Erläuterung zum Variantenbeschluss

Inhaltsverzeichnis

1 Veranlassung

2 Verkehrsbedeutung

3 Ergebnisse der Vorplanung
3.1 Allgemeines
3.2 Beschreibung der Vorzugsvariante
3.3 Straßenraumgestaltung

4 Kosten und Finanzierung

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

6 Termine und weiteres Vorgehen

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

1 Veranlassung

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

Die Fahrbahn des Hallorenrings ist verschlissen mit punktuellen Instandsetzungen. Insbesondere die Gehwege entlang des Hallorenrings bedürfen einer barrierefreien Gestaltung. Die Ebenflächigkeit der Gehwege für eine gefahrlose Nutzung ist nicht mehr gegeben.
Es ist deshalb vor dem Straßenausbau zu untersuchen, ob der Bestandsquerschnitt regelkonform und Optimierungen im Straßenquerschnitt notwendig bzw. möglich sind.

Es wurden Varianten der Straßenraumaufteilung des Hallorenrings geprüft und eine Bewertung dieser Varianten vorgenommen. Von hoher Bedeutung ist dabei der Bereich des Hallmarktes mit dem Fußgängerquerverkehr und der Platzgestaltung.
Die Verkehrsanlage soll verkehrssicher sein, den technischen Regelwerken entsprechen sowie die Belange aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen. Die Gehwege sind mobilitätsbehindertengerecht auszubauen.

2 Verkehrsbedeutung

Die bedeutende Erschließungsstraße leitet die zentrumsnahen Kraftfahrzeugverkehrsströme an der Altstadt vorbei und dient der Erschließung der nordwestlichen Altstadt
(siehe Anlage 1).
Sie entstand nach der Überbauung der hier entlang fließenden Gerbersaale. Der Hallorenring hat große Bedeutung für den Radverkehr von Halle (Saale). Im Bereich des Hallmarktes tritt erhöhter Fußgängerquerverkehr an mehreren Querungsstellen auf. Der Hallorenring hat große Bedeutung für den Stadtverkehr von Halle (Saale) als Bestandteil einer Nord-Süd-Achse. Diese Strecke ist im Straßennetz von Halle als nahräumige Hauptverkehrsstraße klassifiziert und dient maßgeblich der Erschließung der angrenzenden Quartiere. Für die Richtung Süd-Nord hat der Hallorenring diese Klassifizierung (VFS IV-1), aber für die Richtung Nord-Süd hat sie nur Sammelstraßenfunktion, da der der Durchgangsverkehrsstrom über die Ankerstraße verläuft. Weiterhin müssen am Hallorenring auch Anliegerfunktionen erfüllt werden. Das kleinteilige historische Straßennetz bietet keine leistungsfähige alternative Route für die Erschließung der Altstadt. Letztlich erschließt der Hallorenring den Hallmarkt und Markt für Großveranstaltungen mit Sondertransporten. Es befinden sich in der Nähe diverse Stellplatzkapazitäten für Besucherinnen und Besucher der Altstadt.
Der Hallorenring muss zusätzlich funktionieren für temporären innerstädtischen Baustellenverkehr und den daraus resultierenden Umleitungsverkehr. So muss der Hallorenring z.B. während Gleis-oder Brückenbauarbeiten im Bereich Klausbrücke in beide Fahrtrichtungen für alle Fahrzeuge einschließlich Sondertransporte befahrbar bleiben. Darüber hinaus soll eine Straßenbahnverbindung zwischen Glauchaer Straße und Hallmarkt als Freihaltetrasse

in der Planung berücksichtigt werden. Der Verkehrsraum mit der Straßenbahn erfordert eine Mindestfahrbahnbreite von 6,50 m.
Bei Rettungseinsätzen bzw. einer Havarie muss eine Vorbeifahrt an liegengebliebenen Fahrzeugen immer möglich sein (5,50 m befahrbarer Querschnitt). Dies betrifft auch die Vorbeifahrt an Zustell-, Liefer- und Entsorgungsfahrzeugen. Für eine regelmäßige Vorbeifahrt müssen hier mindestens 6,0 m Fahrbahnbreite gewählt werden, um eine frühzeitige Zerstörung der Bordanlagen und Gerinne zu vermeiden.

