



Inhaltsverzeichnis

1. Veranlassung
2. Beschreibung der geplanten Maßnahmen
3. Kosten und Finanzierung
4. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten, Prüfung der Familienverträglichkeit und Barrierefreiheit
5. Termine und weiteres Vorgehen

Anlagen

- | | |
|------------------|--|
| Anlage 1 | Übersichtsplan |
| Anlagen 2.1-2.7 | Lageplanskizze Knotenpunkt Reileck
Lageplanskizze zwischen Knotenpunkt Reileck und Knotenpunkt Willy-Lohmann-Straße
Lageplanskizze Knotenpunkt Ludwig/Wucherer-Straße/ Willy-Lohmann-Straße
Lageplanskizze Streckenplan
Lageplanskizze Streckenplan
Lageplanskizze Knotenpunkt Ludwig-Wucherer-Straße/Lessingsstraße
Lageplanskizze Knotenpunkt Ludwig-Wucherer-Straße/G.-Goeseke-Straße |
| Anlage 3 | Unterhaltungskostenaufwendungen |
| Anlage 4 | Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten |
| Anlage 5 | Familienverträglichkeitsprüfung |
| Anlage 6 | Checkliste – Barrierefrei Gestaltung der Verkehrsanlagen |
| Anlagen 7.1-7.10 | Details Fahrradanhängerbügel |

1. Veranlassung

Die Ludwig-Wucherer-Straße als nähräumige Hauptverkehrsstraße befindet sich in der nördlichen Innenstadt und verbindet das Reileck mit dem Steintor. Außerdem erschließt sie die angrenzenden Stadtteile Paulusviertel und Nördliche Innenstadt mit jeweils überdurchschnittlicher Radverkehrsnutzung. Die ca. 900 m lange Strecke teilen sich Radfahrende mit Fußgängerinnen und Fußgängern, Straßenbahnen sowie dem Kfz-Verkehr.

Die Ludwig-Wucherer-Straße wurde zuletzt vor über 20 Jahren unter Heranziehung der damaligen Regelwerke umgebaut und entspricht damit nicht mehr den heutigen Standards für den Neu- und Ausbau.

Im Bestand gibt es zwei Grundsituationen. Zum einen baulich von der Fahrbahn abgetrennte Radwege und zum anderen Radfahrstreifen. Die Radwege weisen in der Regel nur eine Breite von 1,20 m auf, die Radfahrstreifen von 1,40 m. Zwischen den Parkbuchten und dem Radfahrstreifen existiert meist kein Sicherheitsraum (*Abb. 1 und 2*).



Abb. 1



Abb. 2

Auf Grund der beengten Verhältnisse, der langen Gefällestrecke, der ungünstigen Sichtbeziehungen an den Einmündungen und der hohen Belegung der Anlagen ist das Unfallgeschehen im Straßenzug auffällig.

Vor diesem Hintergrund muss die Benutzungspflicht der Radwege zeitnah aufgehoben werden.

(Urteil vom 18.11.2010 BVerwG 3 C 42.09: Eine Radwegebenutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 Satz 2 der Straßenverkehrs-Ordnung - StVO).

Ein grundhafter Umbau, der dem hohen Radverkehrsaufkommen Rechnung trägt, mit einer kompletten Neuaufteilung des Straßenraumes unter mindestens teilweisen Verzicht auf den besonderen Bahnkörper wie auch eine Grundsanierung der Fahrbahnflächen ist derzeit nicht finanzierbar.

2. Beschreibung der geplanten Maßnahmen

In Ermangelung finanzierbarer Alternativen sollen die Radfahrstreifen in Schutzstreifen umgewandelt werden. Dabei sind die Abstände zum ruhenden Verkehr und die Sichtverhältnisse an den Einmündungen als wesentliche Sicherheitsrisiken nachhaltig zu verbessern. Gleichzeitig soll die Breite dieser Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen) vergrößert werden, um einen Sicherheitsabstand zu den parkenden Fahrzeugen zu schaffen. Dazu muss die bestehende Radfahrstreifenmarkierung, heute rechts des gepflasterten Gerinnestreifens demarkiert und links des Gerinnestreifens eine neue Schutzstreifenmarkierung aufgebracht werden.

Die Schaffung eines zusätzlichen Sicherheitsraumes zum ruhenden Verkehr erfolgt durch eine Markierung in der Parkbucht.

Die vorhandene, teilweise verblasste rote Einfärbung der Radverkehrsanlage (dann Schutzstreifen) im Zuge der Vorfahrtsstraßen und an Knotenpunkten wird erneuert sowie in weiteren Bereichen ergänzt. Weiterhin werden vorhandene Radpiktogramme erneuert sowie zusätzliche Piktogramme aufgebracht.

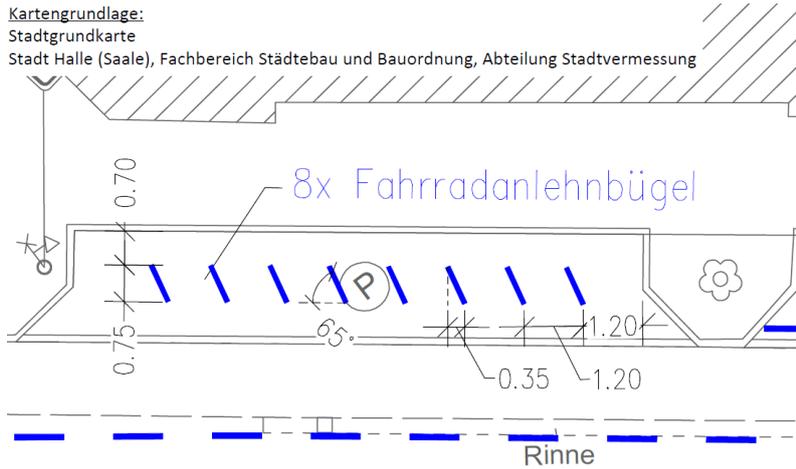
Da ein wünschenswerter Umbau der Haltestellenbereiche z. B. im Sinne einer angehobenen Fahrbahn nicht finanzierbar ist, wird in diesen Bereichen lediglich die Radwegbenutzungspflicht aufgehoben. Radfahrende können dann diesen „anderen Radweg“ benutzen oder sich alternativ in den fließenden Verkehr auf der Fahrbahn einordnen.

Unterstützend dazu wird im Zuge der Ludwig-Wucherer-Straße eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erfolgen.

Im Zuge der Planung wurden einige Varianten untersucht, die schlussendlich nicht genehmigungsfähig waren, da das Regelwerk nur diese eine verkehrsrechtliche Nutzung zulässt. Ein vollständiger Verzicht auf Radverkehrsanlagen wäre insbesondere im Hinblick auf unsichere Radfahrende und Kinder nicht zielführend.

Neben der anderen Führungsform für den Radverkehr sind geringfügige Änderungen und Ergänzungen der Lichtsignalregelung an den Knotenpunkten vorgesehen. Durch die Führung des Radverkehrs entlang der Ludwig-Wucherer-Straße auf dem Schutzstreifen wird er gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr signalisiert. Nicht mehr benötigte Radsignale werden demontiert.

An den Einmündungsbereichen entlang der Ludwig-Wucherer-Straße werden notwendige Sichtbeziehungen entsprechend dem derzeit aktuellen Regelwerken wiederhergestellt. Dazu werden kritische Parkbuchten mit Fahrradabstellanlagen versehen (siehe Beispiel Abb. 3 bzw. Anlage 2). Insgesamt erfolgt die Installation von 38 Stück neuen Fahrradbügel. Damit wird nicht nur eine regelkonforme und verkehrssichere Gestaltung erzielt, sondern auch dem erheblichen Bedarf an Fahrradabstellanlagen im Straßenzug entsprochen.



Ludwig-Wucherer-Straße

Abb. 3 Detail Fahrradanlehnbügel

Am Knoten Lessingstraße wird für Radfahrende zusätzlich die Fahrbeziehung aus der Lessingstraße in alle Richtungen und ein Linksabbiegen von der Ludwig-Wucherer-Straße in die Gütchenstraße ermöglicht. Damit kann die heutige Einbahnstraße Lessingstraße für den Radverkehr in der Gegenrichtung (Richtung Westen) geöffnet und somit eine elementare Netzlücke im Radverkehrsnetz geschlossen werden.

Am Knoten Lessingstraße wird für Radfahrende zusätzlich die Fahrbeziehung aus der Lessingstraße in alle Richtungen ermöglicht. Ein direktes Linksabbiegen von der Ludwig-Wucherer-Straße in die Gütchenstraße ist nicht möglich, da bedingt durch die Fahrbeziehungen in der Lessing- und Carl-von-Ossietzky-Straße kein Aufstellbereich für Radfahrende integrierbar ist. Die heutige Einbahnstraße Lessingstraße kann für den Radverkehr in der Gegenrichtung (Richtung Westen) geöffnet und somit eine elementare Netzlücke im Radverkehrsnetz geschlossen werden.

Die Führung der Radfahrenden aus der Lessingstraße erfolgt mittels Markierung sowie einer eigenen Signalisierung (vgl. Abb. 4). Die Gesamtleistungsfähigkeit des Knotenpunktes wird durch die zusätzliche Fahrbeziehung nicht grundsätzlich verschlechtert.

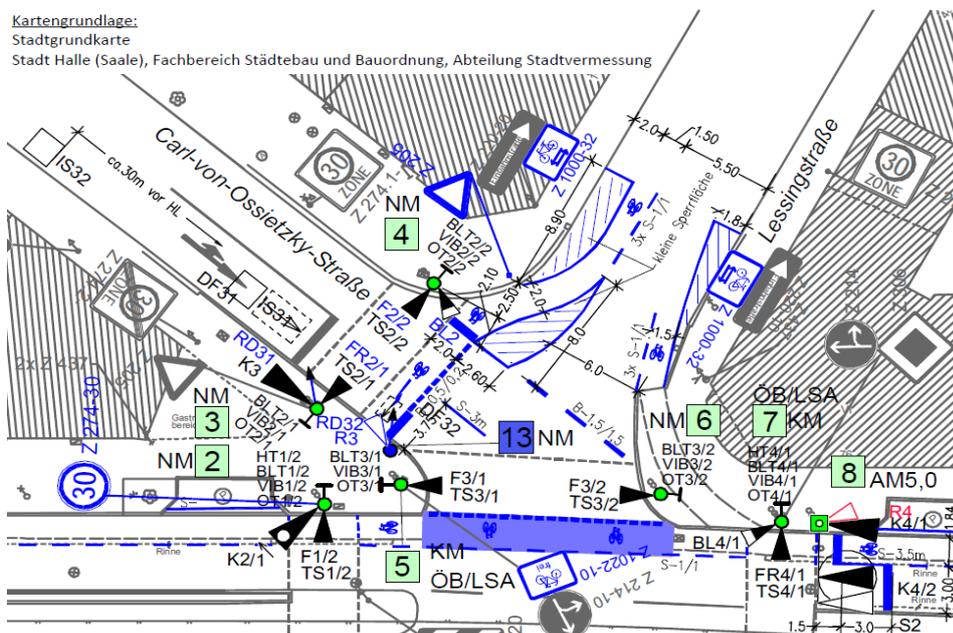


Abb.4 Knoten Ludwig-Wucherer-Straße/Lessingstraße

Die konkrete Ausschilderung und Markierung im Zuge der Ludwig-Wucherer-Straße wird die verkehrsbehördliche Anordnung regeln.

Am Knotenpunkt Reileck nutzen Radfahrende, welche aus der Ludwig-Wucherer-Straße kommen, den Radweg (keine Benutzungspflicht) wie auch die Fahrbahn (im Mischverkehr); vgl. Abb. 5.

Größere Änderungen wären mit einem vollständigen Verzicht der Radverkehrsanlage verbunden bzw. sind im Hinblick auf die Bewältigung der Verkehrsmengen nicht leistungsfähig.

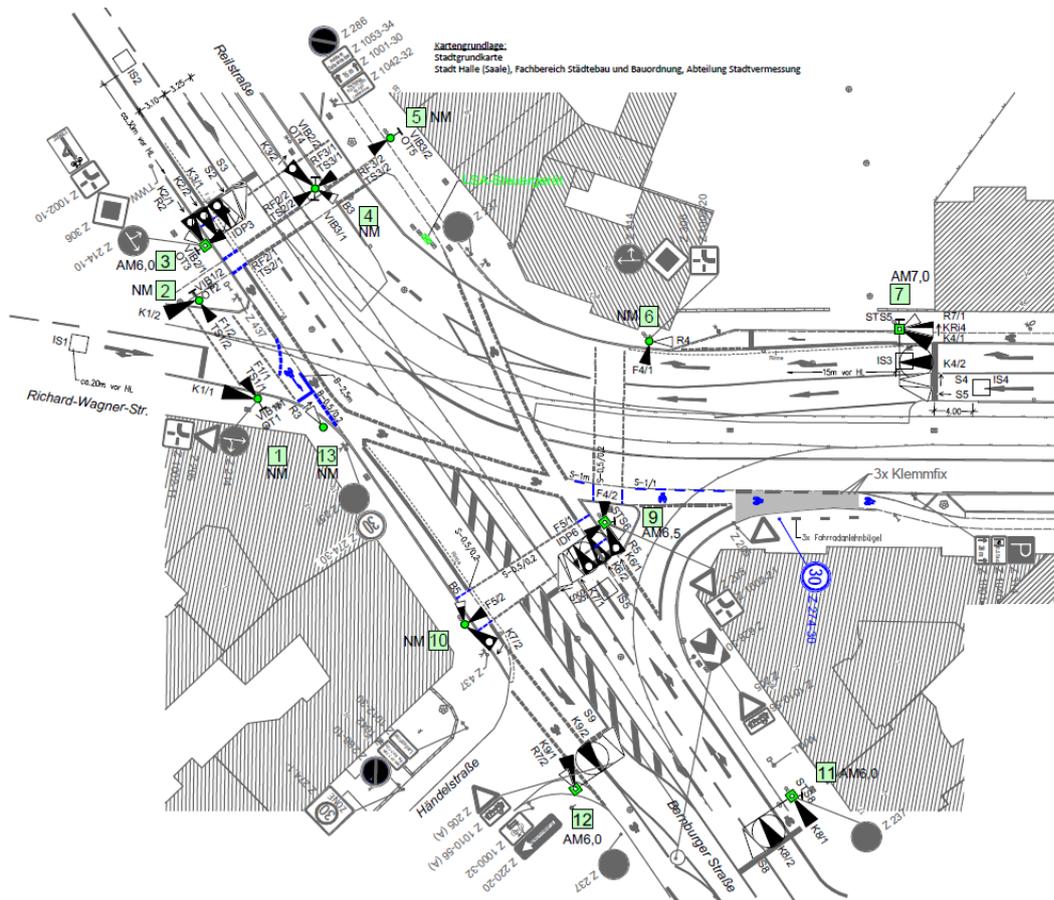


Abb.5 Knoten Ludwig-Wucherer-Straße/Reileck

3. Kosten und Finanzierung

Das Vorhaben wird aus Mitteln des Bundes im Rahmen des Sonderprogramms „Stadt und Land“ sowie mit Mitteln der Stadt Halle (Saale) finanziert.

