünftig nicht mehr als Verkehrsfläche nutzbar sondern wird dem Grünstreifen zugeordnet. Damit steht für die Einordnung der Anlagen für die einzelnen Verkehrsarten eine geringere Straßenraumbreite zur Verfügung.

In Variante 1a wird die Straßenbahn in einem besonderen Bahnkörper in Mittellage geführt. Dieser kann jedoch nur zu 2/3 als Rasengleis ausgebildet werden. Ein Drittel muss befestigt werden, um eine Breite von 5,50 m für den Havariefall zu gewährleisten.

Beidseitig schließt sich eine Fahrbahn mit 3,25 m bzw. 3,50 m Breite an. Da die Elsa-Brändström-Straße ein Teil der stadtteilverbindenden Radrouten und somit wichtiger Radnetzbestandteil ist, werden Anlagen für den Radverkehr vorgesehen.

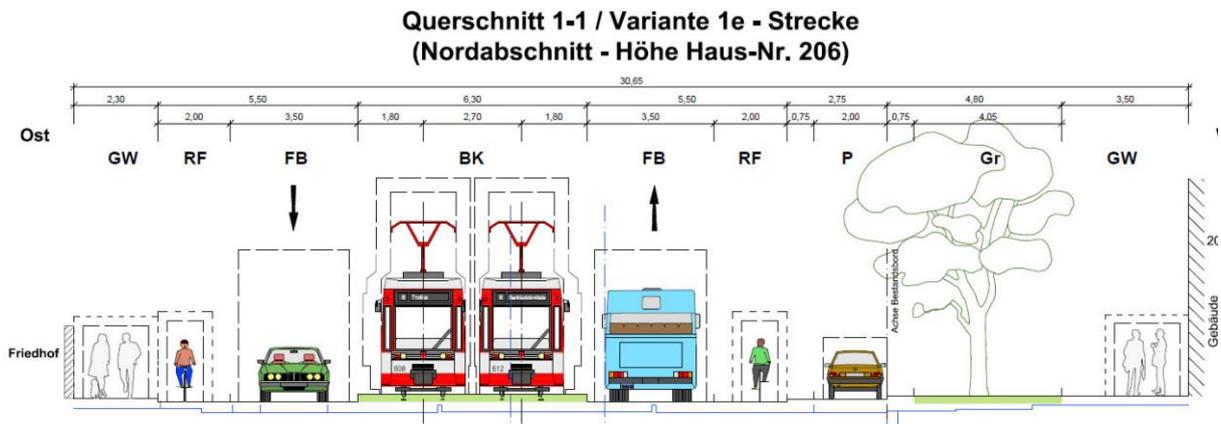
Auf der Ostseite wird ein Radfahrstreifen angeordnet, der mit einem entsprechenden Sicherheitstrennstreifen vom angrenzenden Parkstreifen getrennt ist. Daran schließt sich ein Gehweg in regelkonformer Breite von 2,50 m an.

Auf der Westseite werden ebenfalls Längsstellplätze vorgesehen. Aus Platzgründen wird daher der Radverkehr auf einem nichtbenutzungspflichtigen Radweg hinter den Bäumen geführt. Bei Rad- und Gehweg können nur die Mindestmaße umgesetzt werden. Auch die Sichtbarkeit der Radfahrenden hinter den Bäumen und den parkenden Fahrzeugen ist nur eingeschränkt gegeben und daher insbesondere an den Einmündungen und Grundstückszufahrten aus Verkehrssicherheitsgründen ungünstig.

Bei dieser Variante entfallen auf der Westseite 33 Stellplätze (Bestand 67), auf der Ostseite 15 Stellplätze (Bestand 71).

Variante 1e

Gleis in Mittellage, beidseitig Radfahrstreifen und Pkw-Stellplätze auf der Westseite



In Variante 1e wird die Straßenbahn ebenfalls in Mittellage auf einem besonderen Bahnkörper geführt. Beidseitig schließen sich je eine Fahrbahn und ein Radfahrstreifen an. Diese Aufteilung lässt eine Ausbildung des Bahnkörpers vollständig als Rasengleis zu.

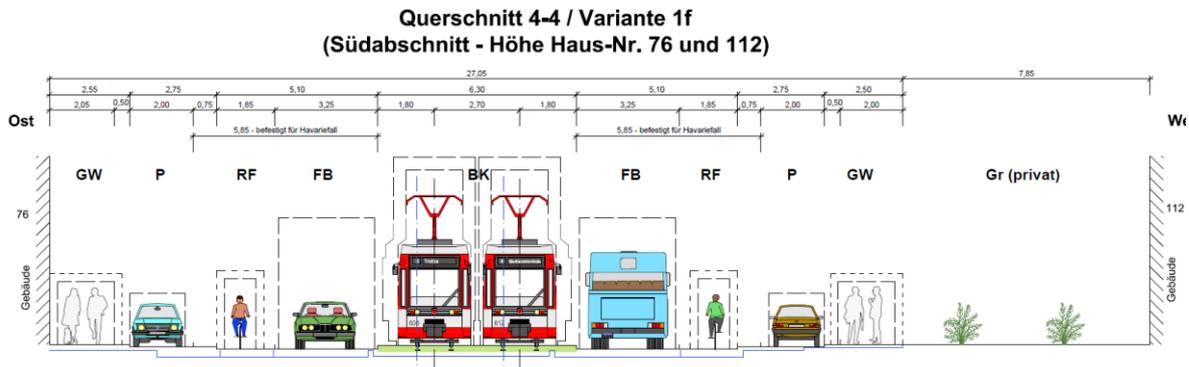
Die direkte Führung des Radverkehrs neben dem Kfz-Verkehr ermöglicht gute Sichtbeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsarten und bietet damit eine gute Verkehrssicherheit. Dies ist auch wichtig im Hinblick darauf, dass die Elsa-Brändström-Straße als Schulweg zu den Schulstandorten in der Murmansker Straße genutzt wird.

Auf der Westseite wird ein Längsparkstreifen vorgesehen, der jedoch durch die neue Trassierung und die Freihaltung von Sichtdreiecken 33 Stellplätze weniger aufweist als im Bestand. Auf der Ostseite entfallen die Stellplätze (insgesamt 62 Stück) mit Ausnahme des Abschnittes im Bereich der Haltestelle. Damit werden auch das unerlaubte Queren des Gleiskörpers und die damit verbundene Unfallgefahr reduziert.

B – Knoten Vogelweide bis Haltestelle Am Breiten Pfuhl

Variante 1f

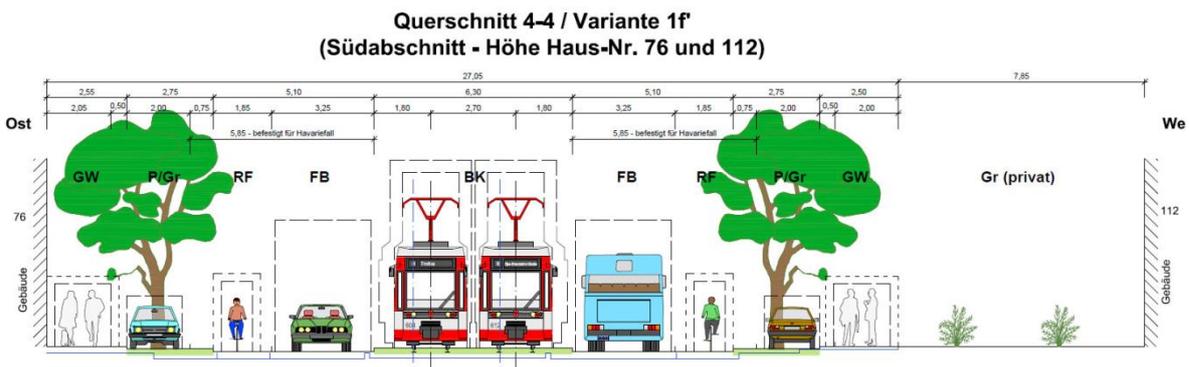
Gleis in Mittellage, beidseitig durchgehende Pkw-Stellplätze mit weniger Baumneupflanzungen, beidseitig Radfahrstreifen



Im Abschnitt südlich des Knotens Vogelweide ist der besondere Bahnkörper als Rasengleis vorgesehen. Auf beiden Seiten schließen sich jeweils eine Fahrspur, ein Radfahrstreifen und ein Längsparkstreifen sowie ein Gehweg an. Die vorhandene Straßenraumbreite ermöglicht die Einordnung der Anlagen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden in regelkonformer Breite. Hier bleibt die Anzahl der Stellplätze erhalten (Westseite 35 Stück, Ostseite 29 Stück). Konkrete Baumstandorte sind in Abhängigkeit des Leitungsverlaufes erst nach Öffnung der Straße festzulegen.

Variante 1f'

Gleis in Mittellage, beidseitig Pkw-Stellplätze mit Baumneupflanzungen, beidseitig Radfahrstreifen

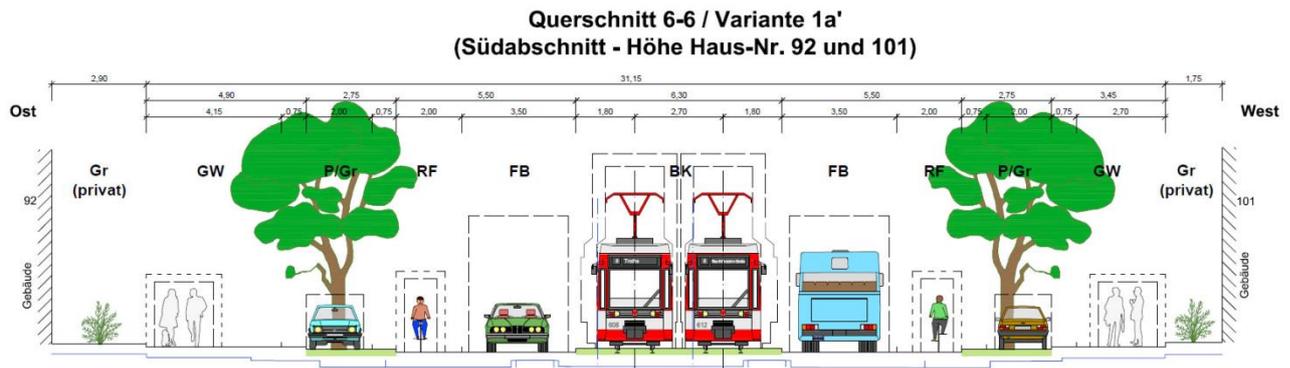


Diese Variante sieht beidseitige Baumneupflanzungen im Bereich der Parkstreifen vor (9 Bäume auf der Westseite, 7 Bäume auf der Ostseite). Infolgedessen reduzieren sich die Pkw-Stellplätze um 8 Stellplätze auf der Westseite und 5 Stellplätze auf der Ostseite. Durch die beengten Platzverhältnisse im unterirdischen Bauraum bedingen die Neupflanzungen umfangreiche Umverlegungsmaßnahmen der vorhandenen Leitungstrassen, die zusätzliche Kosten von ca. 800.000 € bedeuten würden. Darüber hinaus ist auf der Ostseite der Abstand der Bäume zu den Gebäuden gering. Die übrige Querschnittsaufteilung entspricht der Variante 1f ohne Neupflanzungen.

C – Haltestelle Am Breiten Pfuhl bis Endhaltestelle

Variante 1a'

Gleis in Mittellage, beidseitig Pkw-Stellplätze mit Baumneupflanzungen, beidseitig Radfahrstreifen



Im letzten Abschnitt der Elsa-Brändström-Straße ist eine symmetrische Querschnittsaufteilung vorgesehen. Neben einem als Rasengleis ausgebildeten besonderen Bahnkörper sind angrenzende Fahrspuren mit 3,50 m Breite, Radfahrstreifen und Längsparkstreifen mit Baumpflanzungen (5 Bäume auf der Westseite, 7 Bäume auf der Ostseite) geplant. Auf der Westseite stehen 22 Stellplätze zur Verfügung (Bestand 24), auf der Ostseite reduzieren sich die Stellplätze bedingt durch die Trassierung der Verkehrsanlage und der Knotengestaltung auf 20 Stück (Bestand 43).

3.3 Wahl der Vorzugsvariante

Die beschriebenen umsetzbaren Querschnittsaufteilungen in den einzelnen Abschnitten werden hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile bewertet. Die Abwägung ist in Anlage 3 dargestellt.

Im Ergebnis wird als Vorzugsvariante im nördlichen Bereich die Variante 1e mit beidseitigen Radfahrstreifen und einem Parkstreifen auf der Westseite und im Abschnitt zwischen Vogelweide und Am Breiten Pfuhl die Variante 1f ohne zusätzliche Baumneupflanzungen gewählt. Südlich der Haltestelle Am Breiten Pfuhl wird diese Straßenraumaufteilung fortgeführt. Da aber eine größere Breite zur Verfügung steht, können in diesem Abschnitt Baumpflanzungen in den Parkstreifen eingeordnet werden (Variante 1a').

In Anlage 4 ist die Vorzugslösung im Lageplan, in Anlage 5 im Querschnitt abgebildet.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Für den Kfz-Verkehr stehen neben dem besonderen Bahnkörper jeweils eine Fahrspur pro Richtung mit einer Breite von 3,25 m bzw. 3,50 m zur Verfügung.

Der bereits signalisierte Knotenpunkt Elsa-Brändström-Straße/Damaschkestraße/Vogelweide wird auch zukünftig aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit mittels Lichtsignalanlage gesichert. Alle Zufahrten werden zukünftig mit einem Fahrstreifen geradeaus/rechts und einem separaten Linksabbiegestreifen ausgestattet. Dies ermöglicht ein gesichertes Linksabbiegen.

Die Einmündungen Am Breiten Pfuhl und Kurt-Freund-Straße liegen versetzt gegenüber, so dass bei dieser Geometrie kein vierarmiger Knotenpunkt mit allen Fahrbeziehungen ausgebildet werden kann. Eine ungesicherte Gleisüberfahrt wie derzeit im Bestand vorhanden, ist mit einem Ausbau der Verkehrsanlage nicht mehr zulässig. Daher sind zukünftig nur noch die Fahrbeziehungen rechts rein/rechts aus möglich.

Auch am Knoten Elsa-Brändström-Straße/Theodor-Neubauer-Straße/Murmansker Straße liegen die einmündenden Straßen versetzt gegenüber. Um alle Fahrbeziehungen gewährleisten zu können, wird hier eine kreisverkehrsartige Lösung vorgesehen. Die Art der Sicherung der Gleisüberfahrt wird ebenfalls erst im Zuge der weiteren Planung entschieden.