3 Ergebnisse der Vorplanung

3.1 Allgemeines

Die untersuchten Varianten wurden hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile bewertet. Eine Abwägung ist in Anlage 4 dargestellt.
Innerhalb der sechs dargestellten Varianten wird in Variante 2 auch eine Einbahnstraßenlösung untersucht. Es lässt sich feststellen, dass trotz starken Richtungsverkehrs Süd-Nord ein reiner Einbahnstraßenverkehr zu deutlich längeren Fahrstrecken im Quell- und Zielverkehr der Altstadt führt, somit zu einem erhöhten Fahraufkommen im Umfeld der Spitze und letztendlich zu höheren Umweltbelastungen in der Gesamtbilanz. Die Fahrrelation Nord-Süd dient nicht dem nahräumigen Durchgangsverkehr, sondern der Erschließung der angrenzenden, intensiv genutzten Quartiere im Quell- und Zielverkehr. Dies betrifft folgende Bereiche:

- Mansfelder Straße (einschließlich Bauvorhaben Tuchrähmen)
- Sitze (gesamte oberirdische Erschließung)
- Westliche Altstadt (ca. 1/3 der Altstadt im Umfeld Domplatz, Oleariusstraße, Hallen markt/Markt und Schülershof).

Durch die Verlagerung der Verkehre aus Richtung Norden/Nordosten und in Richtung Süden, Osten und Westen werden die **Bewohnerinnen und** Bewohner der Straßen:

- Ankerstraße
- An der Schwemme
- Robert-Franz-Ring südlich Ankerstraße

deutlich höher belastet. Die Probleme (Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen, Querbarkeit der Straßen für den Fußgängerverkehr, Nutzbarkeit für Radverkehr), die der motorisierte Verkehr hervorruft, werden verlagert. Andere Anwohnende werden somit stärker betroffen sein.
Die Leistungsfähigkeit am Glauchaer Platz wäre bei einer Einbahnstraße geringer, da o. g. zusätzliche Verkehre zu bewältigen sind und die Verkehre aus Richtung Norden nur noch ausschließlich über die Herrenstraße in das Knotensystem eingespeist würden. Die Freigabe der Lichtzeichenanlage am Glauchaer Platz aus Richtung Norden (Hallorenring) könnte vom motorisierten Verkehr kaum genutzt werden, ist aber wegen der Mindestfreigabezeit für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger nicht zu kürzen.
Ähnliche Leistungsfähigkeitsprobleme sind am bereits heute kritischen Knoten Ankerstraße/Mansfelder Straße zu erwarten, für den dann voraussichtlich die Errichtung einer Signalanlage die Konsequenz wäre.

Eine Einbahnstraße würde auch nicht die Situation der Querschnittsbreite für die Anordnung einer zweiten östlichen Baumreihe verbessern. Hier wäre eine Begrünung/Baumpflanzung auf Grund der vorhandenen Medien (Gerbersaale und weitere Leitungs- und Kabeltrassen) nicht möglich.

Planungsziel ist die Anmutung einer durchgehenden Baumreihe auf dem Altstadtring zu erreichen. Die Straßenraumgestaltung soll sich an den bereits realisierten Abschnitten des grünen Altstadtrings (wie Robert-Franz-Ring, Hansering) orientieren.