Die derzeit geschätzten Kosten für die gesamte Maßnahme betragen 275.000 Euro. Für die Planung und Erarbeitung der erforderlichen Unterlagen zur verkehrsrechtlichen Anordnung und Ausschreibung der Leistungen sowie zur Beteiligung an der Teilplatzabnahme und Inbetriebnahme des Vorhabens sind gemäß Angebot, des aus der Ausschreibung hervorgegangenen beauftragten Ingenieurbüros 80.000,00 Euro erforderlich.

Baukosten:	275.000 Euro
Planungskosten:	80.000 Euro
Gesamtkosten:	355.000 Euro
Fördermittel:	319.500 Euro
Eigenmittel:	35.500 Euro

Nach der Umgestaltung der Radverkehrs- und Lichtzeichenanlagen erhöhen sich die Unterhaltungskosten in der Ludwig-Wucherer-Straße um ca. 1.512 Euro (Anlage 3).

4. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten, Prüfung der Familienverträglichkeit und Barrierefreiheit

Im Zuge der Planung wurden Abstimmungen mit den Verantwortlichen bereits durchgeführt. Die Stellungnahme der Fuß- und Radbeauftragten ist als Anlage 4 der Beschlussvorlage beigefügt. Die gewünschten Änderungen können in den weiteren Planungsphasen berücksichtigt werden.

Am 02.11.2022 erfolgte die Kenntnisnahme der Maßnahme durch den Behindertenbeauftragten der Stadt Halle (Saale).

In Anlage 5 wurde an Hand der Checkliste die Familienverträglichkeit geprüft.

5. Termine und weiteres Vorgehen

Planung:	Juni 2022 - Januar 2023
Ausschreibung:	Februar- März 2023
Vergabe:	April - Juni 2023
Bauausführung:	Juli - August 2023



Luftbild 2021
Quelle: Stadt Halle (Saale) Auszug HALgis Luftbilder 2021
© GeoFly GmbH - 2021



STADT HALLE (SAALE)
Stadtentwicklung und Umwelt
Fachbereich Mobilität
Marktplatz 1
06108 Halle

Straße: Station: 0- bis 0

Beschlussvorlage
Anlage 1

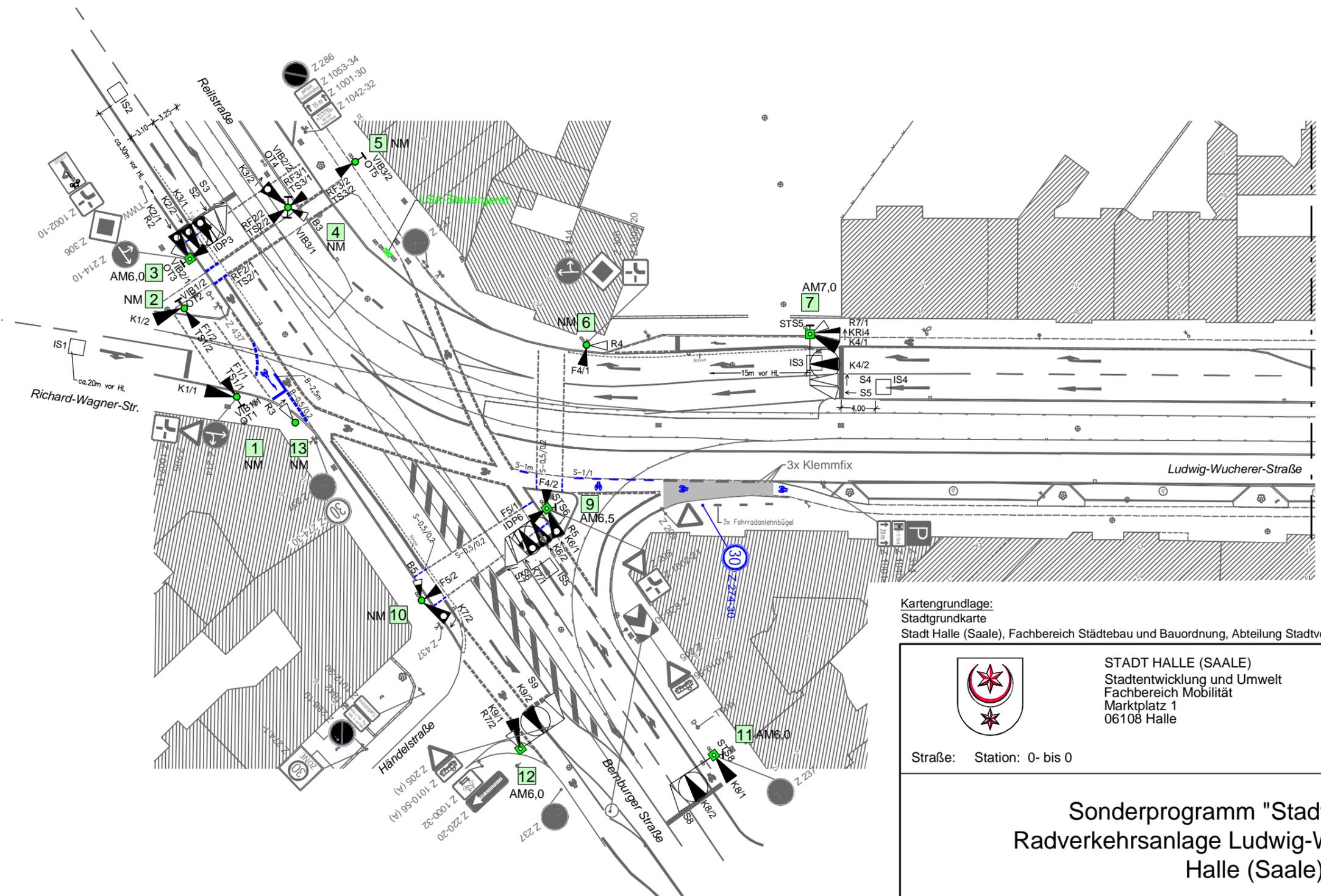
Übersichtsplan

ohne Maßstab

Sonderprogramm "Stadt und Land"
Radverkehrsanlage Ludwig-Wucherer-Straße
Halle (Saale)

Hinweis:

Neue Markierung, Beschilderung und
Fahrradanlehbügel in blauer Farbe dargestellt.



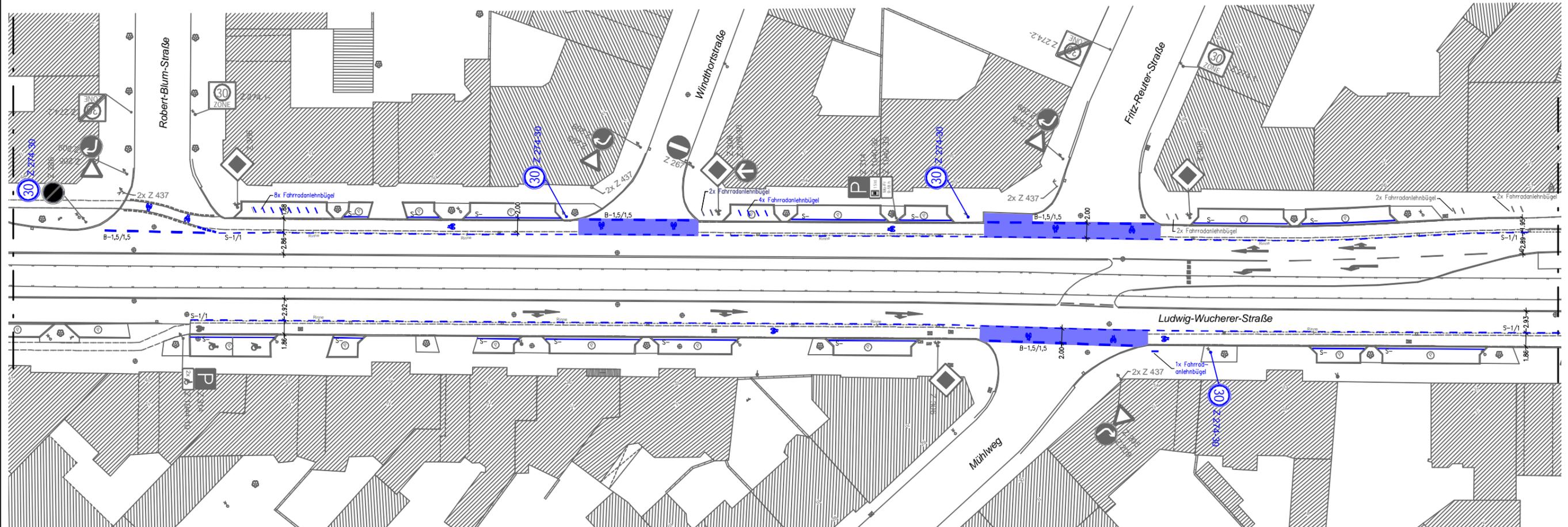
Kartengrundlage:
Stadtgrundkarte
Stadt Halle (Saale), Fachbereich Städtebau und Bauordnung, Abteilung Stadtvermessung

	STADT HALLE (SAALE) Stadtentwicklung und Umwelt Fachbereich Mobilität Marktplatz 1 06108 Halle	Beschlussvorlage Anlage 2.1
	Straße: Station: 0- bis 0	Lageplanskizze Knotenpunkt Reileck Maßstab 1:500

Sonderprogramm "Stadt und Land"
Radverkehrsanlage Ludwig-Wucherer-Straße
Halle (Saale)

Hinweis:

Neue Markierung, Beschilderung und
Fahrradanlehnbügel in blauer Farbe dargestellt.



Kartengrundlage:
Stadtgrundkarte
Stadt Halle (Saale), Fachbereich Städtebau und Bauordnung, Abteilung Stadtvermessung



STADT HALLE (SAALE)
Stadtentwicklung und Umwelt
Fachbereich Mobilität
Marktplatz 1
06108 Halle

Beschlussvorlage
Anlage 2.2

Lageplanskizze
Streckenplan

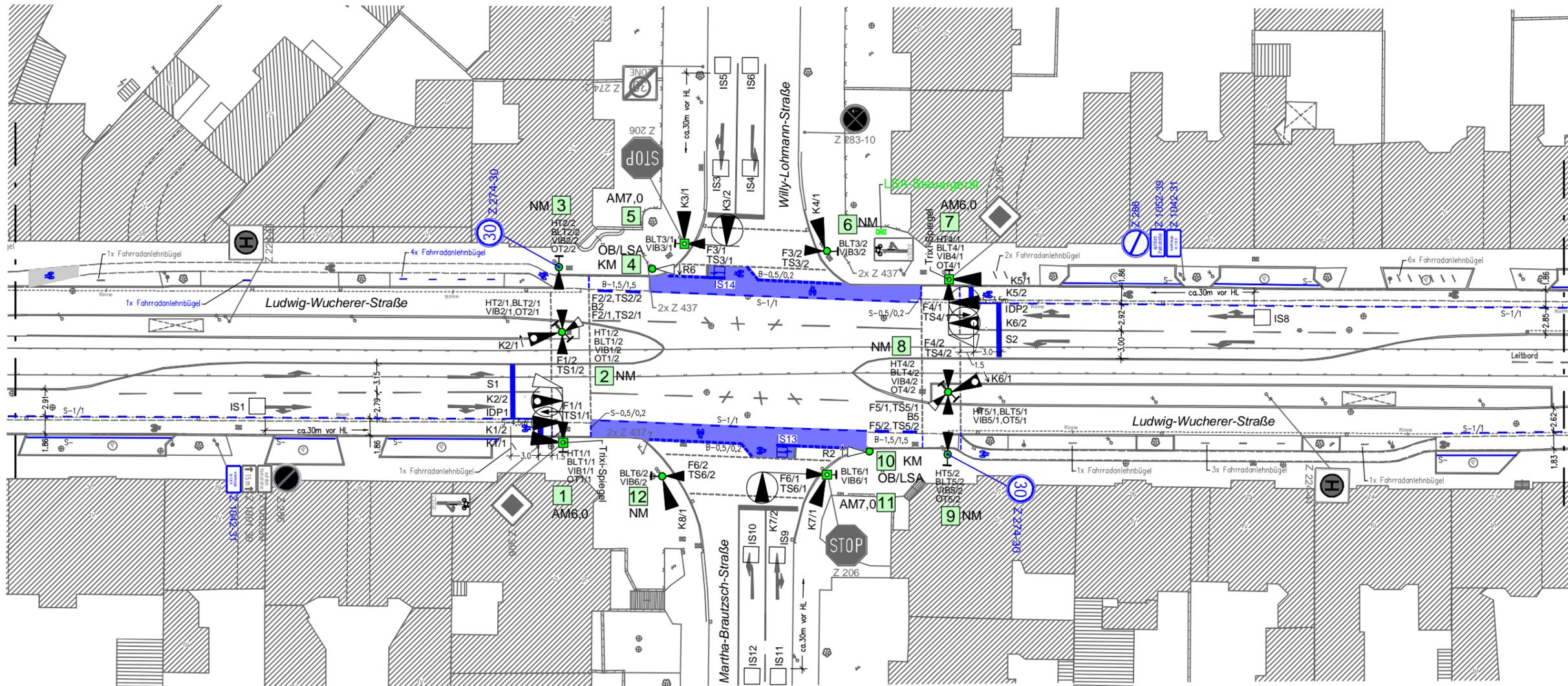
Straße: Station: 0- bis 0

Maßstab ohne

Sonderprogramm "Stadt und Land" Radverkehrsanlage Ludwig-Wucherer-Straße Halle (Saale)

Hinweis:

Neue Markierung, Beschilderung und
Fahrradanlehnbügel in blauer Farbe dargestellt.