An diese Lösung schließt sich die Umfahrt der Kopfendstelle für Anwohnerinnen und Anwohner sowie Versorgungsfahrzeuge an.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im gesamten Abschnitt verlaufen die Gleise in Mittellage in einem besonderen Bahnkörper. Dieser wird als hochliegendes Rasengleis ausgebildet, bei dem die Schienenoberkante auf gleicher Höhe mit der Vegetation liegt. Diese Ausführung ist optisch wirksamer, schallreduzierender und pflegeleichter als ein tiefliegendes Rasengleis. Die Haltestellenbereiche werden aus Reinigungsgründen (Sand, Müll) eingedeckt.

Die im Bestand vorhandenen S-Bögen werden durch die neue Trassierung fahrdynamisch optimiert.

Die Haltestellengestaltung und –ausstattung richtet sich nach den Regeldetails des Stadtbahnprogramms. Je Haltestelle ist mindestens ein sicherer Zugang vorgesehen.

Alle Haltestellen werden als Bahnsteige ausgebildet und mit taktilen Leiteinrichtungen versehen.

Die richtungsbezogenen Haltestellen am Knotenpunkt Elsa-Brändström-Straße/Damaschkestraße/Vogelweide werden in ihrer Anordnung (Knotenausfahrt) beibehalten und mit einer Bahnsteiglänge von 45 m ausgebaut. Für kurze Umsteigewege werden die Haltestellen möglichst nah an den Kreuzungsbereich herangerückt.

Die Haltestelle Am Breiten Pfuhl wird geringfügig nach Süden verschoben, so dass sich der gesicherte Zugang südlich der Einmündung Am Breiten Pfuhl befindet. Die Bahnsteige sind wie im Bestand gegenüber angeordnet.

Die Endstelle wird als Kopfendstelle mit einem Mittelbahnsteig trassiert. Dieser ist in der Lage so angeordnet, dass die Wegebeziehungen mit der derzeitigen Ausstiegsstelle der Wendeschleife vergleichbar sind. Insbesondere für das hohe Schüleraufkommen in den Morgenstunden ist dieser Umstand von entscheidender Bedeutung.

Die Bahnanlagen können kompakt ausgeführt werden. Alle Ausstattungselemente sind nur für einen Bahnsteig erforderlich. Das Endstellengebäude ist unmittelbar hinter dem Bahnsteig angeordnet, was kurze Wege für das Fahrpersonal bedeutet.

Die vorhandenen Bushaltestellen in der Elsa-Brändström-Straße Nord in Höhe Schwalbenweg und Drosselweg sowie in der Vogelweide werden in ihrer Lage beibehalten. Die Haltestelle am Drosselweg wird als Busbucht ausgebildet, da der Bus hier einen Wartehalt hat.

In der Damaschkestraße sowie in der Elsa-Brändström-Straße Süd werden Bushaltestellen am Fahrbahnrand in Höhe der jeweiligen Straßenbahnhaltestellen für den Schienenersatzverkehr vorgesehen. Diese werden nur mit einem Busbord und ohne taktile Elemente ausgebildet.

In der Grünfläche südwestlich des Knotens Elsa-Brändström-Straße/Damaschkestraße/Vogelweide wird ein Bahnstromunterwerk (BUW) vorgesehen, dessen Hauptziel die Versorgung des o.g. Knotens ist. Das BUW gehört zum Stadtbahnvorhaben Damaschkestraße/Vogelweide und wird hier nachrichtlich dargestellt. In Anlage 6 sind die untersuchten Standorte und die Abwägung enthalten.

Radverkehr

Die Elsa-Brändström-Straße ist Teil des Haupttroutennetzes für den Radverkehr. Bereits jetzt sind im Bestand die vorhandenen Radverkehrsanlagen stark frequentiert. Daher werden auch zukünftig separate Anlagen für den Radverkehr konzipiert.

Über den gesamten Planungsabschnitt werden sie einheitlich als Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m bzw. 2,00 m vorgesehen. Dadurch bestehen gute Sichtbeziehungen zwischen Kfz- und Radverkehr. Zudem kann durch die so entstehende Breite das Gleis als Rausgleis ausgebildet werden.

Verläuft der Radfahrstreifen neben einem Parkstreifen, ist auch der erforderliche Sicherheitstrennstreifen berücksichtigt, um die Radfahrenden vor Unfällen durch öffnende Fahrzeughüren zu schützen.

Eine Ausnahme bildet der Abschnitt im Bereich der Zufahrt zum Meisenweg. Hier wird die Radverkehrsanlage als Radweg in einem kurzen Abschnitt hinter den Bäumen geführt. Da Gleis und Fahrbahn in diesem Bereich nach Osten schwenken, können durch die separate Führung des Radwegs zwei Bäume erhalten werden.

Die heute fehlende Führung im Knotenbereich Elsa-Brändström-Straße/Damaschkestraße/Vogelweide wird ergänzt.

Fahrradabstellmöglichkeiten werden im Bereich der Endhaltestelle vorgesehen. Darüber hinaus gehender Bedarf wird in den nächsten Planungsphasen geprüft.

Fußgängerverkehr

Die Mindestmaße für Gehweganlagen von 2,50 m sind im gesamten Abschnitt eingehalten. In vielen Bereichen liegen die Gehwegbreiten deutlich darüber.

Die Möglichkeit zur Querung des besonderen Bahnkörpers ist an verschiedenen Stellen gegeben, insbesondere an den Haltestellen und Knotenpunkten.

Fußgängerquerungen im Zuge der Elsa-Brändström-Straße befinden sich an folgenden Stellen:

- Höhe Eingang Friedhof	signalisiert
- Haltestelle Vogelweide stadteinwärts	
nördlicher Zugang	unsignalisiert
südlicher Zugang/Fußgängerquerung Knoten	signalisiert
- Haltestelle Vogelweide stadtauswärts	
nördlicher Zugang/Fußgängerquerung Knoten	signalisiert
südlicher Zugang	unsignalisiert
- Haltestelle Am Breiten Pfuhl	
nördlicher Zugang	unsignalisiert
südlicher Zugang	signalisiert
- nördlich Theodor-Neubauer-Straße	unsignalisiert
- Endhaltestelle	
nördlicher Zugang	signalisiert
südlicher Zugang	unsignalisiert

Die Querungsmöglichkeit am Friedhof wird signalisiert, da eine unsignalisierte Querung Aufstellflächen beidseitig des Gleiskörpers und damit eine Verschwenkung der Fahrbahn erfordern würde, was bei den vorhandenen Platzverhältnissen schwierig ist.

Die Bereiche der Haltestellen und die signalisierten Querungsstellen werden mit taktilen Blindenleiteinrichtungen ausgestattet.

3.4 Straßenraumgestaltung

Begrünung

Die Elsa-Brändström-Straße wird im nördlichen Abschnitt von der gesetzlich geschützten Platanenreihe stark geprägt. Zur Begutachtung der Bäume wurde ein dendrologisches Gutachten angefertigt. Die Bäume sind in einem überwiegend guten Zustand, der noch eine Lebensdauer von ca. 30 Jahren erwarten lässt.

Allerdings liegen die Wurzeln unter dem vorhandenen Radweg. Dies bestätigen die Wurzelsuchschachtungen. Vor Ort ist bereits eine starke Aufwölbung des Radweges zu erkennen.

Um die Bäume beim Ausbau der Straße nicht zu schädigen, muss der Bord zwischen Fahrbahn und Radweg in seiner Lage erhalten bleiben. Ein Heranrücken an die Bäume ist nicht möglich. Auch kann der Bereich des jetzigen Radweges zukünftig weder als Radweg noch

als Parkstreifen genutzt werden. Die Belastungen würden ebenfalls die Wurzeln schädigen. Er wird daher dem Grünstreifen zugeordnet.

Die Planung ist so ausgelegt, dass der Eingriff in den vorhandenen Baumbestand auf ein Minimum reduziert ist. Die Bäume im nördlichen Abschnitt können nahezu vollständig erhalten werden. Ausnahme bildet ein Baum unmittelbar an der Einmündung Meisenweg. Dieser muss entfallen, da durch die Optimierung der Gleistrasse diese etwas nach Westen rückt und die Einfahrt Meisenweg so angepasst werden muss, dass ein Ausfahren möglich ist.

Entsprechend des dendrologischen Gutachtens müssen die Platanen einer umfangreichen Baumpflege vor Baubeginn unterzogen werden. Für den Erhalt der Bäume ist eine Einkürzung der Baumkronen notwendig.

Im Knotenpunktbereich wird der Straßenraum der Vogelweide ebenfalls neu gestaltet. Infolge der neuen Querschnittsaufteilung verschieben sich die Gleise Richtung Norden. Dies ermöglicht die Einordnung einer Radverkehrsführung auf der Südseite. Durch die Herstellung des erforderlichen Lichtraumprofils der Straßenbahn und eine regelgerechte Haltestellenbreite werden Haltestelle und Fahrbahn Richtung Norden verschoben, so dass 5 Bäume (Linden) entfallen müssen. Zur Wiederherstellung der Baumreihe werden in diesem Bereich 5 Ersatzpflanzungen vorgesehen.

Weitere Ersatzpflanzungen werden standortnah im südlichen Abschnitt der Elsa-Brändström-Straße zwischen Kurt-Freund-Straße und Endhaltestelle auf beiden Seiten im Parkstreifen eingeordnet (insgesamt 10 Baumneupflanzungen). Weitere Baumstandorte werden im südlichen Teil geschaffen, können aber erst im Zuge der Bauarbeiten konkretisiert werden.

Mit Ausnahme der Haltestellen sowie der Knotenpunktbereiche wird der besondere Bahnkörper als Rasengleis ausgebildet.

Materialwahl

Die Materialwahl der Verkehrsanlage orientiert sich am Gestaltungshandbuch des öffentlichen Raumes für verkehrsreiche Straßen der 20er bis 60er Jahre, welches Betonsteinpflaster 20 x 20 cm mit „Bischofsmützen“ für die Gehwege und Asphalt für die Fahrbahn und die Radfahrstreifen/Radwege im nördlichen Planungsabschnitt vorsieht. Für die Parkstreifen wird Betonsteinpflaster 10 x 10 cm verwendet. Damit wird das Gestaltungsprinzip der sich im Norden anschließenden Beesener Straße fortgesetzt. Südlich der Damaschkestraße gilt die Gestaltungskategorie für Siedlungen und Hauptverkehrsstraßen. Für diese Gestaltungskategorie wurde für die Pflasterung der Gehwege Standardpflaster 20 x 10 cm festgelegt.

Für die Fahrgastunterstände wird eine schlichte, zurückhaltende Metall-/Glaskonstruktion im Farbton DB 701 (hellgrau Eisenglimmer) analog dem derzeitig verwendeten Typ XENON der Fa. DSM/Stroer vorgesehen. Alle zur Haltestelle gehörenden Ausstattungselemente (Papierkörbe, Leuchten, Geländer, Bänke etc.) sind im Farbton DB 701 (hellgrau Eisenglimmer) vorzusehen, um den notwendigen Kontrast für Sehbehinderte auf der dunklen Pflasterfläche der Haltestelle sicherzustellen. Als Leuchten für die Haltestellenbereiche wurde der Leuchtentyp Alfons I LED des Herstellers Leipziger Leuchten festgelegt.

Sämtliche andere Maste und Leuchten werden in DB 703 anthrazit Eisenglimmer ausgeführt, um die Kontrastwerte gegenüber der hellen Gehwegpflasterung einzuhalten.

Weiterführende Details zur Gestaltung der Haltestellen und Gehwege sind in den Regeldetails für das Stadtbahnprogramm enthalten.

Beleuchtung/Fahrleitungsanlage

Die Straßenbeleuchtungsanlage wird bedarfsgerecht erneuert. Für die straßenbegleitenden Leuchten ist der Typ Alfons II LED (Leipziger Leuchten) ebenfalls im Farbton DB 703 (anthrazit Eisenglimmer) zu verwenden.

Nach Möglichkeit werden kombinierte Maste Fahrleitung/Straßenbeleuchtung vorgesehen um die Anzahl der Maste in der Baustrecke zu minimieren. Eine detaillierte Planung erfolgt in den nächsten Planungsphasen.

Immissionstechnische Untersuchung

Im Rahmen der nächsten Planungsphasen wird in einer Immissionstechnischen Untersuchung geprüft, ob die baulichen Maßnahmen an der Elsa-Brändström-Straße eine wesentliche Änderung eines Verkehrsweges im Sinne der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) darstellt und ob dadurch Ansprüche auf Lärmschutz erwachsen.

Die geplante Maßnahme bewegt sich im derzeitigen Verkehrsraum. Die neue Gleisanlage wird durch Einbau einer elastischen Schienenbettung und den Einsatz von Rasengleis über große Strecken eine geringere Abstrahlung von Körperschall und Erschütterungen aufweisen. Zusätzlich wird sich das Rasengleis positiv bei der Reduzierung der Schall- und Staubentwicklung auswirken.

4 Kosten und Finanzierung

Der Ausbau der Elsa-Brändström-Straße ist Bestandteil der Stufe 3 des Stadtbahnprogramms. Maßnahmeträgerin ist die Hallesche Verkehrs-AG.

In der Kostenschätzung wurden Kosten im Umfang von ca. 27 Mio. Euro brutto ermittelt.

Die Finanzierung der Maßnahmen an den Gleisanlagen inklusive der daraus resultierenden Folgemaßnahmen ist derzeit vollständig aus dem Stadtbahnprogramm Halle vorgesehen. Dieses wurde durch den Stadtrat mit dem Grundsatzbeschluss zum Stadtbahnprogramm am 28. September 2011 (V/2011/09954) beschlossen.

Der Ausbau der Radverkehrsverbindung südlich der Endhaltstelle bis zum Distelweg ist als Zusatzmaßnahme geplant. Die geplanten Kosten belaufen sich auf ca. 30.000 Euro und werden durch die Stadt Halle finanziert.

Dauerhafter Grunderwerb ist nur in geringem Maße (ca. 10 m²) im südlichen Einmündungsbereich der Theodor-Neubauer-Straße erforderlich, um eine regelkonforme Gehwegbreite herstellen zu können.

Die Unterhaltungskosten für die städtische Verkehrsanlage sowie für die Anlagen der HA-VAG sind in Anlage 7 enthalten.

5 Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit, der Barrierefreiheit und der Klimarelevanz

Die Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten liegt als Anlage 8 bei. Der Planung wird grundsätzlich zugestimmt.

Die weiteren Hinweise wurden bereits zum Teil berücksichtigt bzw. werden in den nächsten Planungsphasen in die Unterlagen eingearbeitet.

Die Ergebnisse der Prüfung der Kriterien der Familienverträglichkeit laut Katalog B sind in der Anlage 9 dargestellt. Aufgrund der Querschnittsgestaltung, der gesicherten Querungsstellen über die Fahrbahn und der Haltestellengestaltung ist das Vorhaben familienverträglich.