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

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

3.2 Beschreibung der Vorzugsvariante

Im Ergebnis kann die Variante 5 als die vorteilhafteste bewertet werden (siehe Anlagen 3.1 und 3.2). In dieser Variante wird das Ziel einer klaren, durchgängigen und sicheren Straßenraumgestaltung für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer am besten erreicht. Es können die meisten Baumneupflanzungen am Hallorenring eingeordnet werden, hier auch Baumstandorte vor dem Hotel gegenüber dem Hallmarkt. Um hierfür vor dem Hotel neben der Gerbersaale den nötigen Wurzelraum zu schaffen, müssen die Gehwege und Radverkehrsanlagen wiederaufgenommen und umfangreiche Leitungsumverlegungen vorgenommen werden. Die Variante 5 ist deswegen auch am kostenintensivsten.
Die Variante 5 bringt keinen zusätzlichen Eingriff in das Flächendenkmal Rondell vor dem ehemaligen Polizeipräsidium mit sich. Die Forderungen des Denkmalschutzes können erfüllt werden.
Weiterhin erfolgt keine Fahrbahnverschiebung Richtung Gehweg im Bereich Hotel am Hallmarkt, um die Aufenthaltsqualität nicht weiter einzuschränken.
Wesensmerkmale der Strecke ist eine Fahrbahn mit zwei Fahrstreifen und zwei Schutzstreifen. Auf der Westseite sollen Parkbuchten mit Baumscheiben angeordnet werden. Es schließen sich beidseitig Gehwege an.
Der Straßenausbau beginnt an der Einmündung der Herrenstraße am Glauchaer Platz. In nördliche Richtung wird der östliche Bestandsfahrbahnrand zunächst beibehalten. Die begrünte Verkehrsinsel wird ebenfalls belassen.
Der Radverkehr wird größtenteils beidseitig in einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Nur zwischen der Kellnerstraße und der Bornknechtstraße wird der stadtauswärtsfahrende Radverkehr auf einem Radweg zwischen den Parkständen und dem Gehweg geleitet. Damit wird Platz geschafft, um unter Beachtung des vorhandenen Leitungsbestandes Baumpflanzungen in den Straßenraum einzuordnen.
Am östlichen Fahrbahnrand wird der Bestandsgehweg um die rückzubauende wenig attraktive Grünfläche bis an die Natursteinmauer als Einfriedung der Moritzkirche verbreitert. Zusätzlich wird das Plattenband des östlichen Gehweges über den Bauanfang hinaus entlang der Herrenstraße in östliche Richtung bis zum Bestand erweitert.

In Höhe der Moritzkirche springt die Natursteinmauer am östlichen Gehwegrand in westliche Richtung. An diesem Zwangspunkt wird zugunsten der Fahrstreifenbreite von 3,00 m die Breite des Schutzstreifens auf 1,25 m sowie die Gehwegbreite auf 2,00 m reduziert. Ein weiterer Zwangspunkt ist der Gebäudevorsprung Johanneshospital, mit Gehwegbreitenreduzierung. Im weiteren Straßenverlauf wird der östliche Gehweg in einer leichten Überbreite bis an die Verkehrsinsel vor dem ehemaligen Polizeipräsidium geführt.

Zwischen der Bornknechtstraße und der Kellnerstraße werden im Wechsel zwei Parkstände und eine Baumscheibe am westlichen Fahrbahnrand geplant. Aufgrund der Lage erdverlegter Medien werden die Baumscheiben in ihrer Achse nach Osten verschoben, um die geforderten Sicherheitsabstände zu den jeweiligen Medien einzuhalten. Als Folge daraus wird der Radverkehr in diesem Abschnitt auf einem Radweg zwischen den Parkständen und dem Gehweg geführt. Insgesamt sind fünf neue Baumscheiben vorgesehen.
Eine eventuell mittel- bis langfristige Einrichtung einer Einbahnstraße wäre durch diese bauliche Gestaltung nicht ausgeschlossen.
Auf den Linksabbiegestreifen in die Kellnerstraße wird zugunsten einer klaren, geradlinigen Linienführung verzichtet **– auch im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage ist der Linksabbiegestreifen verzichtbar.** Es kommt zu keiner Einschränkung der Seitenbereiche. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen ist bei der vorhandenen Verkehrsstärke des Hauptstroms und der Linksabbieger ein Verzicht auf einen Linksabbiegestreifen möglich, zumal die Querschnittsbelegung sich unsymmetrisch verteilt (geringerer Gegenverkehr für den Linksabbieger).
Ein Umbau zum Zugang der überbauten Gerbersaale ist bei dieser Variante nicht notwendig. Im Abschnitt B wird der westliche Fahrbahnrand in Richtung Stadtzentrum verschoben. Somit ergibt sich zusätzlich die Möglichkeit, weitere fünf Baumscheiben anzuordnen.
Zwischen den Baumscheiben werden jeweils zwei Parkstände geplant.
Auf den Linksabbiegestreifen in die Salzgrafenstraße wird ebenfalls verzichtet. Die Verkehrsführung gewinnt an Übersichtlichkeit. Diese Maßnahme wertet zudem das Stadtbild zusätzlich auf.
Die Überquerungsstelle mit Mittelinsel auf dem Hallorenring in Höhe der Verkehrsinsel vor dem ehemaligen Polizeipräsidium wird durch eine Lichtsignalanlage ersetzt. Bei Wegfall der Mittelinsel ist bei der vorhandenen Verkehrsbelegung nach der Richtlinie für Stadtstraßen eine Lichtsignalanlage erforderlich. Es wird somit in diesem Abschnitt eine klare und strukturierte Linienführung erreicht. Die Mittelinsel in Höhe des Hallmarktes wird in der Geometrie so angepasst, dass eine möglichst orthogonale Wegbeziehung zwischen dem jeweiligen Fahrbahnrand und der Insel entsteht.
Die Verkehrsinsel vor dem ehemaligen Polizeipräsidium wird mit seiner Bordführung nahezu belassen, da es sich um einen strukturell bedeutsamen konstituierenden Bestandteil des Denkmalbereichs handelt. Die Vorfahrt vor dem Gebäude soll in der Bestandsgeometrie mit Natursteinbreitborden eingefasst und Natursteinpflaster befestigt werden. Vor dem ehemaligen Polizeipräsidium soll das Bestandsplattenband aus Naturstein im Gehweg erhalten bleiben. Die Behindertenstellplätze im Einmündungsbereich zur Salzgrafenstraße werden in Richtung Süden verschoben. Damit soll eine Achse für die Fußgehenden ohne Behinderungen zwischen dem Einkaufsmarkt und dem östlichen Gehweg der Dreyhauptstraße geschaffen werden.
Die Taxistellflächen am westlichen Hallmarkt werden in ihrer Anzahl beibehalten. Die Trennung zum Hallorenring erfolgt über eine abweichende Oberflächenbefestigung mit Natursteinpflaster. Zusätzlich ist eine minimale Anhebung der Fläche geplant. Dieser hat den zusätzlichen positiven Effekt, den Knotenpunkt Salzgrafenstraße/Hallorenring übersichtlicher zu gestalten und für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer begreifbarer zu machen.