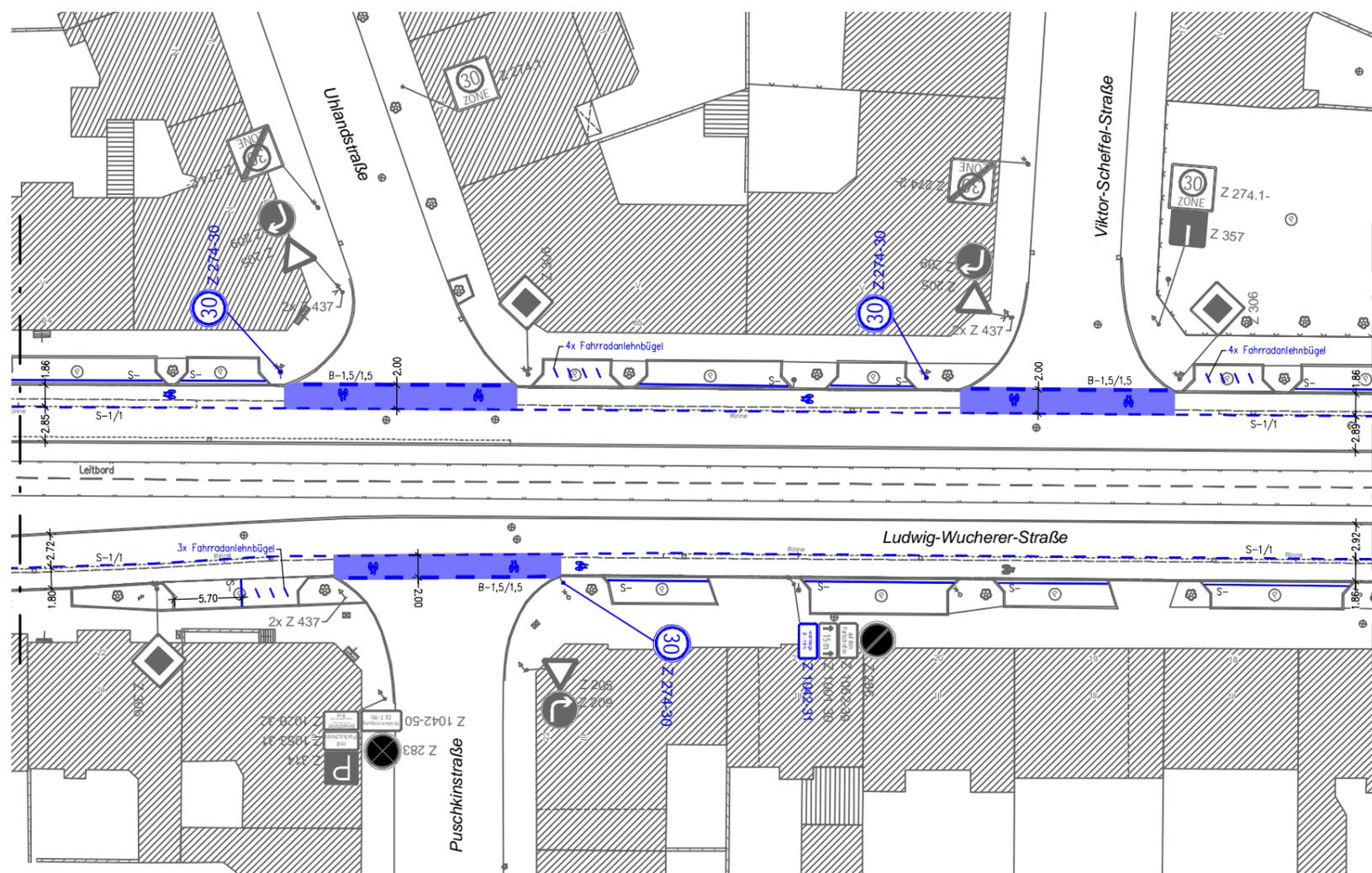
Kartengrundlage:
Stadtgrundkarte
Stadt Halle (Saale), Fachbereich Städtebau und Bauordnung, Abteilung Stadtvermessung

	STADT HALLE (SAALE) Stadtentwicklung und Umwelt Fachbereich Mobilität Marktplatz 1 06108 Halle	Beschlussvorlage Anlage 2.3 Lageplanskizze KP Ludwig-Wucherer Straße / Willy-Lohmann-Straße Maßstab 1:500
	Straße: Station: 0- bis 0	

Sonderprogramm "Stadt und Land"
Radverkehrsanlage Ludwig-Wucherer-Straße
Halle (Saale)

Hinweis:

Neue Markierung, Beschilderung und
Fahrradanlehnbügel in blauer Farbe dargestellt.



Kartengrundlage:
Stadtgrundkarte
Stadt Halle (Saale), Fachbereich Städtebau und Bauordnung, Abteilung Stadtvermessung



STADT HALLE (SAALE)
Stadtentwicklung und Umwelt
Fachbereich Mobilität
Marktplatz 1
06108 Halle

Beschlussvorlage
Anlage 2.4

Lageplanskizze
Streckenplan

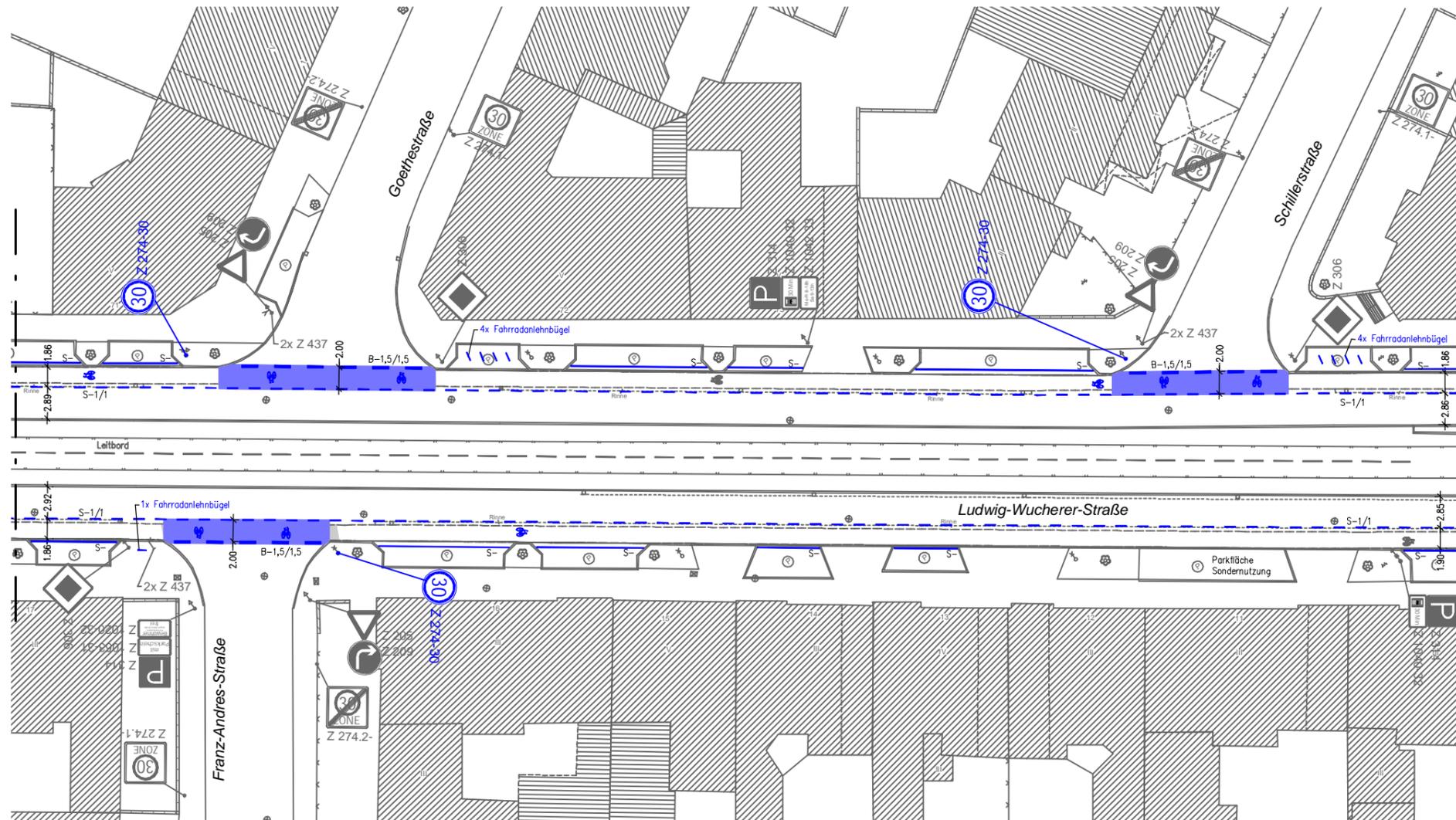
Maßstab 1:500

Straße: Station: 0- bis 0

Sonderprogramm "Stadt und Land" Radverkehrsanlage Ludwig-Wucherer-Straße Halle (Saale)

Hinweis:

Neue Markierung, Beschilderung und
Fahrradanlehnbügel in blauer Farbe dargestellt.



Kartengrundlage:

Stadtgrundkarte

Stadt Halle (Saale), Fachbereich Städtebau und Bauordnung, Abteilung Stadtvermessung



STADT HALLE (SAALE)
Stadtentwicklung und Umwelt
Fachbereich Mobilität
Marktplatz 1
06108 Halle

Beschlussvorlage
Anlage 2.5

Lageplanskizze
Streckenplan

Maßstab 1:500

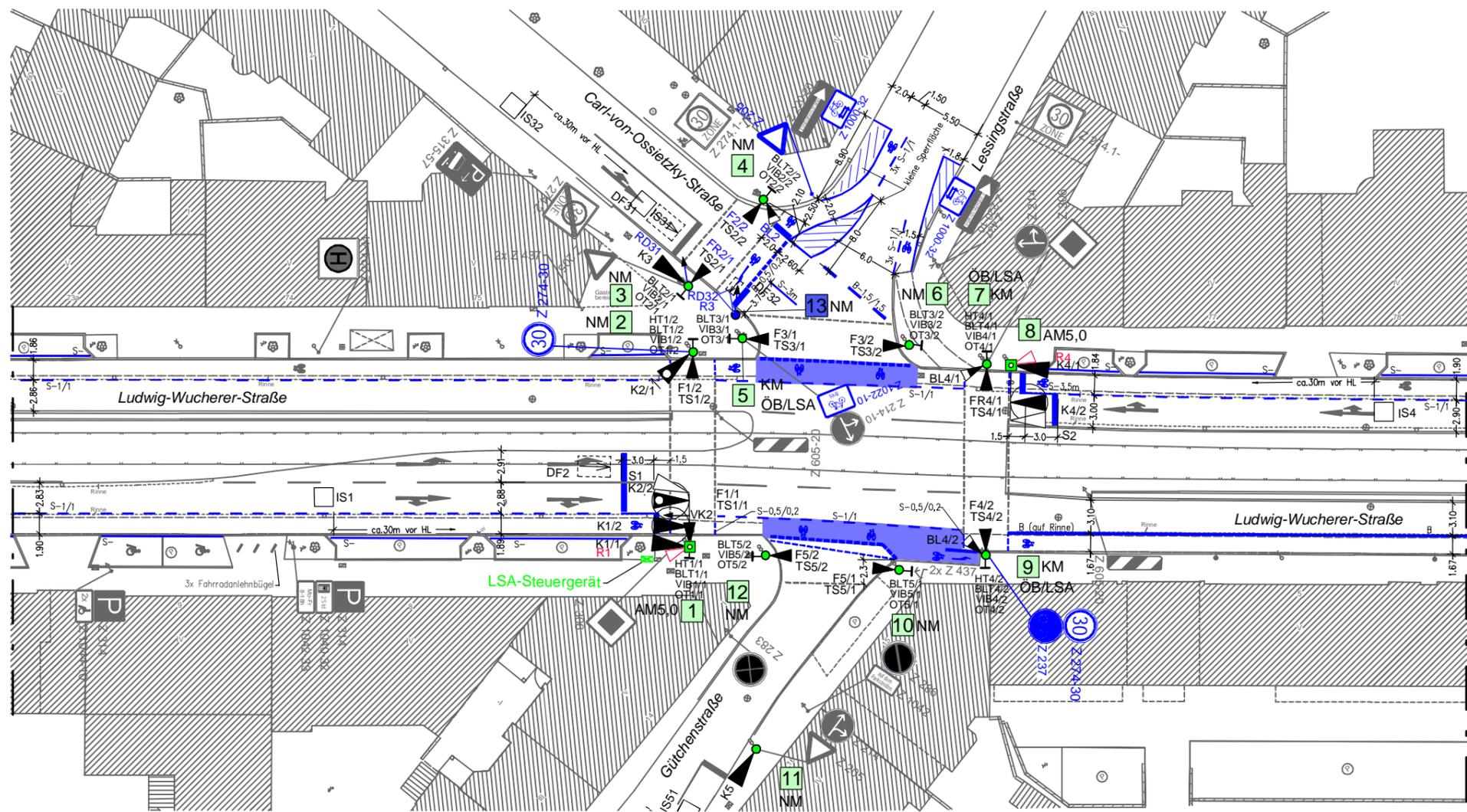
Straße: Station: 0- bis 0

Sonderprogramm "Stadt und Land"
Radverkehrsanlage Ludwig-Wucherer-Straße
Halle (Saale)

Hinweis:

Neue Markierung, Beschilderung und Fahrradanhänger in blauer Farbe dargestellt.

Der Radverkehr auf dem Schutzstreifen im Zuge der Ludwig-Wucherer-Straße wird gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr signalisiert. Infolgedessen sind die beiden Radsignale (in roter Farbe dargestellt) im Zuge der Ludwig-Wucherer-Straße zu demontieren.