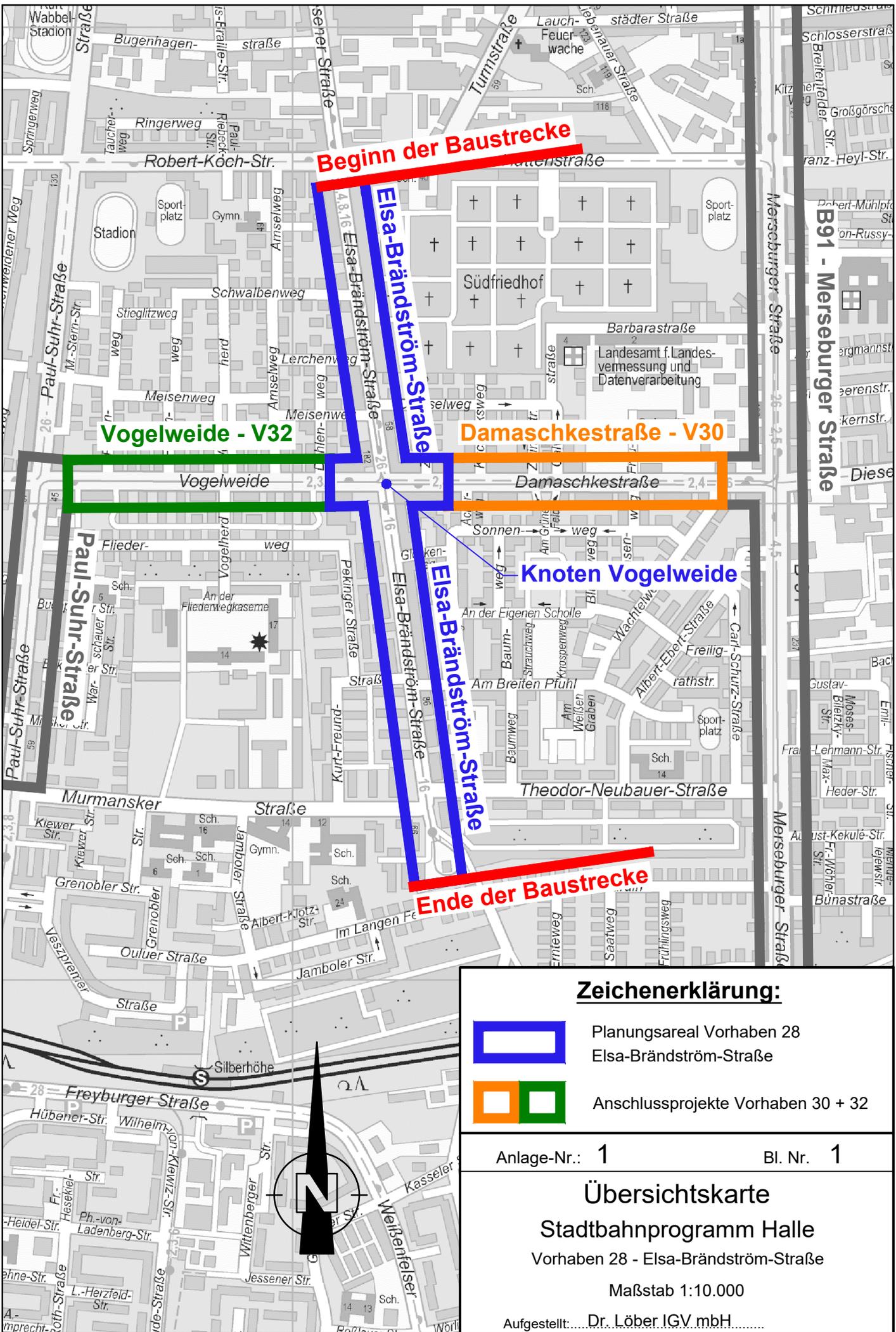
Die Ergebnisse der Prüfung der Kriterien für die Barrierefreiheit sind in der Anlage 10 dargestellt. Die Planung wurde mit dem Behindertenbeauftragten vorabgestimmt und hat Zustimmung erfahren. Die Abstimmungen werden in den weiteren Planungsphasen fortgeführt.

Das Vorhaben ist nicht klimarelevant. Die Baumaßnahme führt zu keiner klimarelevanten Veränderung im Verhalten der Bevölkerung. Sie sorgt vielmehr dafür, dass durch den Ausbau der ÖPNV-Strecke in der Zukunft keine Änderung eintreten muss, die bei einer desolaten Infrastruktur bei dieser wichtigen Verbindung möglich geworden wäre.

+ positiv	O keine	- negativ
X		

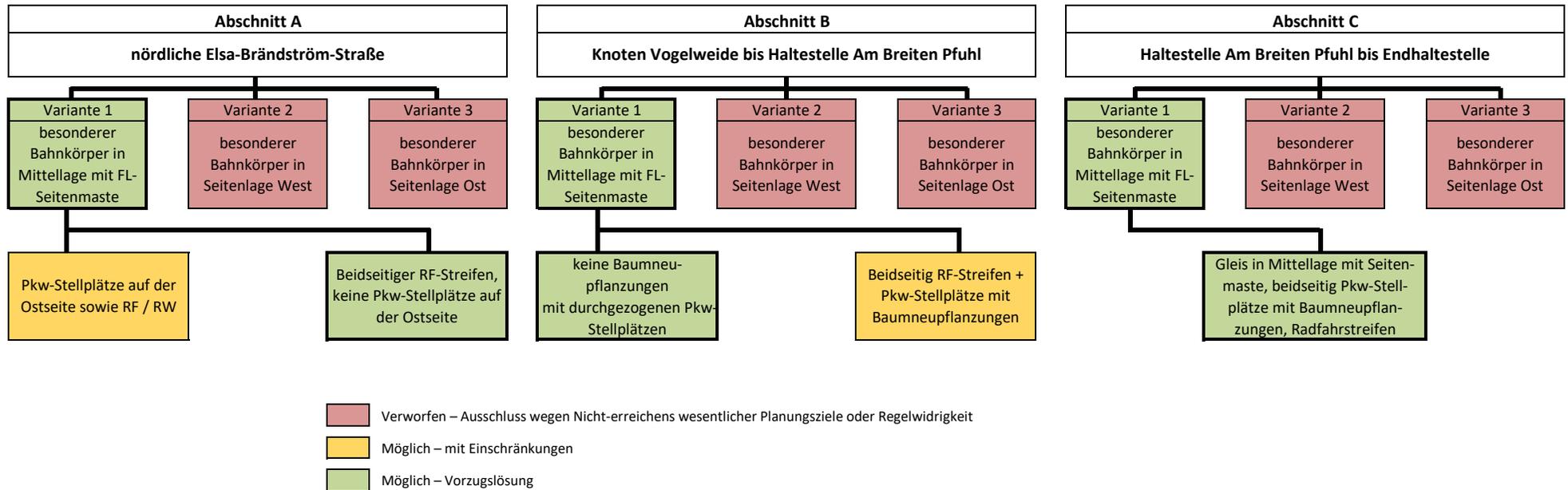
6 Termine und weiteres Vorgehen

Auf der Grundlage der mit diesem Beschluss bestätigten Vorplanung soll die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erstellt werden. Daran anschließend erfolgt die Baurechtschaffung. In Abhängigkeit vom notwendigen Verfahren der Baurechtschaffung könnte Baubeginn 2024 sein.



Zeichenerklärung:	
	Planungsareal Vorhaben 28 Elsa-Brändström-Straße
	Anschlussprojekte Vorhaben 30 + 32
Anlage-Nr.: 1	Bl. Nr. 1
Übersichtskarte Stadtbahnprogramm Halle Vorhaben 28 - Elsa-Brändström-Straße Maßstab 1:10.000 Aufgestellt: ...Dr. Löber IGV mbH...	
Gesehen:	

Hauptvarianten Querschnittsaufteilung



Untervarianten Haltestellen und Knotenpunktlösungen

Abschnitt A
nördliche Elsa-Brändström-Straße

Fußgängerquerung im Nordabschnitt



Abschnitt B
Knoten Vogelweide bis Haltestelle Am Breiten Pfuhl

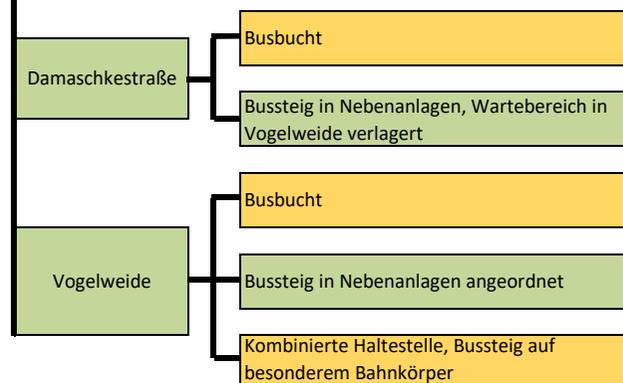
Knotenpunktlösung Vogelweide / Damaschkestraße



Knotenpunktlösung Kurt-Freund-Straße/Am Breiten Pfuhl



Bushaltestellen Knotenbereich Vogelweide/Damaschkestraße



Abschnitt C
Haltestelle Am Breiten Pfuhl bis Endhaltestelle

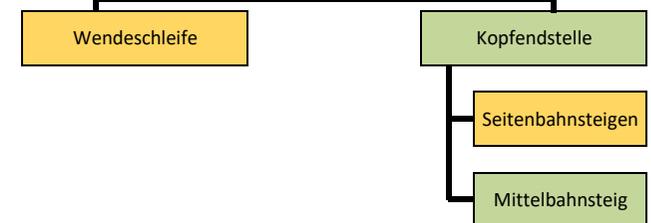
Knotenpunktlösung Murmanskter Straße/Theodor Neubauer-Straße



Haltestelle am Breiten Pfuhl



Endhaltestelle Elsa-Brändström-Straße



Weichen Endhaltestelle bei Kopfendstelle



*) nur bei Pkw-Stellplätzen auf Ostseite mit RW/RF möglich

- Verworfen – Ausschluss wegen Nicht-erreichens wesentlicher Planungsziele oder Regelwidrigkeit
- Möglich – mit Einschränkungen
- Möglich – Vorzugslösung

Stadtbahnprogramm
Halle
Vorhaben 28 - Elsa-Brändström-
Straße

Merkmale der Variante	Gehwegbreiten links/rechts [m]	Radverkehrsanlagen (Radweg, Radfahrstreifen)	Baumfällungen erforderlich	Querschnittsbreite Baumscheiben Westseite [m]	Lage Bord Fahrbahnrand Westseite	Pkw-Stellplätze zwischen Bäumen Westseite eingeordnet	Fahrleitung/Maste	Vorbeifahren an Bussen in Haltestellen	Pkw-Stellplätze (Haltestellen)	Breite Bahnkörper [m]	Einhaltung Regelbreiten	Vorbeifahren auf Fahrbahn im Havariefall	Pkw-Stellplätze (freie Strecke)	Einordnung von Querungshilfen möglich	Rasengleis	notwendige Verschwenkung vor HS Vogelweide	Investitionskosten	Gesamtpunktzahl
Abschnitt A	Nordabschnitt - zwischen Knoten Robert-Kosch-Straße/Huttenstraße bis Knoten Vogelweide/Damaschkestraße																	
Pkw-Stellplätze auf der Ostseite sowie RF / RW	2,55 li 2,30 re	3 RF li RW re	4 1 Sk	3 4,40	4 Bestand	5 nein	5 Seitenmast	5 ja	5 nein	1 6,30 m	5 ja	5 5,25m	3 beidseitig	5 ja	5 2/3 als Rasengleis	4 gering	4 6,17 Mio. €	3 69
Beidseitiger RF-Streifen, keine Pkw-Stellplätze auf der Ostseite	2,30 li 3,50 re	4 RF li RF re	7 1 Sk	3 4,80	5 Bestand	5 nein	5 Seitenmast	5 ja	5 nein	1 6,30 m	5 ja	5 möglich 5,50m	5 nur Westseite	1 mit LSA	4 ja	5 groß	3 6,11 Mio. €	3 71

LEGENDE

grün	5 Punkte	gelb	3 Punkte	hellrot	1 Punkt	blau	ÖPNV / Radverkehrsanlage mit Möglichkeit auf +1 bis +2
hellgrün	4 Punkte	orange	2 Punkte	rot	0 Punkte		

**Stadtbahnprogramm
Halle
Vorhaben 28 - Elsa-Brändström-
Straße**

Merkmale der Variante	Vorteile	Nachteile
Abschnitt A	Nordabschnitt - zwischen Knoten Robert-Kosch-Straße/Huttenstraße bis Knoten Vogelweide/Damaschkestraße	
Pkw-Stellplätze auf der Ostseite sowie RF / RW	<ul style="list-style-type: none"> · Linie Bestandsbord auf Westseite wird gehalten · Regelbreiten sind vollständig eingehalten · Anordnung Parken (+ Grün) beidseitig möglich · Aufweitung für Fußgängerquerung Höhe Zugang Friedhof möglich · Querschnittsbreite Baumscheiben Bestandsbäume wird vergrößert 	<ul style="list-style-type: none"> · stadtwärtig reduzierte Breite für Havariefall mit 5,25 m (Regelwert 5,50 m) · landwärtig befestigter Bahnkörper für Realisierung Havariefall erforderlich, Rasengleis nur bei stadtwärtigem Gleis möglich · Radweg auf Westseite hinter Bestandsbäumen angeordnet, erhöhtes Unfallrisiko in Einmündungen · Abspannung Fahrleitung über Seitenmaste erforderlich
Beidseitiger RF-Streifen, keine Pkw-Stellplätze auf der Ostseite	<ul style="list-style-type: none"> · Linie Bestandsbord auf Westseite wird gehalten · Regelbreiten sind vollständig eingehalten · Radfahrer beidseitig neben Fahrspur angeordnet, optimale Sichtbeziehung · Vorbeifahrt IV im Havariefall in beiden Fahrspuren möglich · besonderer Bahnkörper auf gesamter Breite als Rasengleis ausgebildet · Querschnittsbreite Baumscheiben Bestandsbäume wird vergrößert 	<ul style="list-style-type: none"> · Parken nur auf Westseite möglich, erhebliche Reduzierung der PKW-Stellplätze · Anordnen von Parken/Grün auf Ostseite nicht möglich · Fußgängerquerung Höhe Zugang Friedhof bedingt LSA · Vorbeifahrt IV an Bus der Linie 26 in Haltestelle Schwalbenweg nicht möglich · Lage besonderer Bahnkörper weit außermittig Richtung Osten verschoben · lange Verschwenkung in HS-Bereich Vogelweide erforderlich · Abspannung Fahrleitung über Seitenmaste erforderlich