Kartengrundlage:
 Stadtgrundkarte
 Stadt Halle (Saale), Fachbereich Städtebau und Bauordnung, Abteilung Stadtvermessung

	STADT HALLE (SAALE) Stadtentwicklung und Umwelt Fachbereich Mobilität Marktplatz 1 06108 Halle	Beschlussvorlage Anlage 2.6
	Straße: Station: 0- bis 0	Lageplanskizze Knotenpunkt Ludwig-Wucherer-Straße / Lessingstraße

Sonderprogramm "Stadt und Land"
Radverkehrsanlage Ludwig-Wucherer-Straße
Halle (Saale)

Radverkehrsanlage Ludwig-Wucherer-Straße
Stand: 09.01.2023

Unterhaltungsaufwendungen Stadt Halle (Nettokosten)						
Ifd. Nr.	Unterhaltungsaufwendungen für:	Menge	ME	EP/Jahr	GP/Jahr	Änderung
		ca.		ca. in EUR	ca. in EUR	ca. in EUR
1	Lichtsignalanlagen					
1.1	Planung	4	St	180,00 €	720,00 €	- €
1.2	Bestand	4	St		720,00 €	
2	Markierung					
2.1	Planung	2785	m	0,05 €	139,25 €	2,00 €
2.2	Bestand	2745	m		137,25 €	
3	Radpiktogramme und Pfeile (Heißplastik Typ II)					
3.1	Planung	130	St	15,00 €	1.950,00 €	270,00 €
3.2	Bestand	112	St		1.680,00 €	
4	Radbügel					
4.1	Planung	67	St.	30,00 €	2.010,00 €	1.140,00 €
4.2	Bestand	29	St.		870,00 €	
5	Vor- und Wegweiser					
5.1	Planung	2	St	75,00 €	150,00 €	- €
5.2	Bestand	2	St		150,00 €	
6	Beschilderung					
6.1	Planung	200	St	20,00 €	4.000,00 €	100,00 €
6.2	Bestand	195	St		3.900,00 €	
7	Straßenbeleuchtung					
7.1	Planung	0	St	130,00 €	- €	- €
7.2	Bestand	0	St		- €	
8	Städtische Grünflächen mähen/pflegen, Hecken					
8.1	Planung	0	m ²	0,30 €	- €	- €
8.2	Bestand	0	m ²		- €	
9	Straßenbegleitbäume pflegen					
9.1	Planung	0	St	2,50 €	- €	- €
9.2	Bestand	0	St		- €	
10	Bauliche Straßenunterhaltung					
10.1	Planung	0	m ²	0,85 €	- €	- €
10.2	Bestand	0	m ²		- €	
11	Regenwassereinleitgebühren versiegelte Flächen					
11.2	Planung	0	m ²	1,27 €	- €	- €
11.2	Bestand	0	m ²		- €	
12	Reinigung Verkehrsflächen					
12.1	Planung	0	m ²	0,35 €	- €	- €
12.2	Bestand	0	m ²		- €	
13	Reinigung Straßenabläufe					
13.1	Planung	0	St	20,00 €	- €	- €
13.2	Bestand	0	St		- €	
14.	Reinigung Rohrleitungen Straßenentwässerung					
14.1	Planung	0	m	0,13 €	- €	- €
14.2	Bestand	0	m		- €	
15	Stellplatz in Fahrradunterstellanlagen					
15.1	Planung	0	St		- €	- €
15.2	Bestand	0	St		- €	
16	Summe Unterhaltsaufwendungen					
16.1	Planung				8.969,25 €	1.512,00 €
16.2	Bestand				7.457,25 €	

Anlage: 4

Geschäftsbereich des Oberbürgermeisters
DLZ Integration und Demokratie
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter

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

Halle (Saale), 25.11.2022

**Baubeschluss zum Radverkehr Ludwig-Wucherer-Straße
hier: Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten**

Die geplanten Maßnahmen für den Radverkehr in der Ludwig-Wucherer-Straße werden grundsätzlich bestätigt. Hinsichtlich der geplanten Fahrradbügel im Bereich der Einmündung Puschkinstraße habe ich die Bitte, dass diese in Fahrtrichtung des Radverkehrs ausgerichtet werden.



Ralf Bucher
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter

Familienverträglichkeitsprüfung auf der Grundlage des Kriterienkataloges B

Radverkehrsanlage Ludwig-Wucherer-Straße

Nr.:	Fragen	Relevant		Berücksichtigt		Bemerkung
		ja	nein	ja	nein	
1	Sind verkehrsberuhigte Straßen geplant/realisiert?	-	x	-	x	
2	Sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung eingeleitet/geplant?	x	-	x	-	
3	Gibt es für Kinder speziell reservierte Straßenräume?	-	x	-	x	
4	Sind die neuralgischen Verkehrspunkte bekannt (verkehrsreiche Straßen, vielbefahrene Kreuzungen, schwer einsehbare Kurven)?	x	-	x	-	
5	Welche Maßnahmen sind geplant/realisiert, um die benannten neuralgischen Verkehrspunkte kind- und behindertengerecht zu gestalten?	x	-	x	-	Wegnahme von Parkplätzen zu Gunsten von Radabstellanlagen für eine besser Sicht im Kreuzungsbereich
6	Wurden Fußgängerzonen geplant/eingereicht?		x	-	x	
7	Wurden Maßnahmen zur Verhinderung des Parkens auf Gehwegen, Spiel- und Grünflächen ergriffen?	-	x	-	x	
8	Wie sind die Haltestellen abgesichert?	x	-	x	-	Haltestellen bleiben wie im Bestand
9	Sind die Bürgersteige kind- und behindertengerecht gestaltet?	-	x	-	x	Anschluss an bestehende Gehweganlage sind barrierefrei vorhanden und werden wieder hergestellt.
10	Wurden bei der Planung des Öffentlichen Personennahverkehrs die Schulwege der Kinder berücksichtigt und die Schulwegeplanung einbezogen?	-	x	-	x	
11	Wurden bei der Planung des Öffentlichen Personennahverkehrs die Belange der Eltern (Umsteigen, Verkehrstaktung) berücksichtigt?	-	x	-	x	
12	Erfolgte bei der Straßenbeleuchtung eine Berücksichtigung der Interessen von Fußgängern?	-	x	-	x	
13	Wurden Querungshilfen (Brücken, Tunnel, Fußgängerüberwege usw.) geplant/gesichert?	-	x	-	x	

Formblatt: **Checkliste - Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen**
Planungsgrundlage ist die DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: öffentlicher Verkehrs- und Freiraum

Vorhaben: Sonderprogramm "Stadt und Land", Radverkehrsanlage Ludwig-Wucherer-Straße

Prüfung Entwurfsplanung durch FB Mobilität am 28.10.2022 Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am 02.11.2022
Prüfung Ausführungsplanung durch FB Mobilität am Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am
Bauabnahme durch FB Mobilität am Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am

Hinweis: In der nachfolgenden Checkliste sind die wesentlichen Anforderungen für die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes aufgelistet. Sie orientiert sich an den jeweiligen Abschnitten der neuen DIN 18040-3.
Die Checkliste dient der Vorprüfung im Hinblick auf Barrierefreiheit, nicht der Detailplanung. Sie entbindet den Planer nicht vom Studium der einschlägigen DIN-Normen oder technischen Regelwerken der FGSV.

1. Grundelemente der Verkehrsinfrastruktur
 - 1.1 **Fußgängerflächen** (Gehwege, Fußgängerbereiche, verkehrsberuhigte Bereiche)
 - 1.1.1 Relevante Regelwerke, Richtlinien und Empfehlungen in der jeweiligen aktuellen Fassung
Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen (EFA), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Teil S Stadtstraßen (HBS)
Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG)
Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
 - 1.1.2 Planungsparameter
lichter Raum (Bild 20 RASt), Regelbreiten (Bild 70 RASt)
Breiten- und Längenbedarf für Mobilitätsbehinderte (Tabelle 4 RASt)

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
5	Elemente der Verkehrsinfrastruktur		-	-	-
5.1/5.2	Gehwege, Fußgängerbereiche, verkehrsberuhigte Bereiche		-	-	-
	stufenlose Gestaltung der nutzbaren Gehwegbreiten				
	nutzbare Gehwegbreite mind. 1,80 m zzgl. Sicherheitsstreifen				
	lichte Höhe von 2,25 m über nutzbare Gehwegbreite				
	Längsneigung von Bewegungsflächen und nutzbaren Gehwegbreiten max. 3 %				
	Längsneigung mit Zwischenpodesten zum Ausruhen und Abbremsen max. 6 %				
	Zwischenpodeste:	x	-	-	-
	• Mindestlänge 1,50 m				
	• Längsneigung max. 3 %				
	• Anordnung im Abstand von höchstens 10 m				
	Querneigung von Bewegungsflächen und nutzbare Gehwegbreiten ^{1.)}	x	-	-	-
	• bei vorhandener Längsneigung max. 2%				
	• ohne Längsneigung max. 2,5 %				
	Oberflächengestaltung der nutzbaren Gehwegbreite müssen	x	-	-	-
	• eben				
	• erschütterungsarm berollbar				
	• rutschhemmend				
	Muldenrinnen: max. Tiefe 1/30 ihrer Breite ^{2.)}				

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

1.2 Überquerungsstellen

- 1.2.1 Relevante Regelwerke, Richtlinien und Empfehlungen in der jeweiligen aktuellen Fassung
 Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen (EFA), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
 Handbuch für die Bemessung von Straßenkehrsanlagen Teil S Stadtstraßen (HBS)
 Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)
- 1.2.2 Planungsparameter
 differenzierte Breiten im Seitenraum u. Maßnahmen im Querverkehr (EFA Tabelle 2)
 Einsatzkriterien von Querungsanlagen (EFA Punkt 3.3.2)

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
5.3	Überquerungsstellen		-	-	-
5.3.1	Überquerungsstellen allgemein		-	-	-
	Einrichtung von Überquerungsstellen <ul style="list-style-type: none"> • in Abhängigkeit der verkehrlichen Situation • mind. an allen Straßeneinmündungen mit Fußgängerkehr • Grundstückszufahrten ersetzen keine barrierefreien Überquerungsstellen • Konfliktvermeidung an Radwegen 	X	-	-	-
5.3.2	Überquerungsstellen gesichert mit getrennter Querung		-	-	-
	Bord <ul style="list-style-type: none"> • differenzierte Bordhöhe • mind. 6 cm für blinde und sehbehinderte Menschen (auf kreuzungsabgewandter Seite) • auf Fahrbahnniveau (Nullabsenkung) für Rollstuhl- und Rollatornutzer (auf kreuzungszugewandter Seite) 	X	-	-	-
	Nullabsenkung <ul style="list-style-type: none"> • 1 m Breite im Regelfall • breitere Nullabsenkungen erfordern zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen 	X	-	-	-
	Auffindbarkeit des erhöhten Bordes	X	-	-	-

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

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
	Bodenindikatoren <ul style="list-style-type: none"> • visuell und taktil kontrastierender Auffindestreifen in Noppenstruktur, der über die gesamte Gehwegbreite verlegt ist • visuell und taktil kontrastierendes Richtungsfeld in Rippenstruktur, das in Überquerungsrichtung weist • visuell und taktil kontrastierendes Sperrfeld in Rippenstruktur parallel zur Fahrbahn zur Absicherung der Nullabsenkung 	X	-	-	-
5.3.2	Überquerungsstellen gesichert mit gemeinsamer Querung		-	-	-
	Bord <ul style="list-style-type: none"> • Bordhöhe 3 cm • über die gesamte Überquerungsstellenbreite • Abrundung der Bordkante 20 mm • visuell zur Fahrbahn kontrastierender Bord 	X	-	-	-
	Auffindbarkeit des erhöhten Bordes <ul style="list-style-type: none"> • durch Bodenindikatoren • Kombination aus Auffindestreifen und Richtungsfeld 	X	-	-	-
	Bodenindikatoren <ul style="list-style-type: none"> • visuell und taktil kontrastierender Auffindestreifen in Noppenstruktur, der über die gesamte Gehwegbreite verlegt ist • visuell und taktil kontrastierendes Richtungsfeld in Rippenstruktur, das in Überquerungsrichtung weist 		-	-	-
5.3.4	Überquerungsstellen ungesichert mit getrennter Querung		-	-	-
	Bord <ul style="list-style-type: none"> • differenzierte Bordhöhe 	X	-	-	-

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

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

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

1.3 Anlagen des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs *

- 1.3.1 Relevante Regelwerke, Richtlinien und Empfehlungen in der jeweiligen aktuellen Fassung
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt),
Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)
Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG)
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Teil S Stadtstraßen (HBS)
- 1.3.2 Planungsparameter
Räumliche Nutzungsansprüche (RASt Punkt 4.4 und Tabelle 22) Entwurf (EAR Punkt 4)

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

1.4 **Öffentliche Anlagen des Personenverkehrs ***

1.4. Relevante Regelwerke, Richtlinien und Empfehlungen in der jeweiligen aktuellen Fassung

Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs EAÖ

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt),

Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)

1.4.2 Planungsparameter

Bemessung und Gestaltung (EAÖ Punkt 6.4 und 6.5)

Allg. Vorgaben (RASt Punkt 6.1.10)

Anforderungen an Haltestellen (EFA Punkt 3.4)

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
5.6	Öffentliche Anlagen des Personenverkehrs		-	-	-
5.6.1	müssen barrierefrei	x	-	-	-
	• auffindbar,				
	• zugänglich,				
	• nutzbar sein				
	Haltestelle und Fahrzeug sind systemisch aufeinander abstimmen				
	Visuelle Orientierungshilfen nach DIN 32975				
	Bodenindikatoren nach DIN 32984				

5.6.2	Bewegungsfläche vor dem Einstieg mind. 2,50 m tief				
	bei aktivierter Einstiegshilfe eine Bewegungsfläche von 1,50 m x 1,50 m vor der Rampe erforderlich				
5.6.3	Höhenunterschied und Abstand zwischen Bahn- bzw. Busteigkante und Einstieg Fahrgastraum $\leq 5,00$ cm ; siehe ^{4.)}				
5.6.4	Fahrgastinformation müssen barrierefrei	x	-	-	-
	• auffindbar,				
	• zugänglich, • nutzbar sein				
5.6.5	Orientierung	x	-	-	-
	• Leitelemente nach DIN 32984				
	• visuelle Gestaltung nach DIN 32975 • taktile Handlaufbeschriftung nach DIN 18040-1 und E DIN 32986				

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

1.5 **Ausstattung, Möblierung ***

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
6.1	Ausstattung, Möblierung (Element)		-	-	-
	Freizuhalten von Ausstattungen und Möblierung (z. B. Briefkästen, Mülleimer, Fahrradständer, Sitzbänke u. s. w.) sind	x	-	-	-
	• Bewegungsflächen				
	• Gehwegmindestbreiten				
	• Überquerungsstellen				
	stufenlose Erreichbarkeit von Elementen				
	Sitzbänke mit	x	-	-	-
	• Arm- und Rückenlehne				
	• Sitzhöhe zwischen 0,46 m und 0,48 m				
	• für Rollstuhlbenutzer neben Sitzbänken entsprechende Bewegungsflächen vorsehen				
	• Sitzbänke ohne Armlehnen punktuell vorsehen zum Umsetzen von Rollstuhlbenutzenden mit entsprechender Bewegungsfläche				

rechtzeitige Wahrnehmbarkeit durch blinde Menschen: ^{5.)} • taktil erfassbare Elemente nach DIN 18040-1 oder • taktil deutlich erfassbarer Wechsel des Oberflächenbelages vor dem Element (mind. eine Tiefe von 0,60 m, mind. in Breite des Hindernisses) oder • Bodenindikatoren nach DIN 32984	x	-	-	-
rechtzeitige Wahrnehmbarkeit durch sehbehinderte Menschen: • kontrastierende Gestaltung der Elemente zu ihrer Umgebung	x	-	-	-
Deutlich visuelle Erkennbarkeit von: • Glaswänden • Glastüren • großflächig verglaste Wände und Türen	x	-	-	-
mittels zwei Sicherheitsmarkierungen: • mindestens 0,08 m hoch • reichen über die gesamte Glasbreite • visuell stark kontrastierend • Wechselkontrast	x	-	-	-
Lage der Sicherheitsmarkierung in einer Höhe zwischen: • 0,40 m bis 0,70 m • 1,20 bis 1,60 m	x	-	-	-

1.6 **Anlagen zur Überwindung von Höhenunterschieden ***

1.6.1 Relevante Regelwerke, Richtlinien und Empfehlungen in der jeweiligen aktuellen Fassung
 Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)

1.6.2 Planungsparameter
 Planfreie Querungsanlagen (EFA Punkt 3.3.7); Rampen (RASt Tabelle 36)

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
5.4.	Anlagen zur Überwindung von Höhenunterschieden		-	-	-
5.4.2	Rampen (Beachtung DIN 18040-1)	x	-	-	-
	Rampenläufe • Längsneigung max. 6 % • Rampenlänge max. 6,00 m • Querneigung 0 %	x	-	-	-

<ul style="list-style-type: none"> • nutzbare Laufbreite mind. 1,20 m • Bewegungsflächen mind 1,5m x 1,5m am Anfang und Ende der Rampe 				
bei einzelnen Rampenläufen mit Rampenlängen > 6,00 m und bei Richtungsänderung Zwischenpodeste erforderlich	x	-	-	-
<ul style="list-style-type: none"> • Mindestlänge 1,50 m 				
Entwässerung der Podeste von im Freien liegenden Rampen ist sicherzustellen				
beidseitig Radabweiser mit einer Höhe von 10,00 cm an				
<ul style="list-style-type: none"> • Rampenläufen • Rampenpodesten • Radabweiser nicht erforderlich, wenn Rampen seitlich durch eine Wand begrenzt werden 				
beidseitige Handläufe an Rampenläufen und Rampenpodesten mit den Anforderungen				
<ul style="list-style-type: none"> • OK Handläufe in eine Höhe über OFF der Rampenläufe und -podeste 0,85 m bis 0,90 m 				
Handläufe sind so zu gestalten, dass sie den folgenden Anforderungen entsprechen:	x	-	-	-
<ul style="list-style-type: none"> • griffsicher • gut umgreifbar • runder oder ovaler Querschnitt des Handlaufes mit einem Durchmesser von 3,00 cm bis 4,50 cm, • lichter seitlicher Abstand von mind. ≥ 5,00 cm zur Wand oder zu benachbarten Bauteilen • Halterung an der Unterseite befestigen • abgerundeter Abschluss von freien Handläufen nach unten oder zur Wandseite 				

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
5.4.2	bei abwärtsführenden Treppen <ul style="list-style-type: none"> • Sicherheitsabstand zur Rampe unten: 10,00 m • Sicherheitsabstand zur Rampe oben: 3,00 m 	x	-	-	-
5.4.3	Aufzug Anforderungen nach DIN 18040-1 im Detail nachweisen	x	-	-	-
5.4.4	Treppen <ul style="list-style-type: none"> • Anforderungen nach DIN 18040-1 im Detail nachweisen • alle Stufen mit optisch kontrastreichen und dauerhaften Markierung versehen • Zwischenpodeste tiefer 3,50 m zusätzlich mit taktilen erfassbaren Feldern • Treppenbreiten > 12,00 m zusätzlicher mittiger Handlauf 	x	-	-	-

- Rutschhemmung
- keine Einbauten (für Treppen, die nur zum Begehen vorgesehen sind)
- rechtzeitig wahrnehmbare Einbauten (für Treppen die auch zum Verweilen vorgesehen sind)

1.7 Baustellen

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind:			
		nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
10	Baustellen		-	-	-
	Breite		X	-	-
	• durchgängig nutzbare Gehwegbreite von mind. 1,20 m				
	• unvermeidbare Engstellen mit einer Breite von mind. 0,90 m				
	• bei Engstellen mit mehr als 18 m Länge Begegnungsfläche von 1,80 m x 1,80 m				
	Baustellenabsperngeräte		X	-	-

<ul style="list-style-type: none"> • 10 cm hohe Absperrschranken in 1 m Höhe • Tastleisten unter den Absperrschranken in maximal 15 cm Höhe • visuel stark kontrastierend 					
	Überquerungsstellen	x	-	-	-
	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung einer provisorischen barrierefreien Überquerung der Fahrbahn, falls sich eine Baustelle an einer Überquerungsstelle befindet 				

* Gliederungspunkte 1.3 bis 1.6 können in der Liste entfallen, wenn das Vorhaben diese Anlagen nicht beinhaltet

- 1.) Die DIN konkurriert mit weiteren Vorschriften deren Umsetzung auch im Interesse einer sicheren Begehbarkeit notwendig ist, u. a. RAS-Ew mit der Forderung $\geq 2,0\%$ allgemein für Gehwegflächen und $\geq 3,0\%$ für gepflasterte Gehwegflächen. Die Forderung begründet sich zur Durchsetzung der Wasserabführung und Verminderung von Eisbildung. Als Kompromiss wird bei Pflasterflächen eine max. Querneigung von 2,5% angestrebt (statt erforderlicher 3%). Bei Asphalt soll 2,0% angestrebt werden. Die Neigungen sind auch abhängig von der Seitenraumbauung (Zugänge und Zufahrten, etc.).
- 2.) Industriell vorgefertigte Muldenrinnen mit 30 cm Breite haben in der Regel eine Stichhöhe von mind. 1,5 cm ($> 1/30$). Die Höhe von 1,5 cm wird bei vorgefertigten Bauteilen akzeptiert. Bei Rinnen, die handwerklich aus Einzelsteinen gesetzt werden, ist die Stichhöhe 1,0 cm bei 30 cm Breite einzuhalten.

3.) Konkretisierung zu den Räumzeiten in der Stadt Halle

a) Furten ohne Blindensignale:

- Mindestfreigabezeit 6s
- Freigabezeit so lang, dass die gesamte Furt bei Grün mit 1,2 m/s gequert werden kann
- Räumzeit: 1,2 m/s

b) Furten mi Blindensignalisierung:

- Mindestfreigabezeit 6s
- Freigabezeit so lang, dass die gesamte Furt bei Grün mit 1,0 m/s gequert werden kann
- Räumzeit: 1,0 m/s

c) Ausnahmen (Einzelfallprüfung und Bestätigung durch Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen der Stadt Halle)

- Mindestfreigabezeit 6s
- Freigabezeit so lang, dass 2/3 der Furt bei Grün mit 1,2 m/s [1,0 m/s] gequert werden kann
- Räumzeit: 1,2 m/s [1,0 m/s]

4.) Das Maß ist an Straßenbahnhaltestellen abhängig von den eingesetzten Straßenbahnfahrzeugen. Die Bahnsteighöhe muss so angelegt sein, dass die Sicherheit für die Funktion zur Türöffnung immer gewährleistet bleibt. Diese Sicherheit ist unter allen Bedingungen mit unterschiedlichster Witterung, Fahrzeuglast und Verschleißzuständen zu gewährleisten. In den Empfehlungen EAÖ (n. Bild 4.62) und der DIN 18040-3 wird ein Maß von 5 cm empfohlen. Bei der HAVAG wird an Straßenbahnhaltestellen eine Bahnsteighöhe von 24 cm über SO umgesetzt. Dieser Wert orientiert sich an dieser Empfehlung.

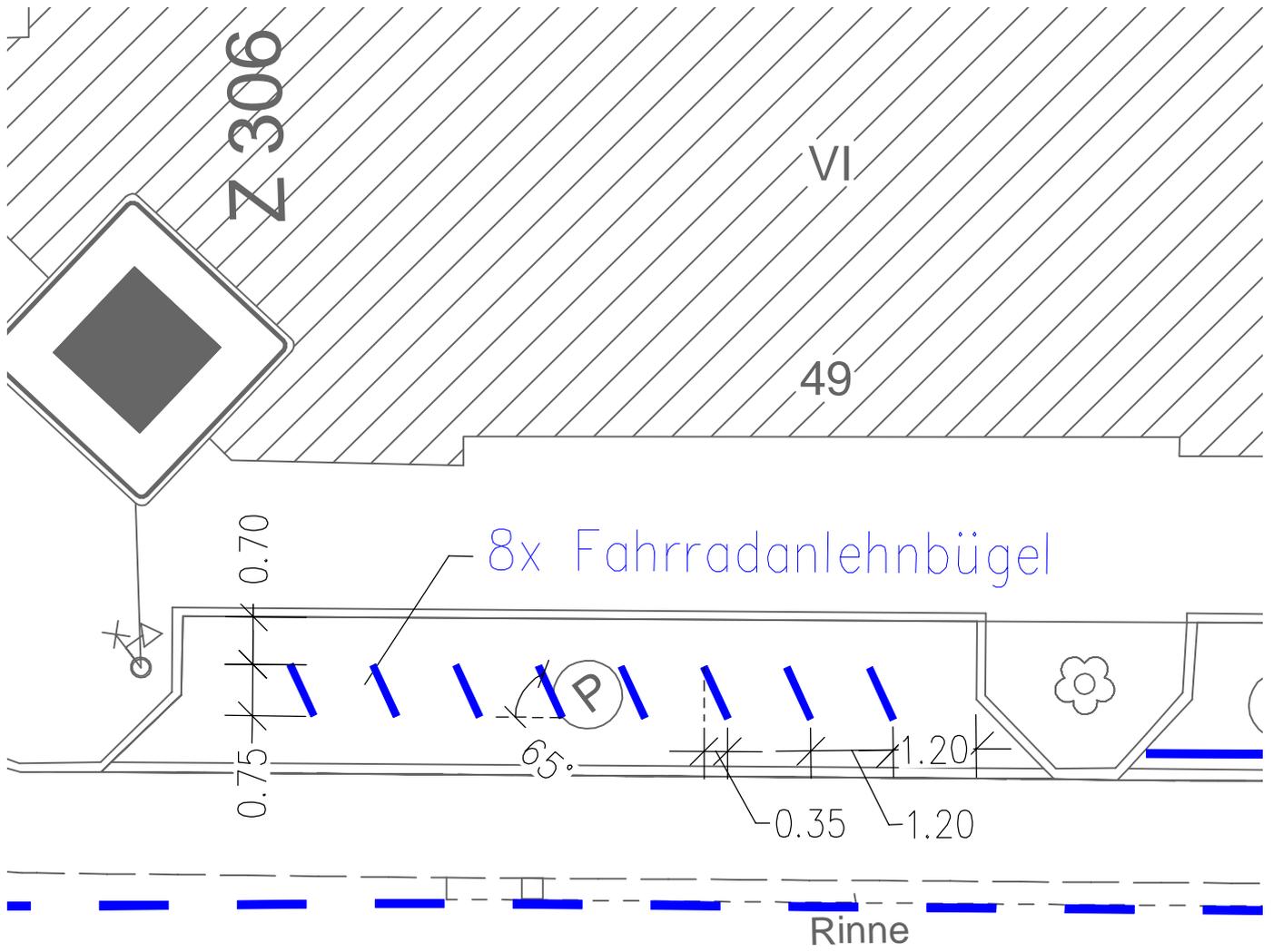
Die eingesetzten Fahrzeuge müssen über entsprechende Vorrichtungen (Kneeling, Rampen usw.) verfügen, damit an mindestens einem barrierefreien Fahrzeugzugang der Höhenunterschied / Abstand Fahrgastraum zu Bahnsteig nicht größer als 5 cm ist. Gleichzeitig ist das Halten der Fahrzeuge an den dafür vorgesehenen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

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

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

Hinweis:

Neue Markierung, Beschilderung, Fahrradanhänger und LSA-Ausrüstung in blauer Farbe dargestellt.