**Stadtbahnprogramm
Halle
Vorhaben 28 - Elsa-Brändström-
Straße**

Merkmale der Variante	Gehwegbreiten links/rechts [m]	Radverkehrsanlagen (Radweg, Radfahrstreifen)	Baumfällungen	Neupflanzungen	Anzahl Pkw-Stellflächen durch Baumplanzung reduziert	Vorbeifahren auf Fahrbahn im Havariefall	Fahrleitung/Maste	Pkw-Stellflächen (freie Strecke)	Pkw-Stellflächen (Haltestellen)	Einordnung von Querungshilfen möglich	Breite Bahnkörper [m]	Rasengleis	Einhaltung Regelbreiten	Notwendigkeit Grunderwerb	Investitionskosten	Gesamtpunktzahl
Abschnitt B	Südabschnitt - zwischen Knoten Vogelweide/Damaschkestraße bis Einmündung Am Breiten Pfuhl															
wenige Baumneupflanzungen mit durchgezogenen Pkw-Stellplätze	2,55 li 2,50 re	3 RF li RF re	7 nein	5 teilweise	1 nein	5 möglich 5,85	5 Seitenmaste	5 beid-seitig	5 nein	1 ja	5 6,30	5 ja	6 ja	5 nein	5 8,49 Mio. €	4 67
Beidseitig RF-Streifen + Pkw-Stellplätzen mit Baumneupflanzungen	2,50 li 2,50 re	3 RF li RF re	7 nein	5 beid-seitig	5 ja	3 möglich 5,85	5 Seitenmaste	5 beid-seitig mit reduzierter Anzahl	4 nein	1 ja	5 6,30	5 ja	6 ja	5 nein	5 9,29 Mio. €	2 66

LEGENDE

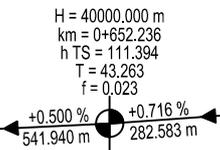
grün 5 Punkte	gelb 3 Punkte	hellrot 1 Punkt	blau ÖPNV / Radverkehrsanlage mit Möglichkeit auf +1 bis +2
hellgrün 4 Punkte	orange 2 Punkte	rot 0 Punkte	

Merkmale der Variante	Vorteile	Nachteile
Abschnitt B	Südabschnitt - zwischen Knoten Vogelweide/Damaschkestraße bis Einmündung Am Breiten Pfuhl	
wenige Baumneupflanzungen mit durchgezogenen Pkw- Stellplätze	<ul style="list-style-type: none"> · Regelbreiten sind vollständig eingehalten · Vorbeifahrt IV im Havariefall in beiden Fahrspuren möglich · Radfahrstreifen beidseitig neben Fahrspuren angeordnet, optimale Sichtbeziehung gegeben · besonderer Bahnkörper auf gesamter Breite als Rasengleis ausgebildet · Parken beidseitig durchgängig möglich 	<ul style="list-style-type: none"> · Es werden einige Baumstandorte geschaffen, die aber erst nach Untersuchung des Leitungsbestandes im Zuge der Öffnung der Straße konkret festgelegt werden können.
Beidseitig RF-Streifen + Pkw-Stellplätzen mit Baumneupflanzungen	<ul style="list-style-type: none"> · Regelbreiten sind vollständig eingehalten · Vorbeifahrt IV im Havariefall in beiden Fahrspuren möglich · Radfahrstreifen beidseitig neben Fahrspuren angeordnet, optimale Sichtbeziehung gegeben · besonderer Bahnkörper auf gesamter Breite als Rasengleis ausgebildet · Baumneupflanzungen als optische Aufwertung des Straßenbildes 	<ul style="list-style-type: none"> · Parken/Grün, brdingt Verlust von PKW-Stellplätzen · höhere Investitionskosten durch Leitungsumverlegungen infolge der Baumneupflanzungen

Zeichenerklärung

Planung

	Fahrbahn mit Achse und Fahrstreifenaufteilung
	Bankett
	gemeinsamer Geh-/Radweg
	Radweg
	Radfahrstreifen
	Gehweg
	Grundstückszufahrt
	seitlicher Sicherheitsraum / Fahrbahnteiler
	Parken
	Gleise mit Achse
	besonderer Bahnkörper, befestigt - Spurhaltergleis
	besonderer Bahnkörper, offen - Rasengleis
	Bahnsteig / Bussteig
	Grünflächen
	Fahrradständer
	Fahrgastunterstand
	Sichtdreieck



Neigungsbrechpunkt Hauptachse mit Angabe von Ausrundungshalbmesser, Längsneigung in Prozent und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt

	Umring Planungsareal
	Achshauptpunkte

Begrünung

		Bestandsbaum / Baumfällung
		Baum geplant
		Baumscheiben (begehrbar)

Verwaltung

	Flurgrenze
	Flurstücksgrenze
$\frac{1}{189}$	Flurstücksnummer

			Buslinien		
					Straßenbahnlinien

Kartengrundlage:

- Entwurfsvermessung Ingenieurbüro CIB Gutsche GmbH
Datum: 01/2020 - 03/2020
Lagebezug: 42/83 (LS 150) / Höhenbezug: DHHN 2016 (HS 170)
- Stadtgrundkarte der Stadt Halle
Lagestatus: LS 150



Dr. Löber
 Ingenieurgesellschaft für
 Verkehrsbaugesam mbH
 Berliner Straße 140
 06116 Halle/Saale
 Tel. 0345 / 564 96-30 Fax 0345 / 564 96-50

VORUNTERSUCHUNG

Stadtbahnprogramm Halle,
 Vorhaben 28 - Elsa-Brändström-Straße

Anlage-Nr.: 4

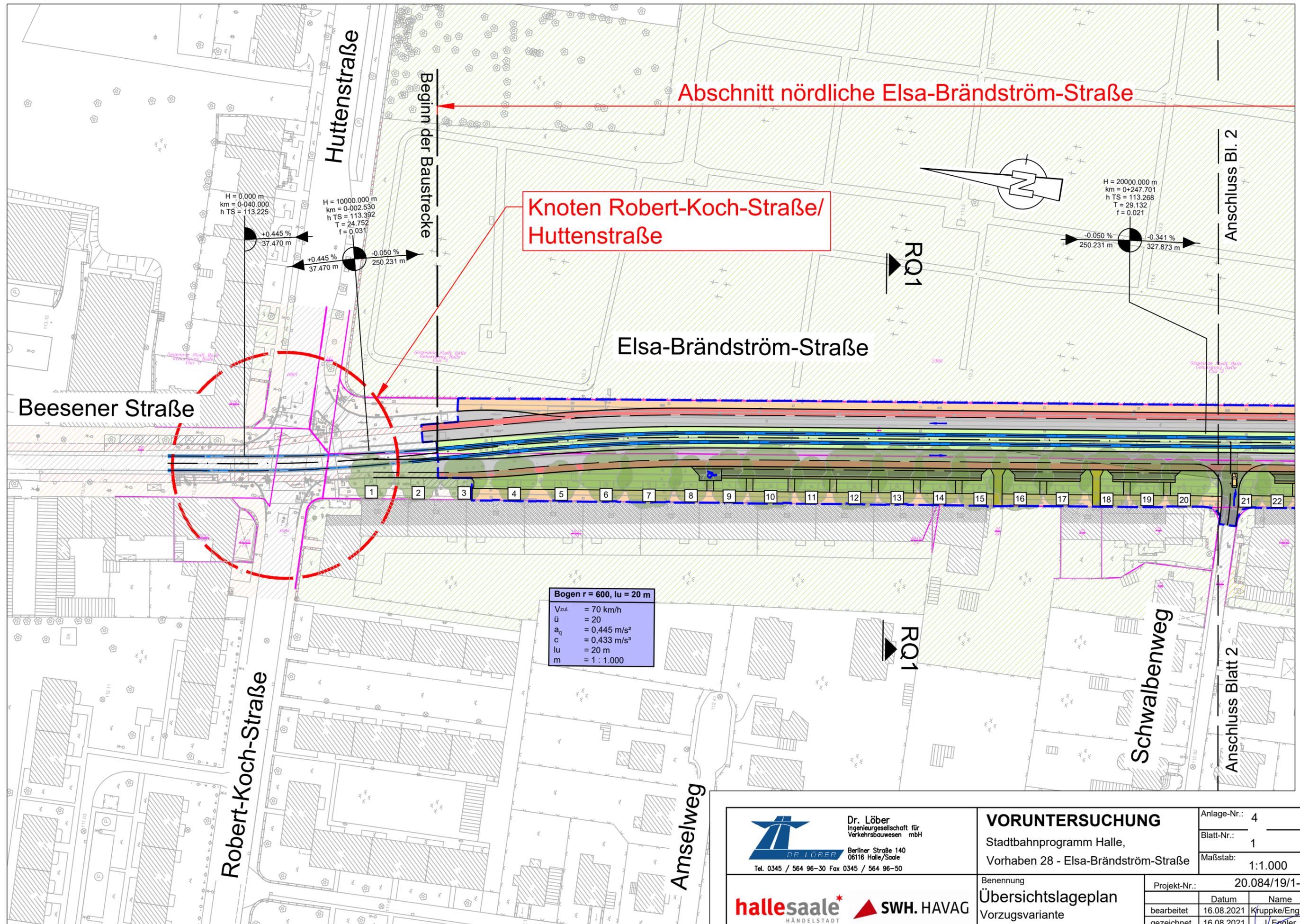
Blatt-Nr.: 0

Maßstab: o.M.



Benennung
Übersichtslageplan
Zeichenerklärung

Projekt-Nr.:	20.084/19/1-2	
	Datum	Name
bearbeitet	16.08.2021	Kruppke/Engler
gezeichnet	16.08.2021	J. Engler
geprüft		

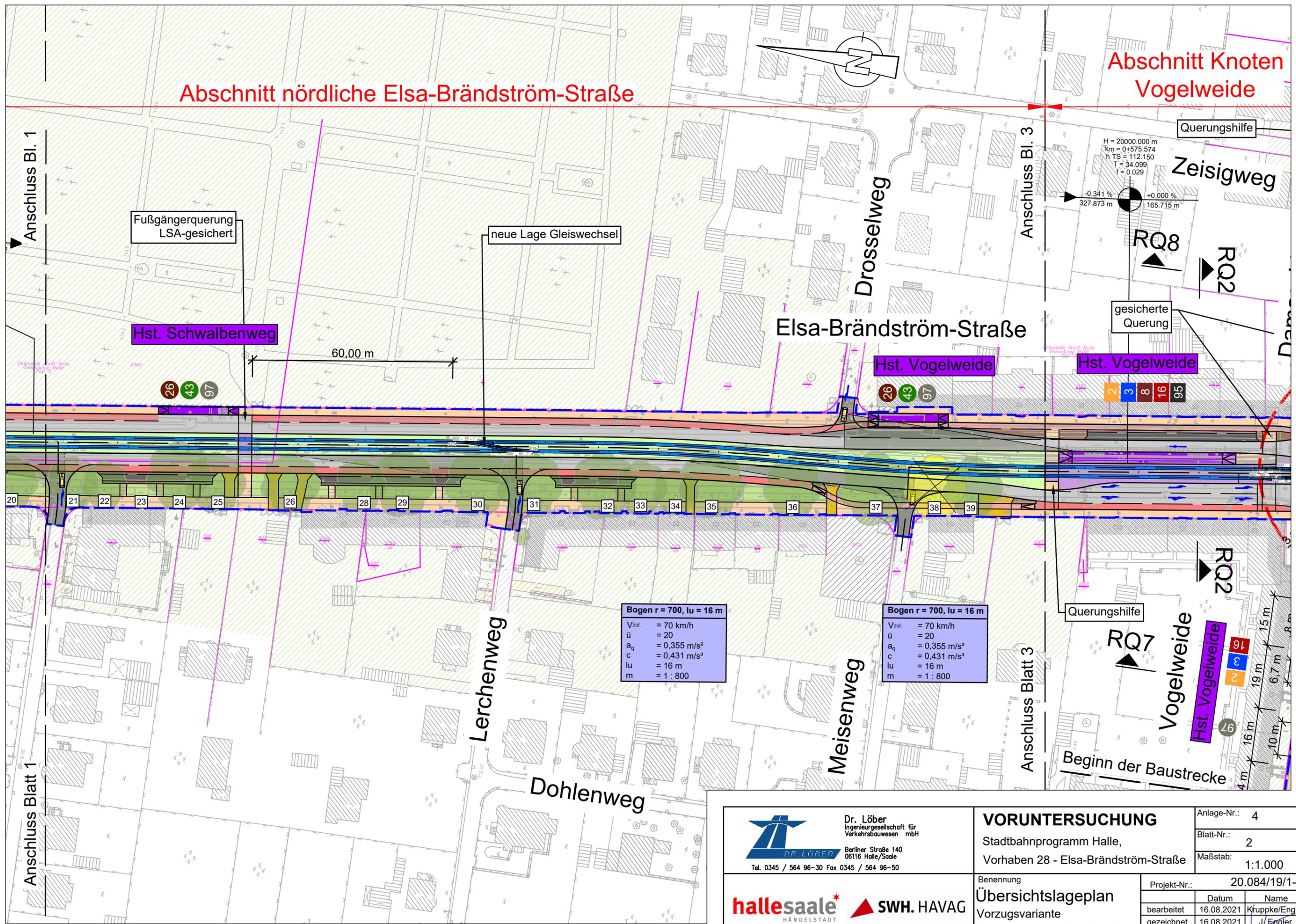


DR. LÖBER
 Berliner Straße 140
 06116 Halle/Saale
 Tel. 0345 / 564 96-30 Fax 0345 / 564 96-50

hallesaale*
 HÄNDELSTADT

SWH. HAVAG

VORUNTERSUCHUNG		Anlage-Nr.: 4
Stadtbahnprogramm Halle, Vorhaben 28 - Elsa-Brändström-Straße		Blatt-Nr.: 1
		Maßstab: 1:1.000
Benennung	Projekt-Nr.: 20.084/19/1-2	
Übersichtslageplan	Datum	Name
Vorzugsvariante	16.08.2021	Kruppke/Engler
Seitenmaste + RF-Streifen - Blatt 1	gezeichnet	16.08.2021 J. Engler
	geprüft	16.08.2021 Dr. L. Löber