Ludwig-Wucherer-Straße

Kartengrundlage:

Stadtgrundkarte

Stadt Halle (Saale), Fachbereich Städtebau und Bauordnung, Abteilung Stadtvermessung



STADT HALLE (SAALE)
Stadtentwicklung und Umwelt
Fachbereich Mobilität
Marktplatz 1
06108 Halle

Beschlussvorlage
Anlage 7.1

Lageplanskizze Fahrradanhänger
Ludwig-Wucherer-Straße NORD /
Höhe Robert-Blum-Straße

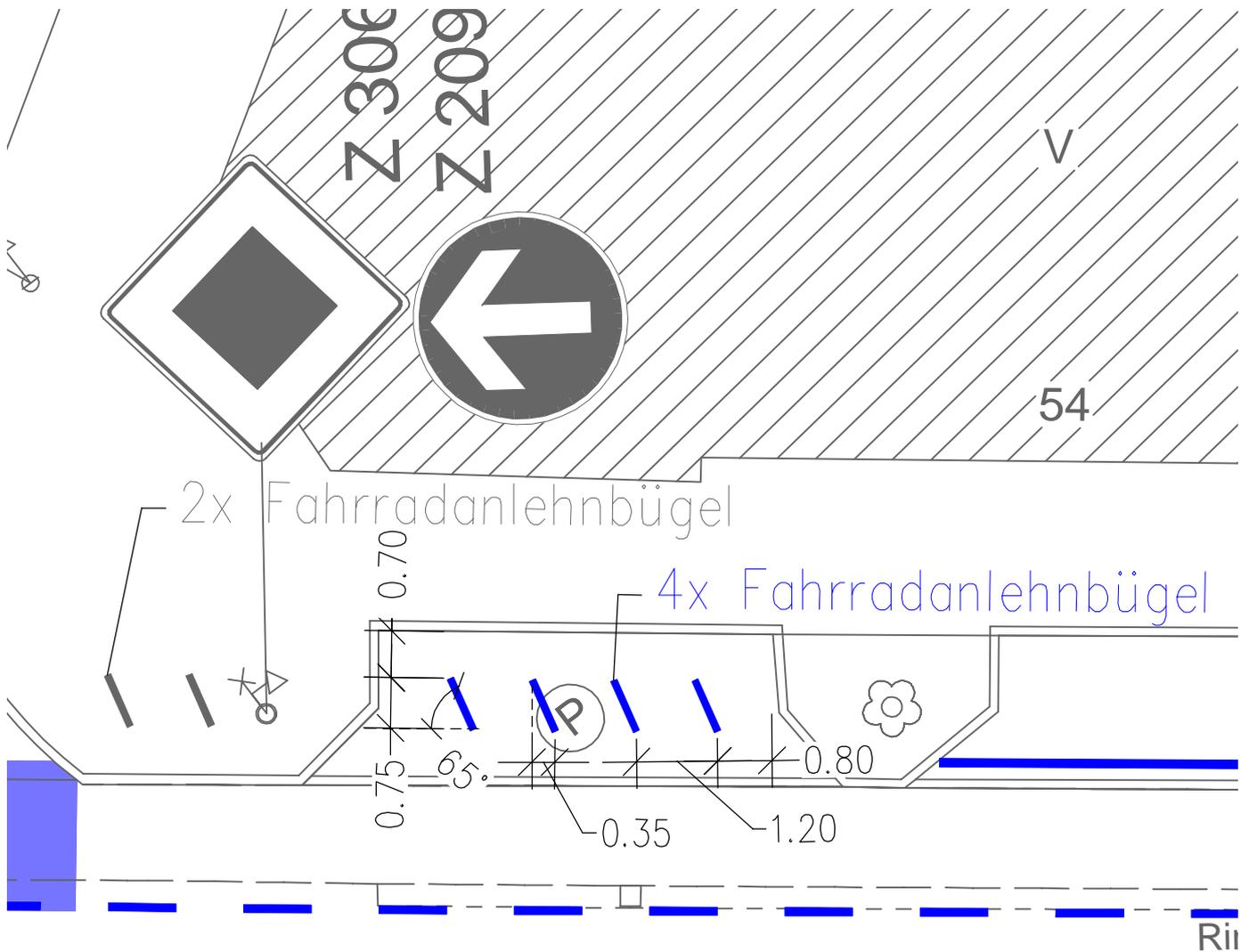
Straße: Station: 0- bis 0

Maßstab 1:100

Sonderprogramm "Stadt und Land"
Radverkehrsanlage Ludwig-Wucherer-Straße
Halle (Saale)

Hinweis:

Neue Markierung, Beschilderung, Fahrradanhänger und LSA-Ausrüstung in blauer Farbe dargestellt.



Ludwig-Wucherer-Straße

Kartengrundlage:

Stadtgrundkarte

Stadt Halle (Saale), Fachbereich Städtebau und Bauordnung, Abteilung Stadtvermessung



STADT HALLE (SAALE)
Stadtentwicklung und Umwelt
Fachbereich Mobilität
Marktplatz 1
06108 Halle

Beschlussvorlage
Anlage 7.2

Lageplanskizze Fahrradanhänger
Ludwig-Wucherer-Straße NORD /
Höhe Windhorststraße

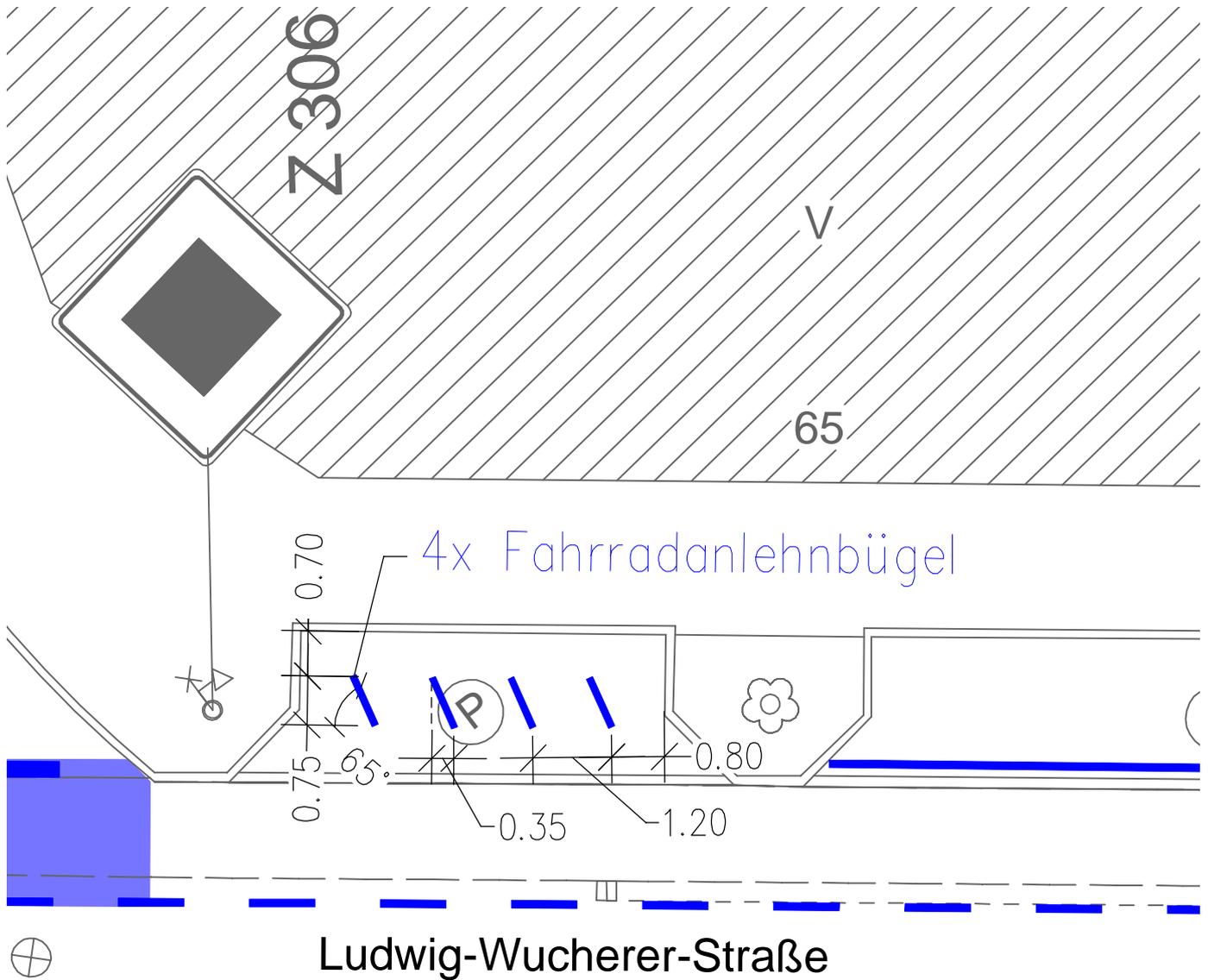
Straße: Station: 0- bis 0

Maßstab 1:100

Sonderprogramm "Stadt und Land"
Radverkehrsanlage Ludwig-Wucherer-Straße
Halle (Saale)

Hinweis:

Neue Markierung, Beschilderung, Fahrradanhänger und LSA-Ausrüstung in blauer Farbe dargestellt.



Kartengrundlage:

Stadtgrundkarte

Stadt Halle (Saale), Fachbereich Städtebau und Bauordnung, Abteilung Stadtvermessung



STADT HALLE (SAALE)
Stadtentwicklung und Umwelt
Fachbereich Mobilität
Marktplatz 1
06108 Halle

Beschlussvorlage
Anlage 7.3

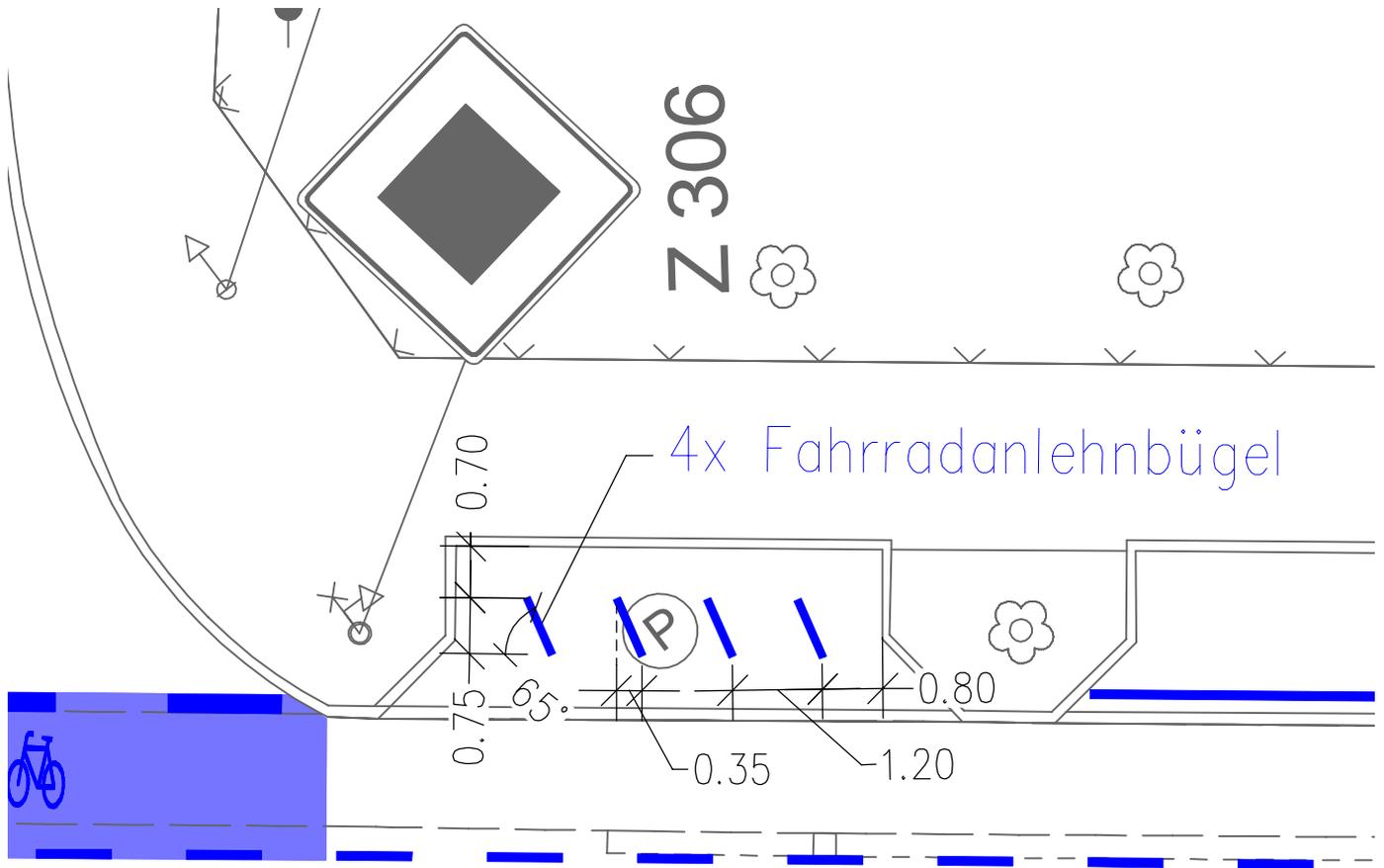
Lageplanskizze Fahrradanhänger
Ludwig-Wucherer-Straße NORD /
Höhe Uhlandstraße

Straße: Station: 0- bis 0

Maßstab 1:100

Sonderprogramm "Stadt und Land"
Radverkehrsanlage Ludwig-Wucherer-Straße
Halle (Saale)

Hinweis:
 Neue Markierung, Beschilderung, Fahrradanhänger
 und LSA-Ausrüstung in blauer Farbe dargestellt.

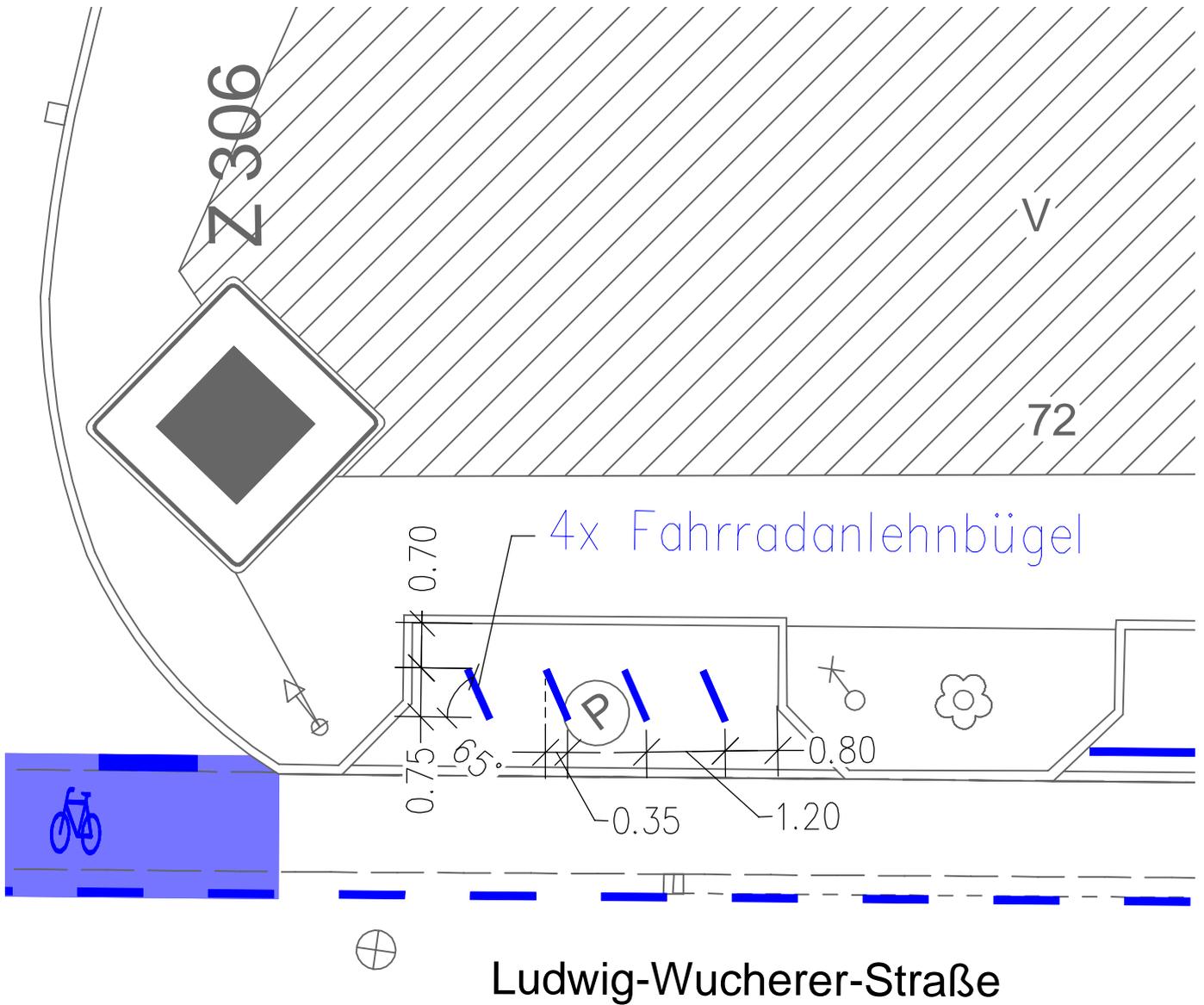


Ludwig-Wucherer-Straße

Kartengrundlage:
 Stadtgrundkarte
 Stadt Halle (Saale), Fachbereich Städtebau und Bauordnung, Abteilung Stadtvermessung

	<p>STADT HALLE (SAALE) Stadtentwicklung und Umwelt Fachbereich Mobilität Marktplatz 1 06108 Halle</p>	<p>Beschlussvorlage Anlage 7.4 Lageplanskizze Fahrradanhänger Ludwig-Wucherer-Straße NORD / Höhe Viktor-Scheffel-Straße Maßstab 1:100</p>
<p>Straße: Station: 0- bis 0</p>		
<p>Sonderprogramm "Stadt und Land" Radverkehrsanlage Ludwig-Wucherer-Straße Halle (Saale)</p>		

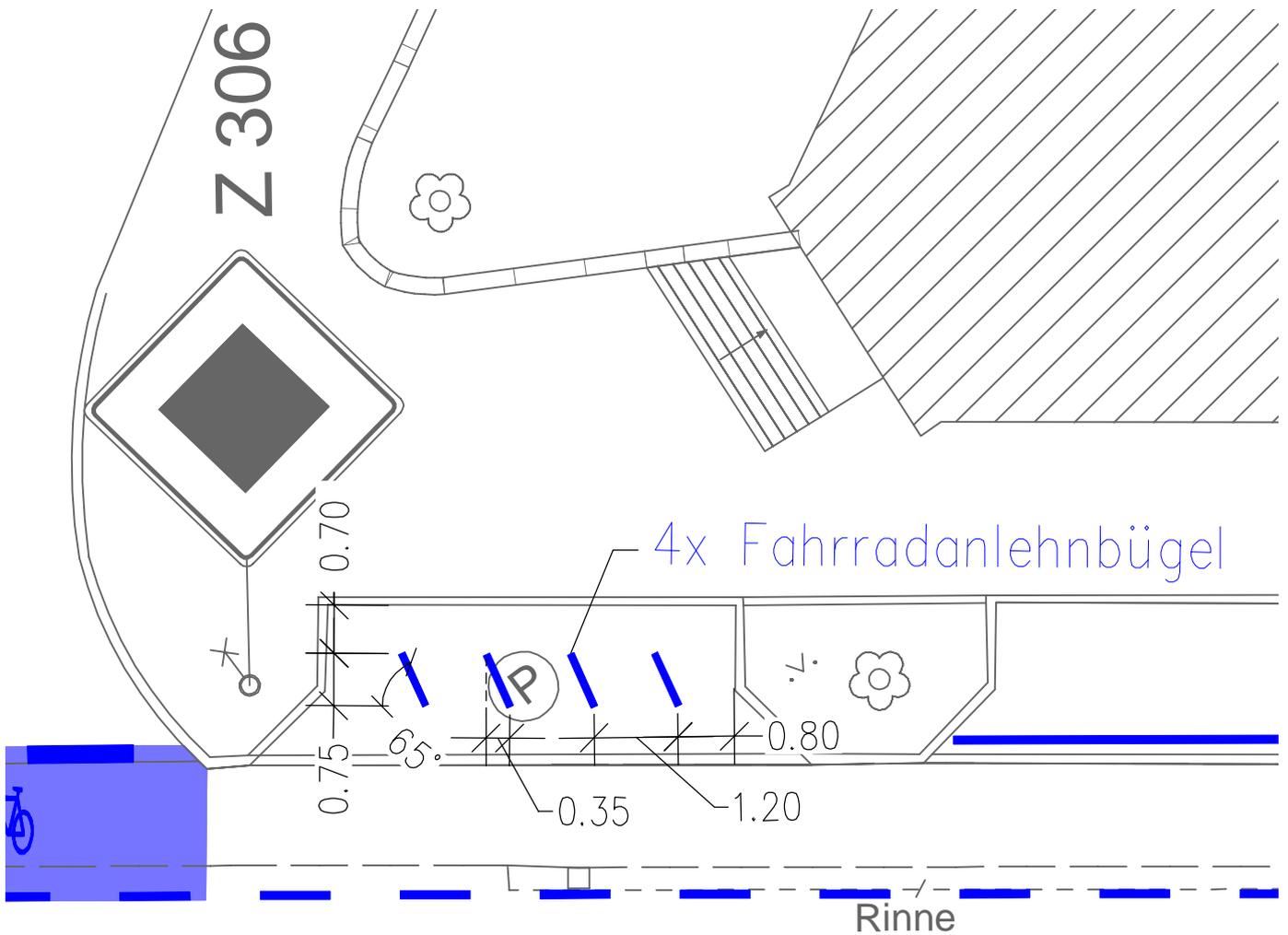
Hinweis:
 Neue Markierung, Beschilderung, Fahrradanhänger
 und LSA-Ausrüstung in blauer Farbe dargestellt.



Kartengrundlage:
 Stadtgrundkarte
 Stadt Halle (Saale), Fachbereich Städtebau und Bauordnung, Abteilung Stadtvermessung

	<p>STADT HALLE (SAALE) Stadtentwicklung und Umwelt Fachbereich Mobilität Marktplatz 1 06108 Halle</p>	<p>Beschlussvorlage Anlage 7.5 Lageplanskizze Fahrradanhänger Ludwig-Wucherer-Straße NORD / Höhe Goethestraße Maßstab 1:100</p>
<p>Straße: Station: 0- bis 0</p>		
<p>Sonderprogramm "Stadt und Land" Radverkehrsanlage Ludwig-Wucherer-Straße Halle (Saale)</p>		

Hinweis:
 Neue Markierung, Beschilderung, Fahrradanhänger
 und LSA-Ausrüstung in blauer Farbe dargestellt.



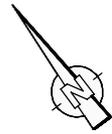
Ludwig-Wucherer-Straße

Kartengrundlage:
 Stadtgrundkarte
 Stadt Halle (Saale), Fachbereich Städtebau und Bauordnung, Abteilung Stadtvermessung

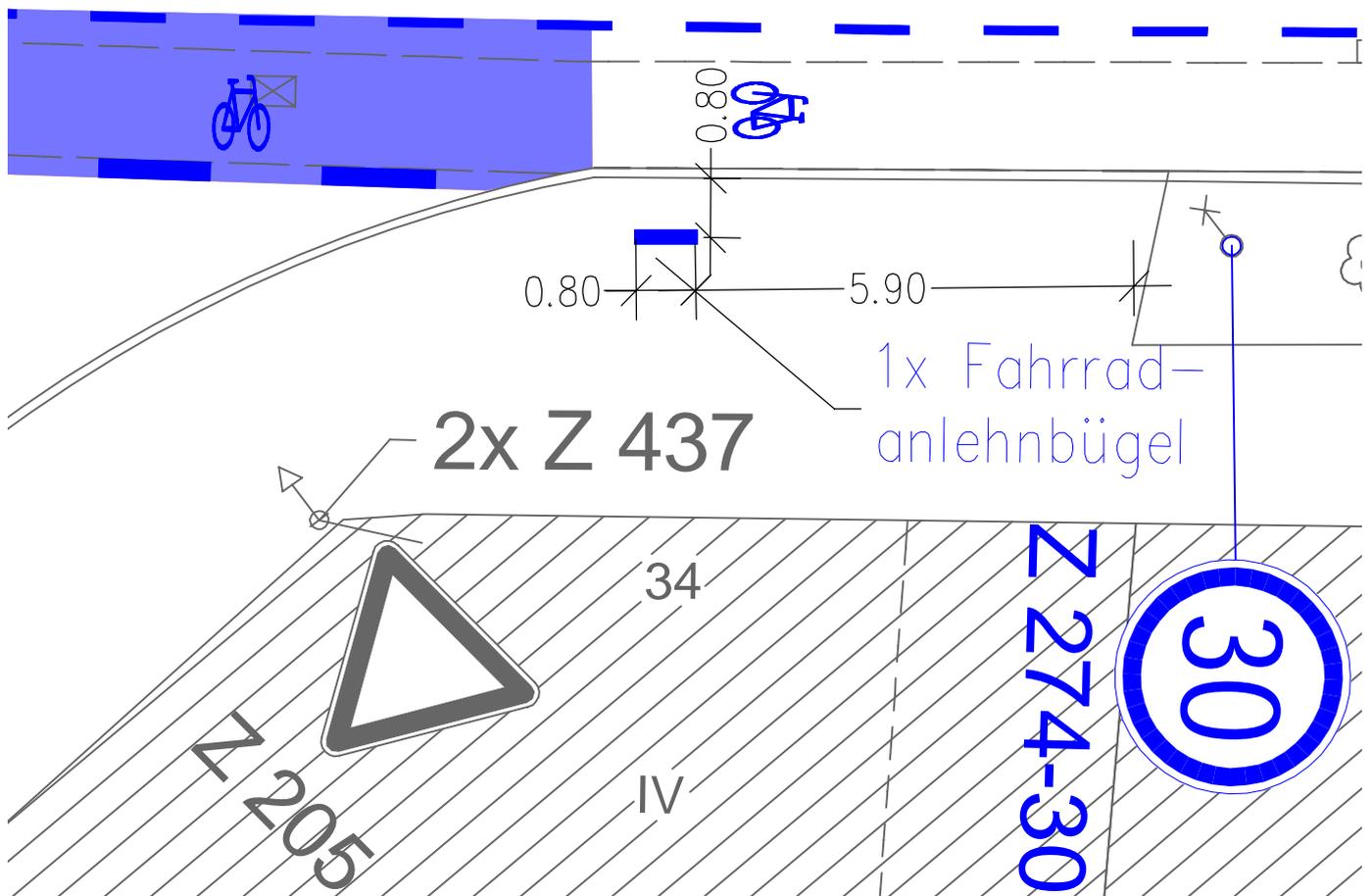
 Straße: Station: 0- bis 0	STADT HALLE (SAALE) Stadtentwicklung und Umwelt Fachbereich Mobilität Marktplatz 1 06108 Halle	Beschlussvorlage Anlage 7.6 Lageplanskizze Fahrradanhänger Ludwig-Wucherer-Straße NORD / Höhe Schillerstraße Maßstab 1:100
<p>Sonderprogramm "Stadt und Land" Radverkehrsanlage Ludwig-Wucherer-Straße Halle (Saale)</p>		

Hinweis:

Neue Markierung, Beschilderung, Fahrradanhänger und LSA-Ausrüstung in blauer Farbe dargestellt.