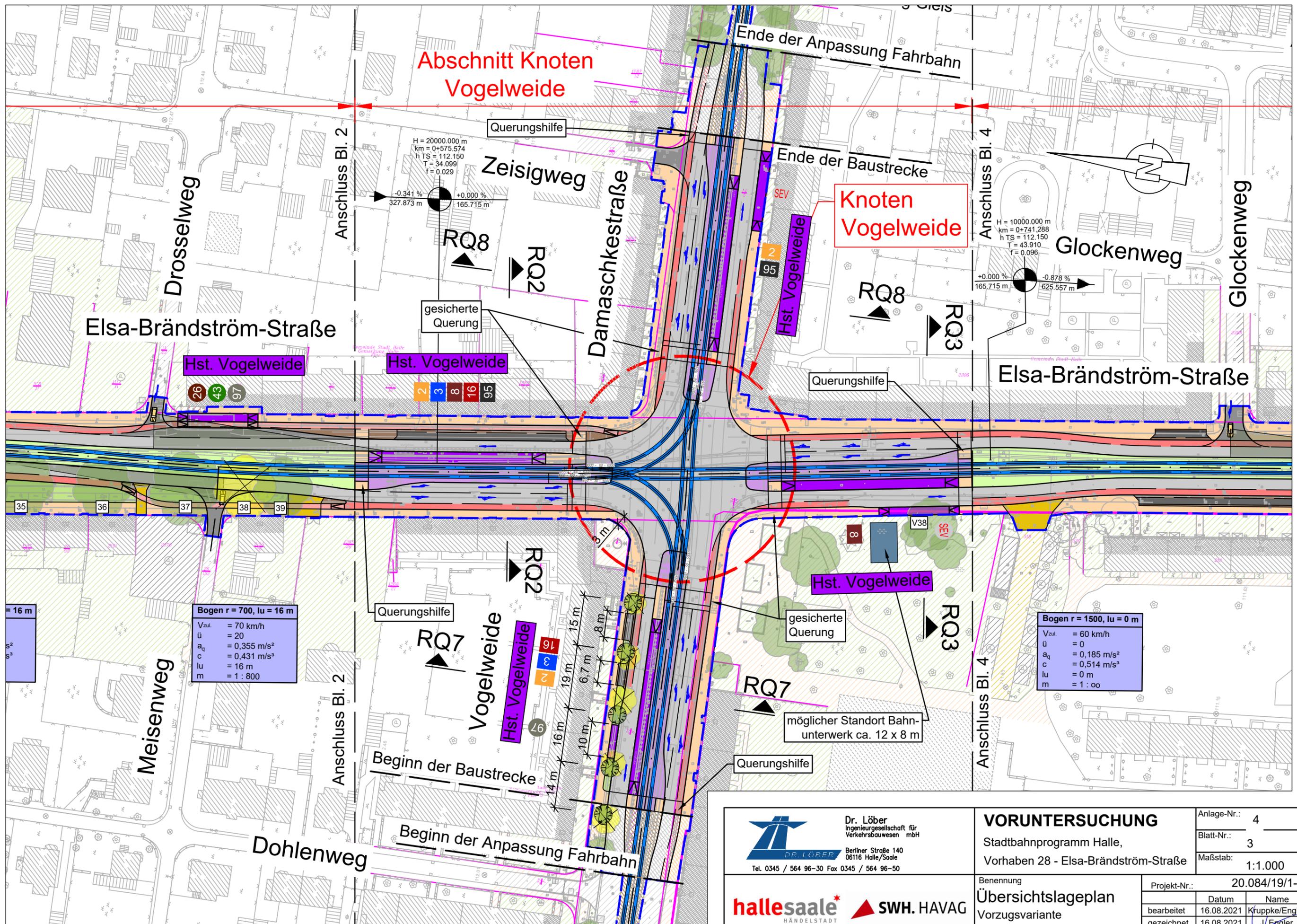


DR. LÖBER
 Dr. Löber
 Ingenieurgesellschaft für
 Verkehrsbaugesamtes mbH
 Berliner Straße 140
 06116 Halle/Saale
 Tel. 0345 / 564 96-30 Fax 0345 / 564 96-50

hallesaale
 HÄNDELSTADT

SWH. HAVAG

VORUNTERSUCHUNG		Anlage-Nr.: 4
Stadtbahnprogramm Halle, Vorhaben 28 - Elsa-Brändström-Straße		Blatt-Nr.: 2
		Maßstab: 1:1.000
Benennung	Projekt-Nr.: 20.084/19/1-2	
Übersichtslegeplan	Datum	Name
Vorzugsvariante	16.08.2021	Kruppke/Engler
Seitenmaste + RF-Streifen - Blatt 2	16.08.2021	J. Engler
	16.08.2021	Dr. Löber



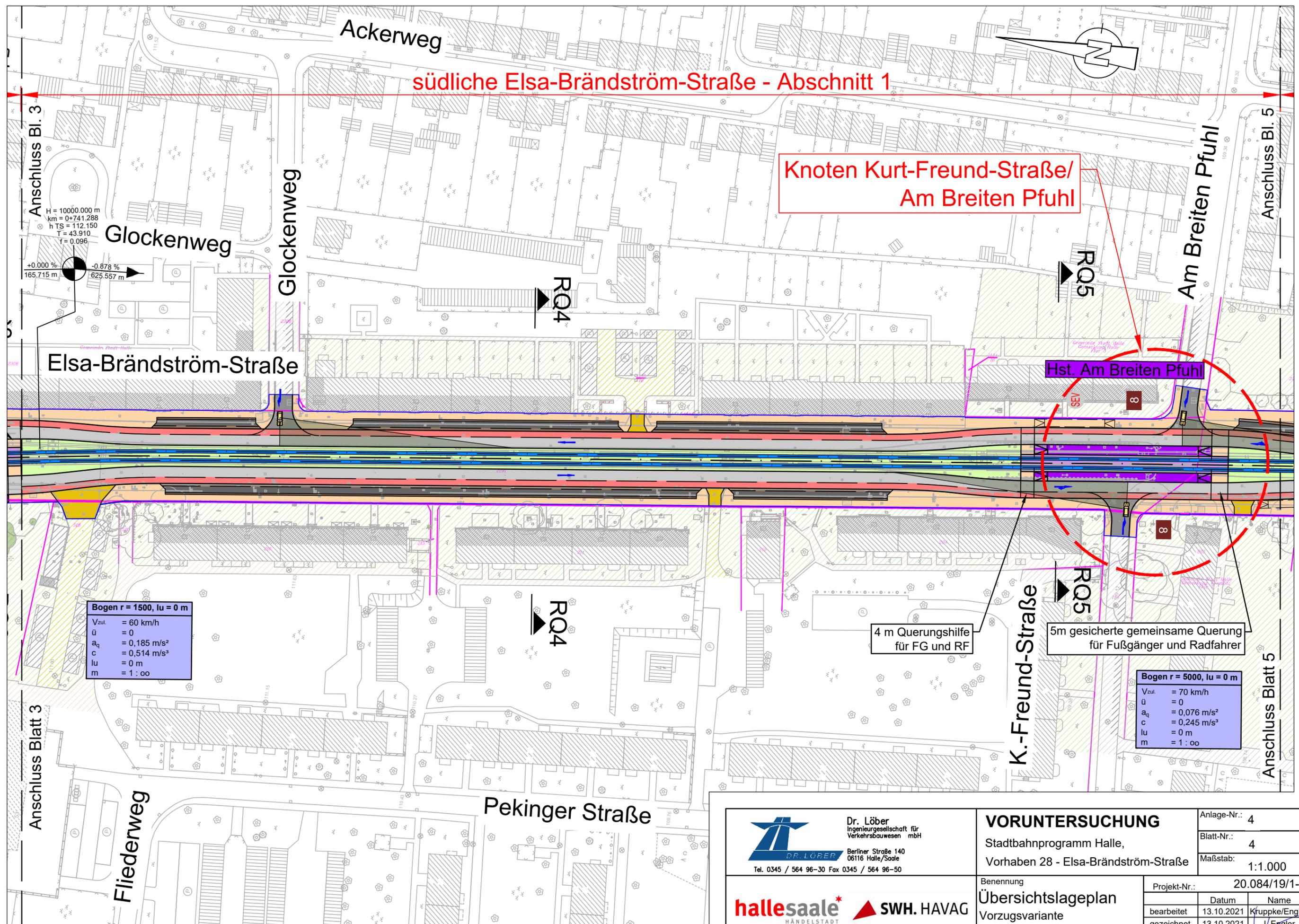
DR. LÖBER
 Ingenieurgesellschaft für
 Verkehrsbauwesen mbH
 Berliner Straße 140
 06116 Halle/Saale
 Tel. 0345 / 564 96-30 Fax 0345 / 564 96-50

hallesaale
 HÄNDELSTADT

SWH. HAVAG

VORUNTERSUCHUNG		Anlage-Nr.: 4
Stadtbahnprogramm Halle, Vorhaben 28 - Elsa-Brändström-Straße		Blatt-Nr.: 3
		Maßstab: 1:1.000
Benennung	Projekt-Nr.: 20.084/19/1-2	
Übersichtslageplan	Datum	Name
Vorzugsvariante	16.08.2021	Kruppke/Engler
Seitenmaste + RF-Streifen - Blatt 3	gezeichnet	16.08.2021 J. Engler
	geprüft	16.08.2021 Dr. Löber

13.10.2021 08:45:36 BL4_DIN-A3
 G:\1_Abteilung_Gleisbau\PROJEKTE\20.084_19_HAVAG_Elsa-Brändström-Straße\08_ACAD_Straßen-Gleisplanung\02_Vorplanung Steuerkreis - Oktober 2021\03 - Übersichtslageplan.dwg
 © 2021 Dr. Löber IGV mbH - Berliner Straße 140 - 06116 Halle/Saale



Bogen r = 1500, lu = 0 m
 V_{zul.} = 60 km/h
 ü = 0
 a_q = 0,185 m/s²
 c = 0,514 m/s³
 lu = 0 m
 m = 1 : ∞

Bogen r = 5000, lu = 0 m
 V_{zul.} = 70 km/h
 ü = 0
 a_q = 0,076 m/s²
 c = 0,245 m/s³
 lu = 0 m
 m = 1 : ∞

4 m Querungshilfe
für FG und RF

5m gesicherte gemeinsame Querung
für Fußgänger und Radfahrer

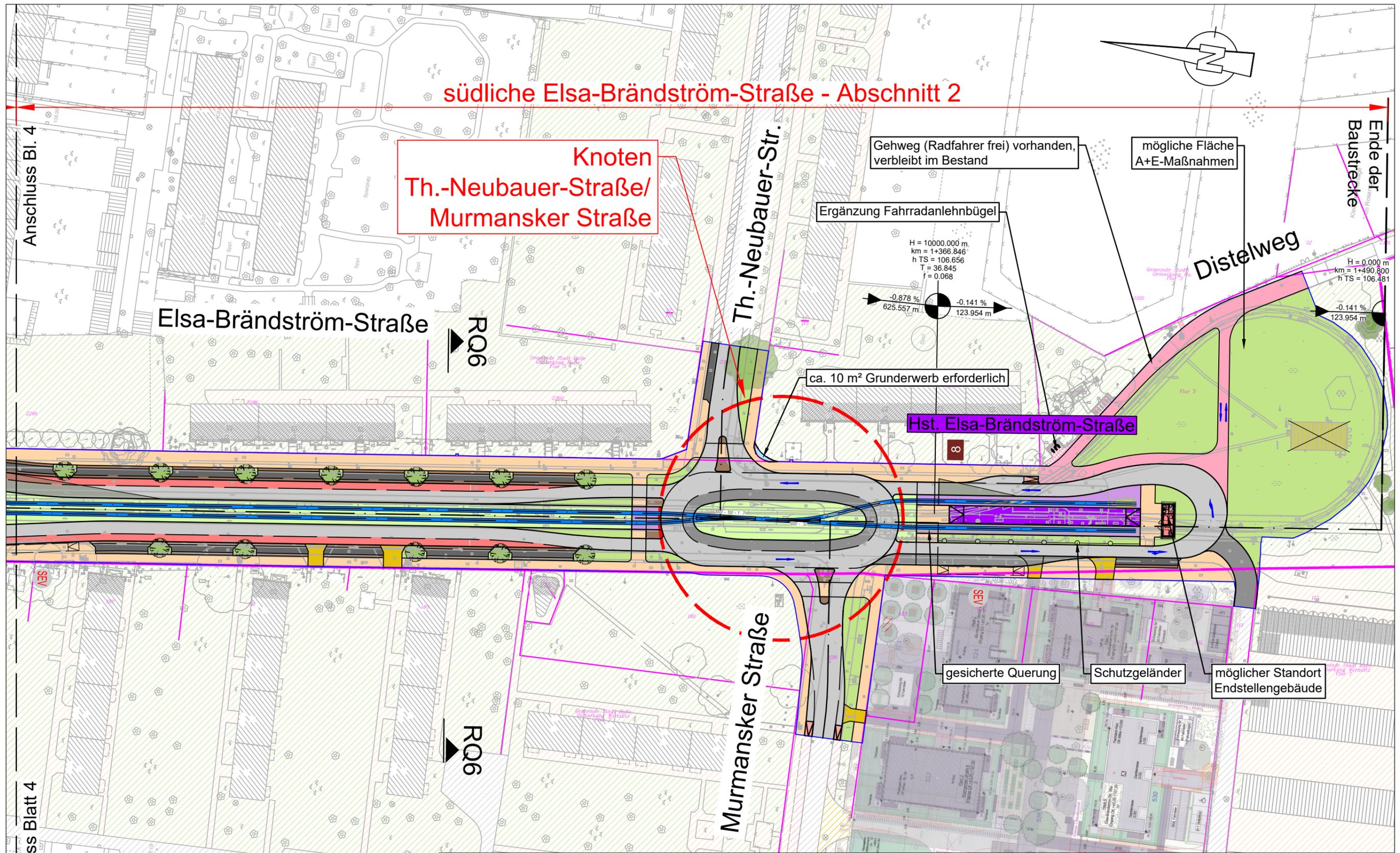
DR. LÖBER
 Ingenieurgesellschaft für
 Verkehrsbauwesen mbH
 Berliner Straße 140
 06116 Halle/Saale
 Tel. 0345 / 564 96-30 Fax 0345 / 564 96-50

hallesaale HÄNDELSTADT **SWH. HAVAG**

VORUNTERSUCHUNG
 Stadtbahnprogramm Halle,
 Vorhaben 28 - Elsa-Brändström-Straße

Anlage-Nr.: 4
 Blatt-Nr.: 4
 Maßstab: 1:1.000

Benennung	Übersichtslageplan	
Vorzugsvariante	Seitenmaste + RF-Streifen - Blatt 4	
Projekt-Nr.:	20.084/19/1-2	
bearbeitet	13.10.2021	Kruppke/Engler
gezeichnet	13.10.2021	J. Engler
geprüft	13.10.2021	Dr. L. Löber