Ludwig-Wucherer-Straße



Kartengrundlage:

Stadtgrundkarte

Stadt Halle (Saale), Fachbereich Städtebau und Bauordnung, Abteilung Stadtvermessung



STADT HALLE (SAALE)
Stadtentwicklung und Umwelt
Fachbereich Mobilität
Marktplatz 1
06108 Halle

Beschlussvorlage
Anlage 7.7

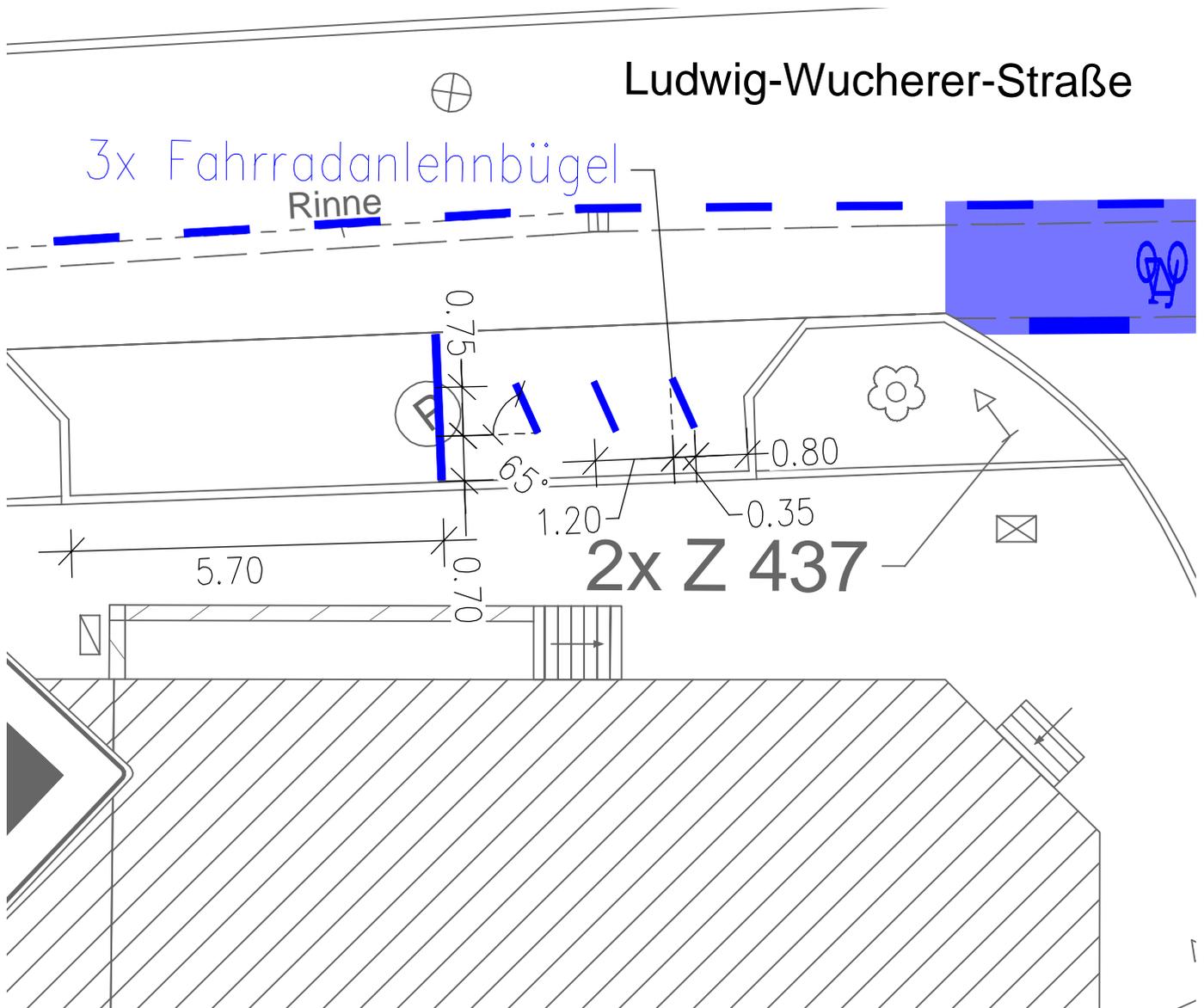
Lageplanskizze Fahrradanhänger
Ludwig-Wucherer-Straße SÜD /
Höhe Mühlweg
Maßstab 1:100

Straße: Station: 0- bis 0

Sonderprogramm "Stadt und Land"
Radverkehrsanlage Ludwig-Wucherer-Straße
Halle (Saale)

Hinweis:

Neue Markierung, Beschilderung, Fahrradanhänger und LSA-Ausrüstung in blauer Farbe dargestellt.



Kartengrundlage:

Stadtgrundkarte

Stadt Halle (Saale), Fachbereich Städtebau und Bauordnung, Abteilung Stadtvermessung



STADT HALLE (SAALE)
Stadtentwicklung und Umwelt
Fachbereich Mobilität
Marktplatz 1
06108 Halle

Straße: Station: 0- bis 0

Beschlussvorlage
Anlage 7.8

Lageplanskizze Fahrradanhänger
Ludwig-Wucherer-Straße SÜD /
Höhe Puschkinstraße
Maßstab 1:100

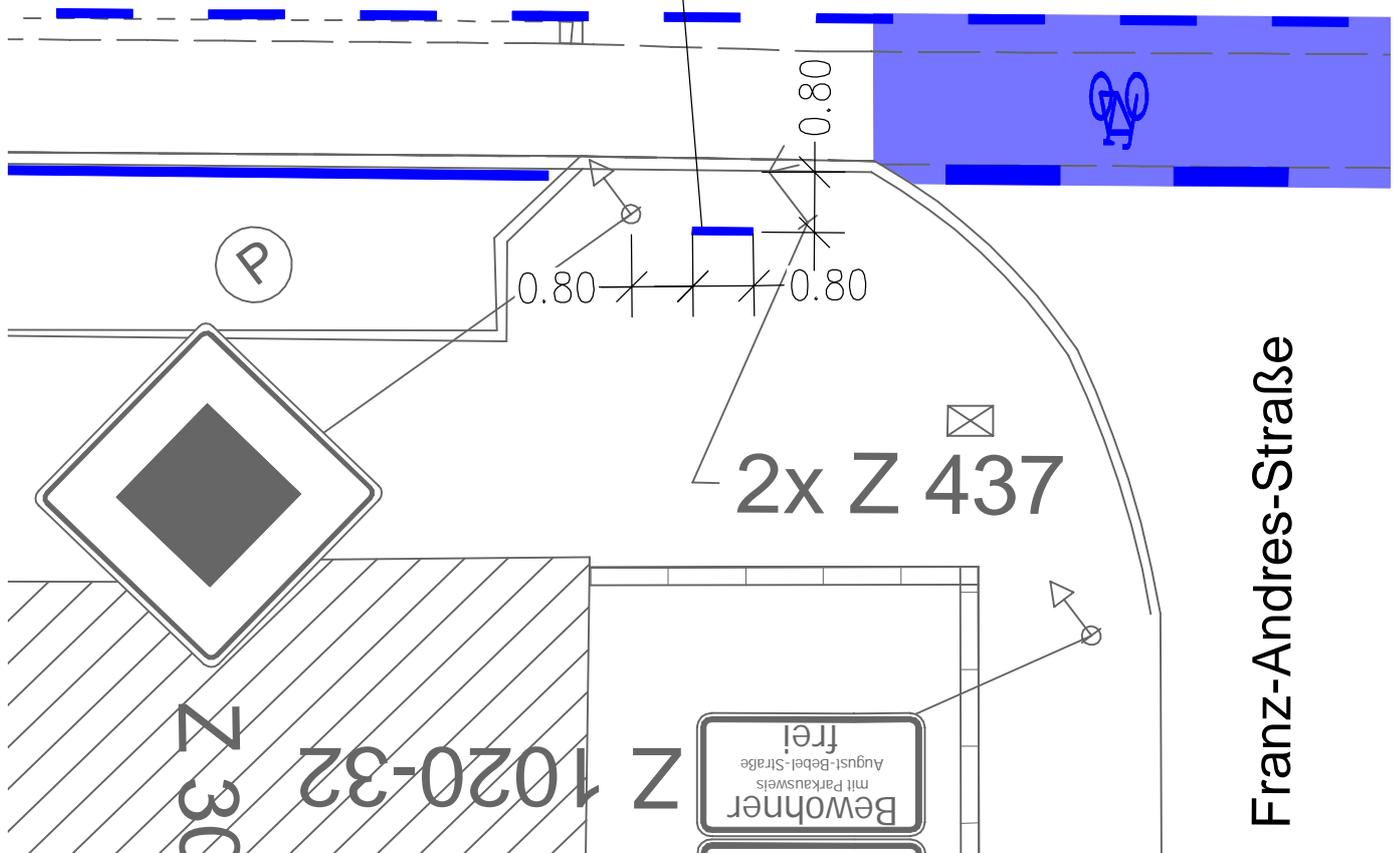
Sonderprogramm "Stadt und Land"
Radverkehrsanlage Ludwig-Wucherer-Straße
Halle (Saale)

Hinweis:
 Neue Markierung, Beschilderung, Fahrradanhänger
 und LSA-Ausrüstung in blauer Farbe dargestellt.



Ludwig-Wucherer-Straße

1x Fahrradanhänger



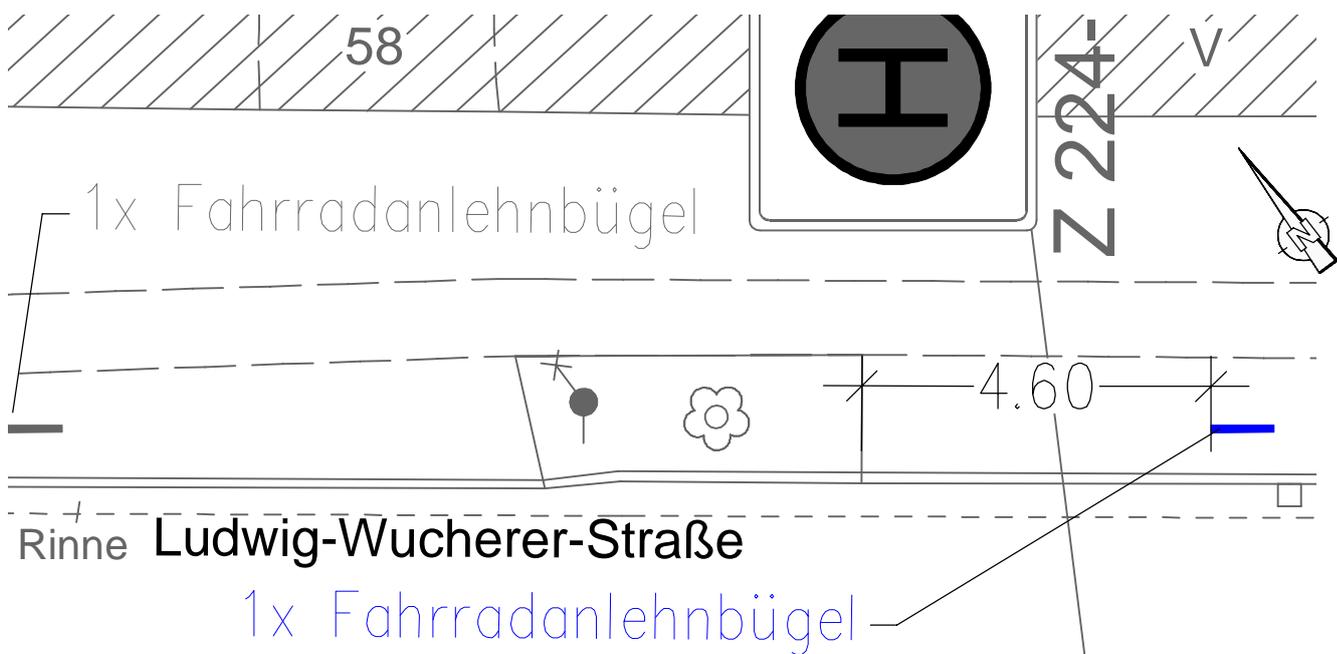
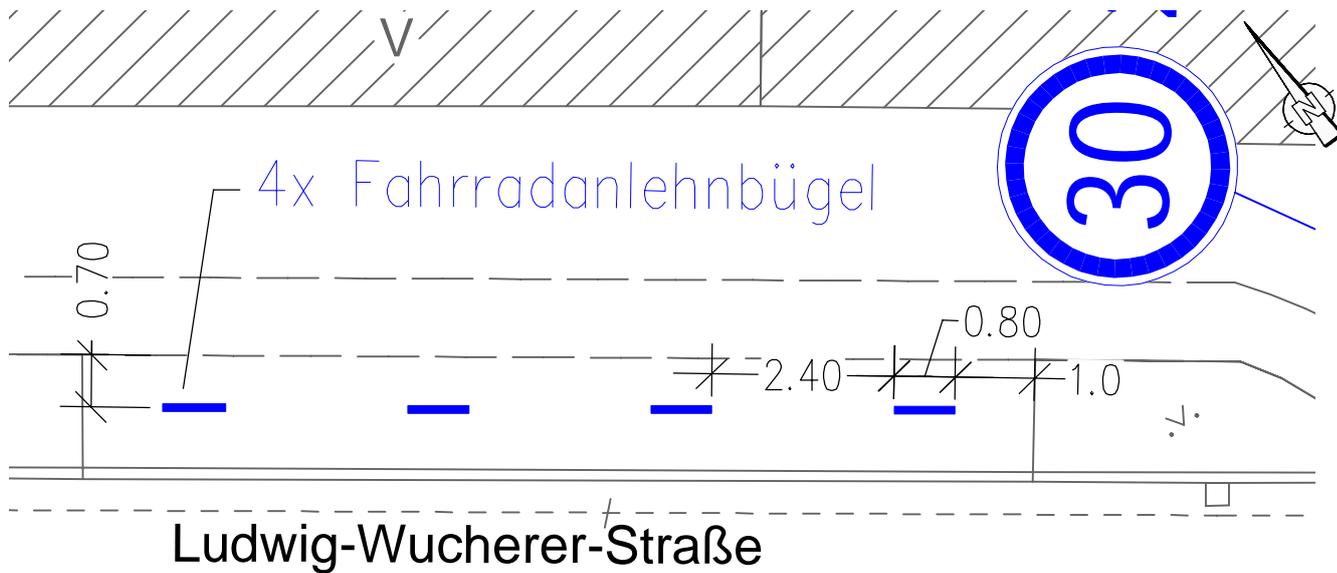
Franz-Andres-Straße

Kartengrundlage:
 Stadtgrundkarte
 Stadt Halle (Saale), Fachbereich Städtebau und Bauordnung, Abteilung Stadtvermessung

 Straße: Station: 0- bis 0	STADT HALLE (SAALE) Stadtentwicklung und Umwelt Fachbereich Mobilität Marktplatz 1 06108 Halle	Beschlussvorlage Anlage 7.9 Lageplanskizze Fahrradanhänger Ludwig-Wucherer-Straße SÜD / Höhe Franz-Andres-Straße Maßstab 1:100
<p>Sonderprogramm "Stadt und Land" Radverkehrsanlage Ludwig-Wucherer-Straße Halle (Saale)</p>		

Hinweis:

Neue Markierung, Beschilderung, Fahrradanhänger und LSA-Ausrüstung in blauer Farbe dargestellt.



Kartengrundlage:

Stadtgrundkarte

Stadt Halle (Saale), Fachbereich Städtebau und Bauordnung, Abteilung Stadtvermessung

	STADT HALLE (SAALE) Stadtentwicklung und Umwelt Fachbereich Mobilität Marktplatz 1 06108 Halle	Beschlussvorlage Anlage 7.10 Lageplanskizze Fahrradanhänger Ludwig-Wucherer-Straße NORD / Höhe Haus-Nr. 59 Maßstab 1:100
Straße: Station: 0- bis 0		
Sonderprogramm "Stadt und Land" Radverkehrsanlage Ludwig-Wucherer-Straße Halle (Saale)		