Anschluss Bl. 4

Anschluss Blatt 4

Ende der Baustrecke

südliche Elsa-Brändström-Straße - Abschnitt 2

Knoten
Th.-Neubauer-Straße/
Murmanker Straße

Gehweg (Radfahrer frei) vorhanden,
verbleibt im Bestand

mögliche Fläche
A+E-Maßnahmen

Ergänzung Fahrradanhänger

H = 10000.000 m
km = 1+366.846
h TS = 106.656
T = 36.845
f = 0.068

-0.878 %
625.557 m

-0.141 %
123.954 m

ca. 10 m² Grunderwerb erforderlich

Hst. Elsa-Brändström-Straße

geschicerte Querung

Schutzgelenker

möglicher Standort
Endstellegebäude

Kartengrundlage:
 • Entwurfsvermessung Ingenieurbüro CIB Gutsche GmbH
 Datum: 01/2020 - 03/2020
 Lagebezug: 42/83 (LS 150) / Höhenbezug: DHHN 2016 (HS 170)
 • Stadtgrundkarte der Stadt Halle
 Lagestatus: LS 150

Nutzungsgenehmigung ALKIS-Daten:
 • ALKIS © GeoBasis-DE / LVermGeo LSA, 04/2020 / B22-8005206-20



Dr. Löber
Ingenieurgesellschaft für
Verkehrsbauesen mbH
Berliner Straße 140
06116 Halle/Saale
Tel. 0345 / 564 96-30 Fax 0345 / 564 96-50



VORUNTERSUCHUNG

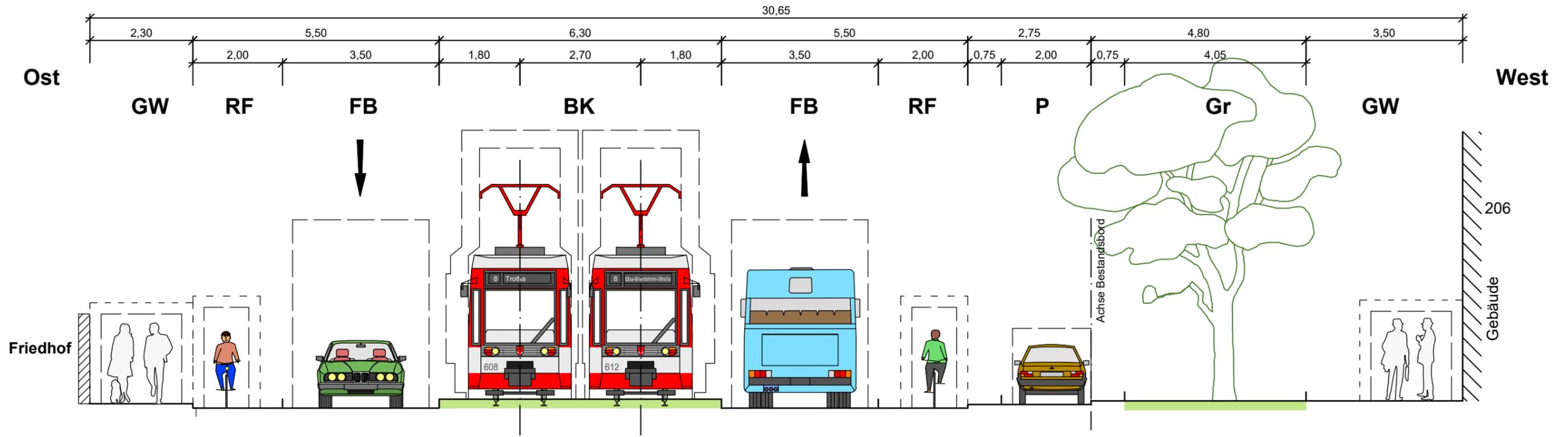
Stadtbahnprogramm Halle,
Vorhaben 28 - Elsa-Brändström-Straße

Anlage-Nr.:	4
Blatt-Nr.:	5
Maßstab:	1:1.000

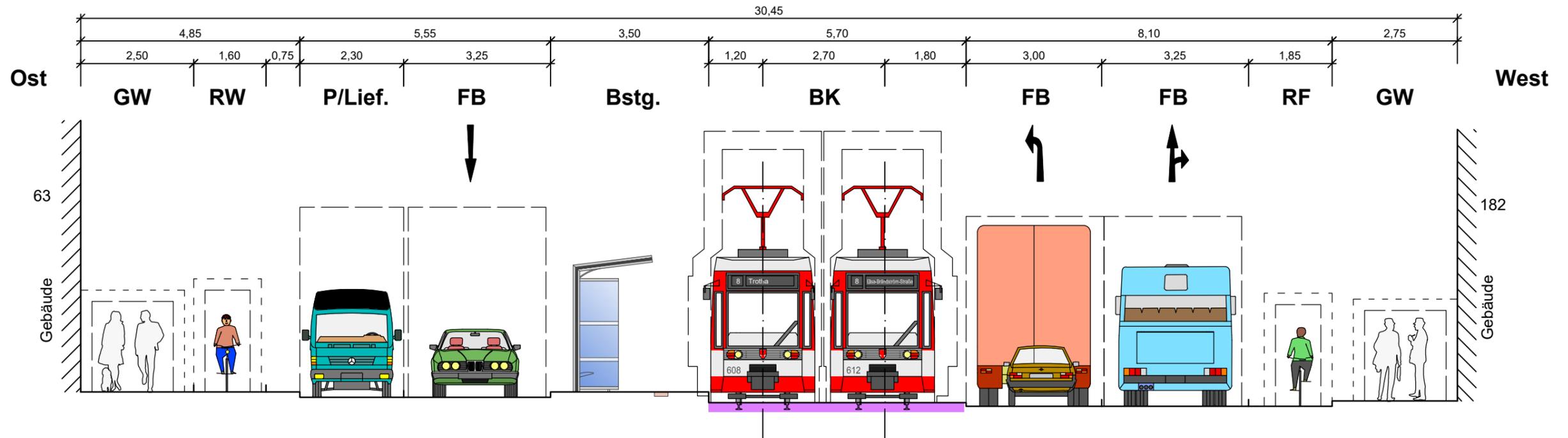
Benennung
Übersichtslageplan
Vorzugsvariante
Seitenmaste + RF-Streifen - Blatt 5

Projekt-Nr.:	20.084/19/1-2	
bearbeitet	09.02.2022	Kruppke/Engler
gezeichnet	09.02.2022	J. Engler
geprüft	09.02.2022	Dr. Löber

Querschnitt 1-1 (Nordabschnitt - Höhe Haus-Nr. 206)



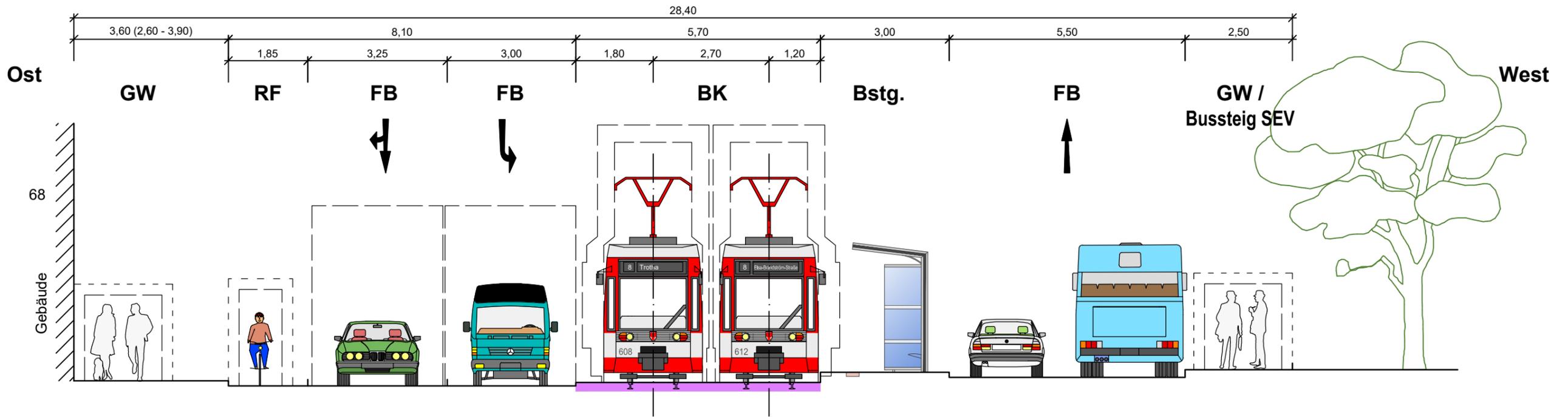
Querschnitt 2-2 (Nordabschnitt - Hst. Knoten Vogelweide)



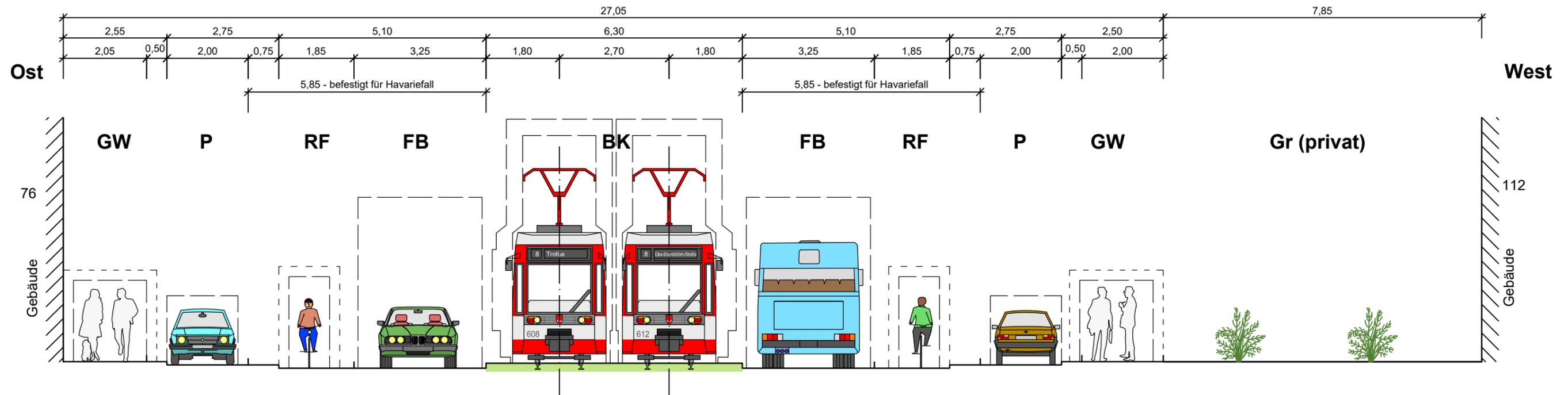
30.10.2020 10:43:32 QS-NORD_DIN-A3 G:_abteilung_gleisbau\PROJEKTE\20.084_19_havag_elsa-brändström-strasse\08_acad_straßen-gleisplanung\02_VP_Zuarbeit Beschlussvorlage\U14_Querschnitte\U14_Querschnitte_Beschlussvorlage.dwg © 2020 Dr. Löber IGV mbH - Berliner Straße 140 - 06116 Halle/Saale

Entwurfsbearbeitung: DR. LÖBER Berliner Straße 140 06116 Halle/Saale Tel. 0345 / 564 96-30 Fax 0345 / 564 96-50	VORUNTERSUCHUNG Stadtbahnprogramm Halle Vorhaben 28 Elsa-Brändström-Straße	Anlage Nr.: 5												
		Blatt-Nr.: 1												
 	Benennung Querschnitte 1 + 2 Nordabschnitt	Maßstab: 1:100												
		20.084/19/1-2												
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Datum</th> <th>Name</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>bearbeitet</td> <td>30.10.2020</td> <td>Kruppke/Engler</td> </tr> <tr> <td>gezeichnet</td> <td>30.10.2020</td> <td>Engler</td> </tr> <tr> <td>geprüft</td> <td>30.10.2020</td> <td>Dr. Löber</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Name	bearbeitet	30.10.2020	Kruppke/Engler	gezeichnet	30.10.2020	Engler	geprüft	30.10.2020	Dr. Löber
	Datum	Name												
bearbeitet	30.10.2020	Kruppke/Engler												
gezeichnet	30.10.2020	Engler												
geprüft	30.10.2020	Dr. Löber												

Querschnitt 3-3 (Südabschnitt - Hst. Knoten Vogelweide)



Querschnitt 4-4 (Südabschnitt - Höhe Haus-Nr. 76 und 112)



30.10.2020 10:43:54 QS-SÜD1_DIN-A3 G:_abteilung_gleisbau\PROJEKTE\20.084_19_havag_elsa-brändström-strasse\08_acad_strassen-gleisplanung\02_vp_zuarbeit_beschlussvorlage\U14_Querschnitte\U14_Querschnitte_Beschlussvorlage.dwg © 2020 Dr. Löber IGV mbH - Berliner Straße 140 - 06116 Halle/Saale

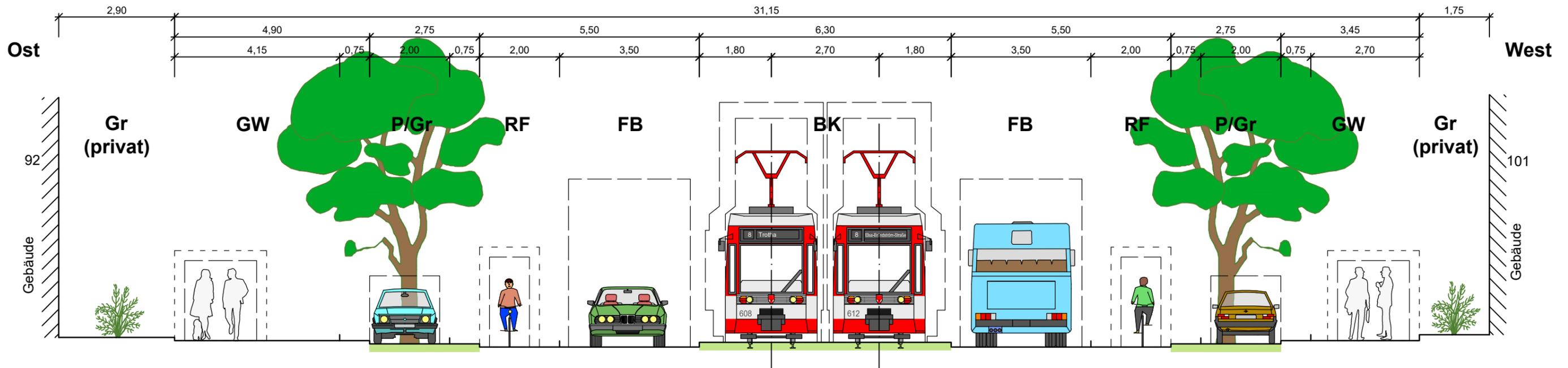
Entwurfsbearbeitung: Dr. Löber Ingenieurgesellschaft für Verkehrsbaugesellschaft mbH Berliner Straße 140 06116 Halle/Saale Tel. 0345 / 564 96-30 Fax 0345 / 564 96-50	VORUNTERSUCHUNG Stadtbahnprogramm Halle Vorhaben 28 Elsa-Brändström-Straße		Anlage Nr.: 5 Blatt-Nr.: 2 Maßstab: 1:100											
	Benennung Querschnitte 3 + 4 Südabschnitt 1	20.084/19/1-2 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Datum</th> <th>Name</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>bearbeitet</td> <td>30.10.2020</td> <td>Kruppke/Engler</td> </tr> <tr> <td>gezeichnet</td> <td>30.10.2020</td> <td>Engler</td> </tr> <tr> <td>geprüft</td> <td>30.10.2020</td> <td>Dr. Löber</td> </tr> </tbody> </table>			Datum	Name	bearbeitet	30.10.2020	Kruppke/Engler	gezeichnet	30.10.2020	Engler	geprüft	30.10.2020
	Datum	Name												
bearbeitet	30.10.2020	Kruppke/Engler												
gezeichnet	30.10.2020	Engler												
geprüft	30.10.2020	Dr. Löber												



Querschnitt 5-5 (Südabschnitt - Hst. Am Breiten Pfuhl)



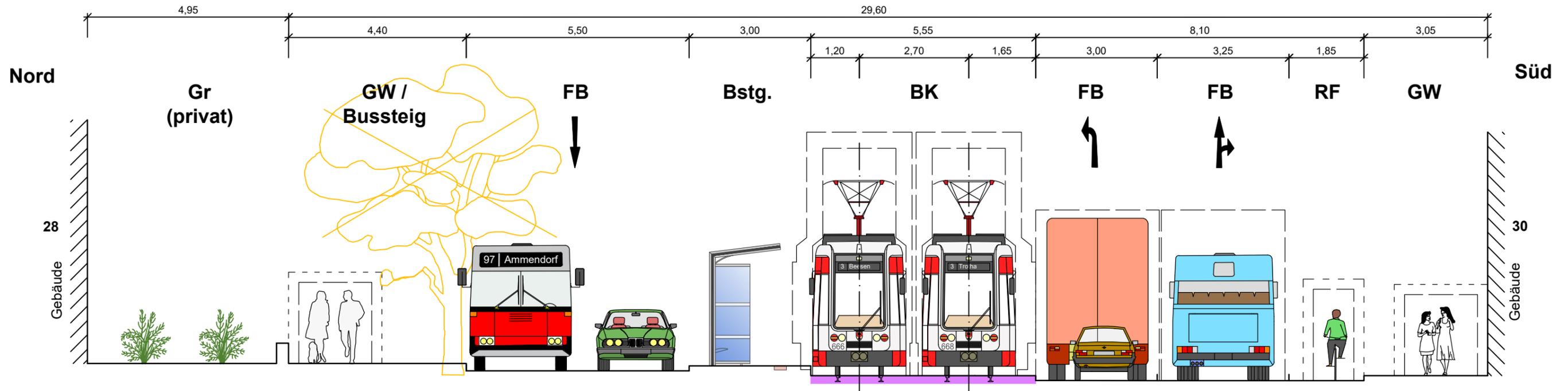
Querschnitt 6-6 (Südabschnitt - Höhe Haus-Nr. 92 und 101)



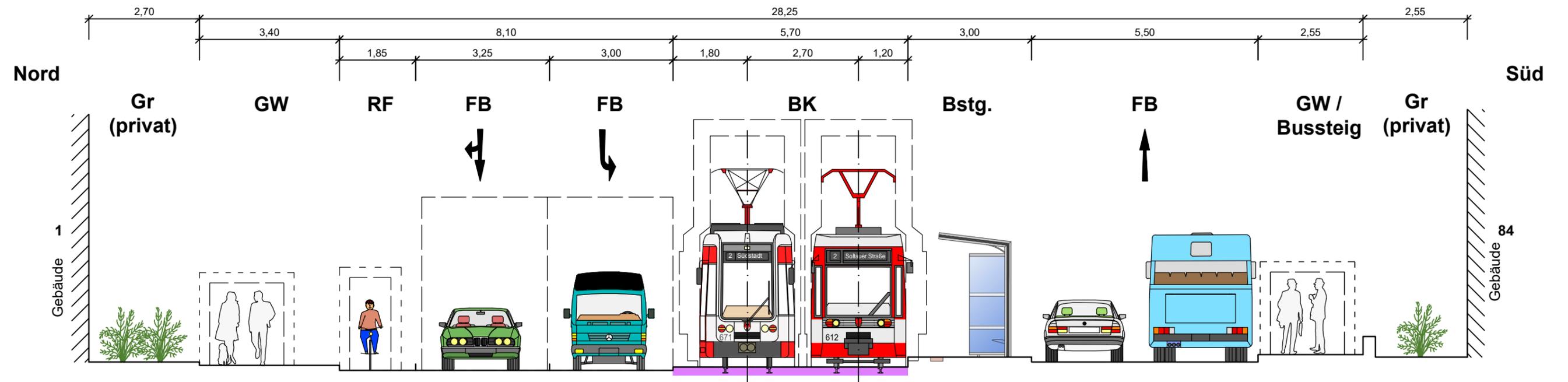
30.10.2020 10:44:33 QS-SÜD2_DIN-A3 G:_abteilung_gleisbau\PROJEKTE\20.084_19_havag_elsa-brändström-strasse\08_acad_straßen-gleisplanung\02_VP_Zuarbeit_Beschlussvorlage\U14_Querschnitte\U14_Querschnitte_Beschlussvorlage.dwg © 2020 Dr. Löber IGV mbH - Berliner Straße 140 - 06116 Halle/Saale

Entwurfsbearbeitung: DR. LÖBER Berliner Straße 140 06116 Halle/Saale Tel. 0345 / 564 96-30 Fax 0345 / 564 96-50	VORUNTERSUCHUNG Stadtbahnprogramm Halle Vorhaben 28 Elsa-Brändström-Straße		Anlage Nr.: 5 Blatt-Nr.: 3 Maßstab: 1:100												
	Benennung hallesaale HÄNDELSTADT	 SWH. Hallesche Verkehrs-AG	Querschnitte 5 + 6 Südabschnitt 2	20.084/19/1-2 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Datum</th> <th>Name</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>bearbeitet</td> <td>30.10.2020</td> <td>Kruppke/Engler</td> </tr> <tr> <td>gezeichnet</td> <td>30.10.2020</td> <td>Engler</td> </tr> <tr> <td>geprüft</td> <td>30.10.2020</td> <td>Dr. Löber</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Name	bearbeitet	30.10.2020	Kruppke/Engler	gezeichnet	30.10.2020	Engler	geprüft	30.10.2020
	Datum	Name													
bearbeitet	30.10.2020	Kruppke/Engler													
gezeichnet	30.10.2020	Engler													
geprüft	30.10.2020	Dr. Löber													

Querschnitt 7-7 (Vogelweide - Hst. Knoten Vogelweide)



Querschnitt 8-8 (Damaschkestraße - Hst. Knoten Vogelweide)



30.10.2020 10:44:57 QS-KNOTEN_DIN-A3
G:_abteilung_gleisbau\PROJEKTE\20.084_19_havag_elsa-brändström-strasse\08_acad_straßen-gleisplanung\02_VP_Zuarbeit_Beschlussvorlage\U14_Querschnitte\U14_Querschnitte_Beschlussvorlage.dwg
© 2020 Dr. Löber IGV mbH - Berliner Straße 140 - 06116 Halle/Saale

Entwurfsbearbeitung:

DR. LÖBER
Berliner Straße 140
06116 Halle/Saale
Tel. 0345 / 564 96-30 Fax 0345 / 564 96-50

VORUNTERSUCHUNG
Stadtbahnprogramm Halle
Vorhaben 28
Elsa-Brändström-Straße

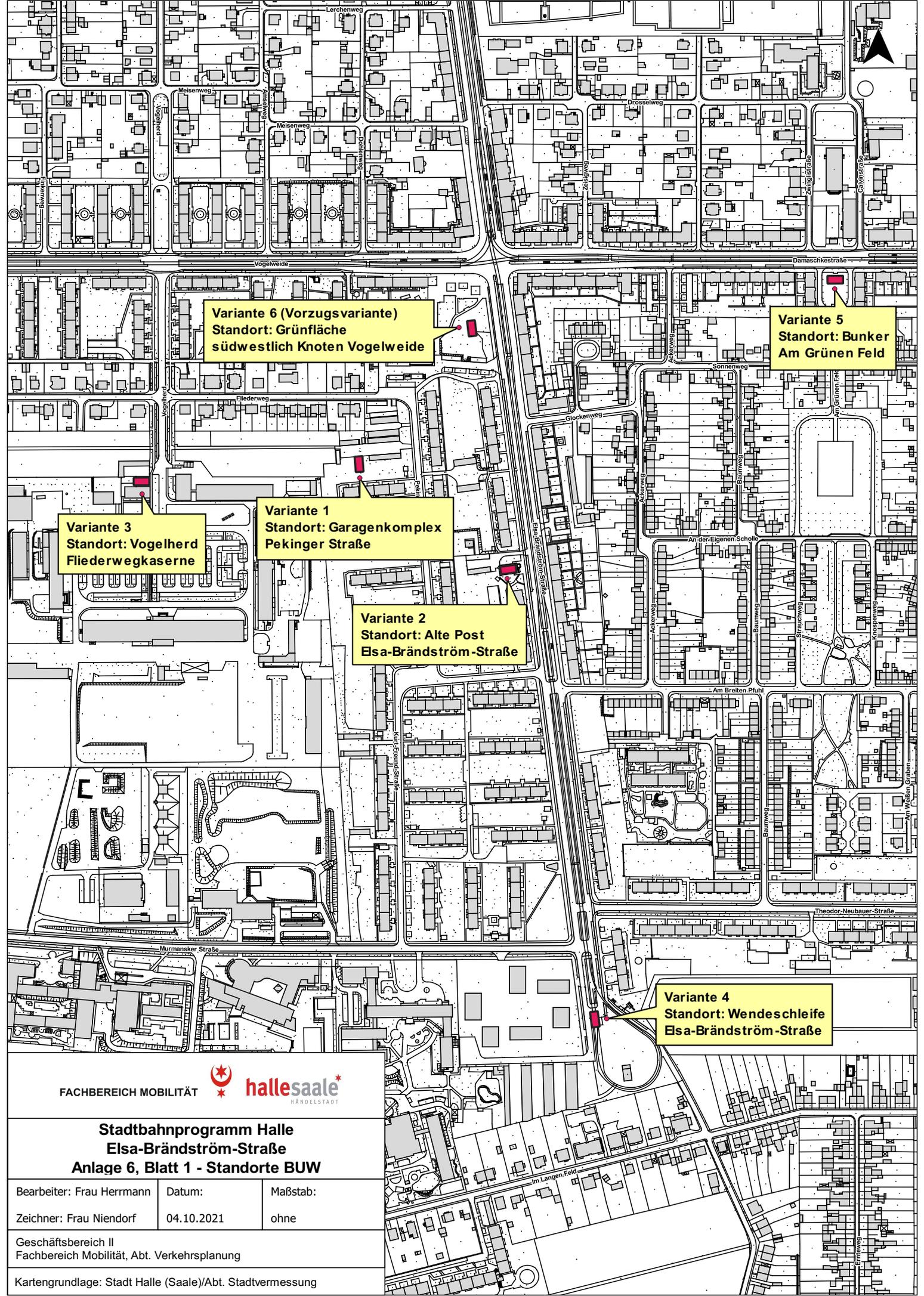
Anlage Nr.: 5
Blatt-Nr.: 4
Maßstab: 1:100

hallesaale
HÄNDELSTADT

SWH.
Hallesche
Verkehrs-AG

Benennung
Querschnitte 7 + 8
Knoten Vogelweide

20.084/19/1-2		
Datum	Name	
bearbeitet 30.10.2020	Kruppke/Engler	
gezeichnet 30.10.2020	Engler	
geprüft 30.10.2020	Dr. Löber	



Variante 6 (Vorzugsvariante)
 Standort: Grünfläche
 südwestlich Knoten Vogelweide

Variante 5
 Standort: Bunker
 Am Grünen Feld

Variante 3
 Standort: Vogelherd
 Fliederwegkaserne

Variante 1
 Standort: Garagenkomplex
 Pekinger Straße

Variante 2
 Standort: Alte Post
 Elsa-Brändström-Straße

Variante 4
 Standort: Wendeschleife
 Elsa-Brändström-Straße

**Stadtbahnprogramm Halle
 Elsa-Brändström-Straße
 Anlage 6, Blatt 1 - Standorte BUW**

Bearbeiter: Frau Herrmann	Datum: 04.10.2021	Maßstab: ohne
Zeichner: Frau Niendorf		

Geschäftsbereich II
 Fachbereich Mobilität, Abt. Verkehrsplanung
 Kartengrundlage: Stadt Halle (Saale)/Abt. Stadtvermessung

Standort	Lage	Bewertung
Standort 1	Garagenkomplex Pekinger Straße	<ul style="list-style-type: none"> - schlechte Zuwegbarkeit - große Trassenlängen - dichte Wohnbebauung im Umfeld
Standort 2	"Alte Post", Elsa-Brändström-Straße 108	<ul style="list-style-type: none"> - gute Zuwegbarkeit - Grundstück steht nicht zur Verfügung
Standort 3	Vogelherd - Fliederwegkaserne	<ul style="list-style-type: none"> - große Trassenlänge - gute Zuwegbarkeit - Grundstück steht nicht zur Verfügung
Standort 4	Wendeschleife Elsa-Brändström-Straße	<ul style="list-style-type: none"> - sehr große Trassenlängen - Verlegung der Schutzrohre nur unterhalb der Gleistrasse in 4 m Tiefe - bei Wartungsarbeiten Unterbrechung des Straßenbahnverkehrs erforderlich - sehr hohe Herstellungskosten
Standort 5	Ehemaliger Luftschutzbunker "Am Grünen Feld"	<ul style="list-style-type: none"> - wurde im Hinblick auf die Wohnqualität für die angrenzende Bebauung aus stadtplanerischer und denkmalpflegerischer Sicht abgelehnt (Baudenkmal Lutherkirche mit Gemeindehaus, Damaschkestraße 100a)
Standort 6	Grünfläche südwestlich des Knotens Elsa-Brändström-Straße/ Vogelweide/Damaschkestraße	<ul style="list-style-type: none"> - optimale Anbindung an den Knoten - ausreichender Abstand zur Wohnbebauung - gute Zugänglichkeit - gute Integrierbarkeit in die Platzfläche

**Stadtbahnprogramm Halle,
Vorhaben 28 - Elsa-Brändström-Straße
Anlage 7 - Unterhaltungskosten**

lfd. Nr.	Unterhaltungsaufwendungen für:	Einheit	Menge	Aufwand	Kosten/Jahr	Gesamtkosten/Jahr	Kostenänderung/Jahr
				[€/Einheit]	[€]	[€]	[€/Jahr]
1	Markierung und Beschilderung						21.470,00 €
1.1	Neubau					35.060,00 €	
1.1a	Markierung	m	5300	5,00 €	26.500,00 €		
1.1b	Pfeile/Piktogramme	Stck	110	23,00 €	2.530,00 €		
1.1c	Schilder	Stck	134	45,00 €	6.030,00 €		
1.2	Bestand					13.590,00 €	
1.2a	Markierung	m	5200	2,00 €	10.400,00 €		
1.2b	Pfeile/Piktogramme	Stck	34	15,00 €	510,00 €		
1.2c	Schilder	Stck	134	20,00 €	2.680,00 €		
2	Wegweisung						0,00 €
2.1	Neubau					225,00 €	
2.1a	Wegweiser	Stck	3	75,00 €	225,00 €		
2.2	Bestand					225,00 €	
2.2a	Wegweiser	Stck	3	75,00 €	225,00 €		
3	Ausstattung						0,00 €
3.1	Neubau					0,00 €	
3.1a	Amphibienleiteinrichtung	m		10,00 €	0,00 €		
3.1b	Hinweistafel	Stck		50,00 €	0,00 €		
3.2	Bestand					0,00 €	
3.2a	Amphibienleiteinrichtung	m		10,00 €	0,00 €		
3.2b	Hinweistafel	Stck		50,00 €	0,00 €		
4	Straßenbeleuchtung						10.200,00 €
4.1	nach Umbau	Stck	100	200,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	
4.2	Bestand	Stck	49	200,00 €	9.800,00 €	9.800,00 €	
5	Grünflächen						3.009,75 €
5.1	Neubau					11.321,10 €	
5.1a	Rasenflächen mähen/pflegen	m ²	6300	0,30 €	1.890,00 €		
5.1b	sonstige städtische Grünflächen	m ²		0,30 €	0,00 €		
5.1c	Straßenbegleitbäume pflegen	Stck	54	174,65 €	9.431,10 €		
5.2	Bestand					8.311,35 €	
5.2a	Rasenflächen mähen/pflegen	m ²	5000	0,30 €	1.500,00 €		
5.2b	sonstige städtische Grünflächen	m ²		0,30 €	0,00 €		
5.2c	Straßenbegleitbäume pflegen	Stck	39	174,65 €	6.811,35 €		

Stadtbahnprogramm Halle,
Vorhaben 28 - Elsa-Brändström-Straße
Anlage 7 - Unterhaltungskosten

lfd. Nr.	Unterhaltungsaufwendungen für:	Einheit	Menge	Aufwand	Kosten/Jahr	Gesamtkosten/Jahr	Kostenänderung/Jahr
				[€/Einheit]	[€]	[€]	[€/Jahr]
6	Flächen für bauliche Straßenunterhaltung						-1.810,20 €
6.1	Neubau					51.310,00 €	
6.1a	Fahrbahn/Parkplatz	m ²	22950	1,40 €	32.130,00 €		
6.1b	Gehweg/Radweg	m ²	13700	1,40 €	19.180,00 €		
6.2	Bestand					53.120,20 €	
6.2a	Fahrbahn/Parkplatz	m ²	22426	1,40 €	31.396,40 €		
6.2b	Gehweg/Radweg	m ²	15517	1,40 €	21.723,80 €		
7	befestigte Flächen für Regenwassergebühr (Einleitung in Kanalisation der HWS)						-2.392,05 €
7.1	Neubau					67.802,50 €	
7.1a	Fahrbahn/Parkplatz	m ²	22950	1,85 €	42.457,50 €		
7.1b	Gehweg/Radweg	m ²	13700	1,85 €	25.345,00 €		
7.2	Bestand					70.194,55 €	
7.2a	Fahrbahn/Parkplatz	m ²	22426	1,85 €	41.488,10 €		
7.2b	Gehweg/Radweg	m ²	15517	1,85 €	28.706,45 €		
8	Flächen für Straßenreinigung						-452,55 €
8.1	Neubau					12.827,50 €	
8.1a	Reinigung Fahrbahn/Parkplatz	m ²	22950	0,35 €	8.032,50 €		
8.1b	Reinigung Gehweg/Radweg	m ²	13700	0,35 €	4.795,00 €		
8.2	Bestand					13.280,05 €	
8.2a	Reinigung Fahrbahn/Parkplatz	m ²	22426	0,35 €	7.849,10 €		
8.2b	Reinigung Gehweg/Radweg	m ²	15517	0,35 €	5.430,95 €		
9	Unterhaltung Straßenentwässerung						3.100,00 €
9.1	Neubau					6.200,00 €	
9.1.1a	Reinigung Separationsstraßenabläufe	Stck		50,00 €	0,00 €		
9.1.2a	Reinigung Straßenabläufe (Beton)	Stck	155	40,00 €	6.200,00 €		
9.1b	Reinigung Schächte	Stck		20,00 €	0,00 €		
9.1.1c	Reinigung Rohrleitungen (Kanal)	m		0,13 €	0,00 €		
9.1.2c	Reinigung Rohrleitungen (Anschlussltg.)	m		0,13 €	0,00 €		
9.2	Bestand					3.100,00 €	
9.1.1a	Reinigung Separationsstraßenabläufe	Stck		50,00 €	0,00 €		
9.2.2a	Reinigung Straßenabläufe	Stck	155	20,00 €	3.100,00 €		
9.2b	Reinigung Schächte	Stck		20,00 €	0,00 €		
9.2.1c	Reinigung Rohrleitungen (Kanal)	m		0,13 €	0,00 €		
9.2.2c	Reinigung Rohrleitungen (Anschlussltg.)	m		0,13 €	0,00 €		
10	Unterhaltung LSA						19.500,00 €
10.1	Neubau Betrieb und Wartung LSA	je Anlage	4		6.500,00 €	26.000,00 €	
10.2	Bestand Betrieb und Wartung LSA	je Anlage	1		6.500,00 €	6.500,00 €	
Gesamtkosten Neubau						230.746,10 €	
Gesamtkosten Bestand						178.121,15 €	
Kostenveränderung für Stadt Halle							52.624,95 €

**Stadtbahnprogramm Halle,
Vorhaben 28 - Elsa-Brändström-Straße
Anlage 7 - Unterhaltungskosten**

lfd. Nr.	Unterhaltungsaufwendungen für:	Einheit	Menge	Aufwand	Kosten/Jahr	Gesamtkosten/Jahr	Kostenänderung/Jahr
				[€/Einheit]	[€]	[€]	[€/Jahr]
1	Markierung und Beschilderung						0,00 €
1.1	Neubau	Stck	8	20,00 €	160,00 €	160,00 €	
1.2	Bestand	Stck	8	20,00 €	160,00 €	160,00 €	
2	Haltestelle						21.000,00 €
2.1	Neubau (Ausstattung mit FGU, OFI, FKA)	psch	6	4.000,00 €	24.000,00 €	24.000,00 €	
2.2	Bestand (Ausstattung)	psch	6	500,00 €	3.000,00 €	3.000,00 €	
3	Gleisanlagen						3.450,15 €
3.1	Neubau					4.899,75 €	
3.1a	Spurhaltergleis	m	3037,5	0,10 €	303,75 €		
3.1b	Rasengleisfläche	m ²	10100	0,30 €	3.030,00 €		
3.1c	eingedeckte Fahrbahn	m ²	4100	0,30 €	1.230,00 €		
3.1d	eingedeckter Gleisbereich (fahrbahnbündig)	m ²	1120	0,30 €	336,00 €		
3.2	Bestand					1.449,60 €	
3.2a	Spurhaltergleis	m	1920	0,10 €	192,00 €		
3.2b	Rasengleisfläche	m		0,30 €	0,00 €		
3.2c	eingedeckte Fahrbahn	m ²		0,30 €	0,00 €		
3.2d	eingedeckter Gleisbereich (fahrbahnbündig)	m ²	4192	0,30 €	1.257,60 €		
4	Flächen für Regenwassergebühr der HAVAG						1.439,20 €
4.1	Neubau					7.308,00 €	
4.1a	eingedeckter Bahnkörper	m ²	4100	1,40 €	5.740,00 €		
4.1b	eingedeckter Gleisbereich (fahrbahnbündig)	m ²	1120	1,40 €	1.568,00 €		
4.2	Bestand					5.868,80 €	
4.2a	eingedeckter Bahnkörper	m ²		1,40 €	0,00 €		
4.2b	eingedeckter Gleisbereich (fahrbahnbündig)	m ²	4192	1,40 €	5.868,80 €		
Gesamtkosten Neubau						12.367,75 €	
Gesamtkosten Bestand						7.478,40 €	
Kostenveränderung für HAVAG							25.889,35 €

Anlage 8

Geschäftsbereich des Oberbürgermeisters
DLZ Integration und Demokratie
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter

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

Halle (Saale), 18.01.2021

Variantenbeschluss zum Ausbau der Elsa-Brändström-Straße im Rahmen des Stadtbahnprogrammes (Stufe 3) hier: Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten zum Entwurf der Beschlussvorlage

Zu den Unterlagen für den Variantenbeschluss zum Ausbau der Elsa-Brändström-Straße gebe ich folgende Stellungnahme ab.

Die im Punkt 3.3 der Erläuterung beschriebene und in den Lageplänen dargestellte Vorzugsvariante wird von meiner Seite grundsätzlich bestätigt.

An den Einmündungen Schwalbenweg, Lerchenweg, Meisenweg, Drosselweg, Glockenweg, Kurt-Freund-Straße und Am Breiten Pfuhl sollten Aufpflasterungen geprüft werden. An der Einmündung Meisenweg erachte ich eine Aufpflasterung aus Sicherheitsgründen als notwendig, da hier ein von der Fahrbahn abgesetzter Radweg hergestellt werden soll.

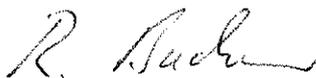
An der Einmündung Drosselweg sollte eine geradlinige Radverkehrsführung hergestellt werden.

Am Knoten Elsa-Brändström-Straße/ Vogelweide/ Damaschkestraße bitte ich um Darstellung der Radfahrfurten.

Zwischen der Elsa-Brändström-Straße und dem Diestelweg ist für beide Relationen eine möglichst geradlinige Radverkehrsführung herzustellen. Gegebenenfalls sind dabei zwei Einrichtungs-Radwege zu realisieren.

Derzeit befinden sich an der Endstelle Elsa-Brändström-Straße 9 Fahrradbügel, die Abstellplätze für 18 Fahrräder bieten. Im vorliegenden Lageplan mit der Vorzugsvariante ist in diesem Bereich ein B&R-Platz für lediglich 8 Fahrräder dargestellt. Da die vorhandenen Fahrradbügel insbesondere in der wärmeren Jahreszeit recht gut ausgelastet sind, sollte zumindest die gleiche Anzahl an Fahrradabstellplätzen wiederhergestellt werden. Im Hinblick auf eine zu erwartende weitere Zunahme des Radverkehrs in der Stadt Halle (Saale) wären auch noch weitere Fahrradabstellplätze wünschenswert. Die Fahrradabstellplätze sollten dabei überdacht werden, da die Fahrräder hier in der Regel über einen Zeitraum von mehreren Stunden abgestellt werden.

Größerer Bedarf für Fahrradabstellanlagen existiert im Übrigen auch im Umfeld der Geschäfte im Bereich der Kreuzung Elsa-Brändström-Straße/ Vogelweide/ Damaschkestraße.



Ralf Bucher
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter

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

Vorhaben: Stadtbahnprogramm Vorhaben 28 – Elsa-Brändström-Straße

Prüfung Vorplanung durch 66.2 am 8.12.2020

Prüfung Entwurfsplanung durch 66 am ...

Prüfung Ausführungsplanung durch 66 am ...

Baubabnahme durch 66 am ...

Nr.:	Frage	Relevant		Berücksichtigt		Bemerkungen
		ja	nein	ja	nein	
01	Sind verkehrsberuhigte Straßen geplant/realisiert?		x		x	
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		
05	Welche Maßnahmen sind geplant/realisiert, um die benannten neuralgischen Verkehrspunkte kind- und behindertengerecht zu gestalten?	x		x		Einhaltung von sicherheitsrelevanten Vorgaben und Vorschriften, sowie Berücksichtigung der barrierefreien Gestaltung der Verkehrsanlage.
06	Wurden Fußgängerzonen geplant/ingerichtet?		x		x	
07	Wurden Maßnahmen zur Verhinderung des Parkens auf Gehwegen, Spiel- und Grünflächen ergriffen?		x	x		In der Planung werden PKW-Stellplätze entlang der gesamten Baustrecke vorgesehen.
08	Wie sind die Haltestellen abgesichert?	x		x		Haltestellen sind durch mindestens eine gesicherte Querung erreichbar und werden mit Schutzgeländern gegenüber dem Individualverkehr gesichert.

Nr.:	Frage	Relevant		Berücksichtigt		Bemerkungen
		ja	nein	ja	nein	
09	Sind die Bürgersteige kind- und behindertengerecht gestaltet?	x		x		
10	Wurden bei der Planung des Öffentlichen Personennahverkehrs die Schulwege der Kinder berücksichtigt und in die Schulwegeplanung einbezogen?	x		x		Abfrage der umliegenden Bildungseinrichtungen ist erfolgt Schulwegepläne wurden berücksichtigt
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		
13	Wurden Querungshilfen (Brücken, Tunnel, Fußgängerwege usw.) geplant/eingerichtet?	x		x		

.....

Verkehrsplaner/in

.....

Norbert Schültke
 Fachbereichsleiter Mobilität

Deckblatt

Checkliste - Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen

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

Vorhaben: **Stadtbahnprogramm Vorhaben 28, Elsa-Brändström-Straße**
Bearbeitungsstand: Vorplanung 29.10.2020

Prüfung Vorplanung durch FB Planen am 8.12.2020
Prüfung Entwurfsplanung durch FB Bauen
Prüfung Ausführungsplanung durch FB Bauen am
Bauabnahme durch FB Bauen am

Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am 9.11.2020
Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am
Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer 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
5.3.1 DIN 18040-3	eingeschränkt umgesetzt	Die Überquerungsstellen Schwalbenweg, Lerchenweg und Meisenweg werden als Gehwegüberfahrt ausgebildet (Aufpflasterung) und daher nicht mit taktilen Elementen ausgestattet.