Zwischen den Taxistellflächen und dem Hallorenring wird zusätzlich eine Verkehrsinsel als optische Trennung errichtet. Diese Verkehrsinsel soll ebenso wie das Rondell mit einem Natursteinkleinpflaster befestigt werden. Die Befestigung der Taxistellflächen, der Salzgrafenstraße und der Vorfahrt vor dem ehemaligen Polizeipräsidium erfolgt in Natursteingroßpflaster**.**

Im Falle einer mittel- bzw. langfristig nicht auszuschließenden Einbahnregelung auf dem Altstadtring könnte dieser Bereich ohne größere Umbauten verkehrsorganisatorisch angepasst werden.

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

3.3 Straßenraumgestaltung

Begrünung

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

Materialwahl

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

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

Beleuchtung

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

4 Kosten und Finanzierung

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

In der Kostenschätzung wurden Baukosten im Umfang von ca. ~~3.906.000~~ **6.347.360** Euro brutto ermittelt.

Die notwendige Anpassung der Kosten auf Grund der aktuellen volkswirtschaftlichen Entwicklungen erfolgt mit Fortschreibung der Haushaltsplanung ~~2023~~ **2024**ff.

Dauerhafter Grunderwerb ist nicht erforderlich.

Die Unterhaltungskosten für die Verkehrsanlage sind in Anlage 5 enthalten.

5 Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragen sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit

Die Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten liegt als Anlage 6 bei.
Die Hinweise werden bei den folgenden Planungsphasen beachtet. Der Wechsel von Schutzstreifen zum Radweg (Radverkehr Richtung Süd, Bereich Kellnerstraße) ist zwingend notwendig bei der Absicht von Baumneupflanzungen und unter Beachtung des Leitungsbestandes. Eine Fortsetzung des Radweges zur Herrenstraße ist mit Blick auf die Entwicklung der Fläche Herrenstraße/Bornknechtstraße zu prüfen. Die vorliegende Straßenplanung wurde in Absprache mit ~~dem~~ **den Grundstückseigentümerinnen und** Grundstückseigentümern entwickelt (Führung Fahrbahnbord und Gehweg). Eine Verschiebung der Fahrbahnfläche in Richtung Ost, zu Gunsten eines selbständigen Radweges, hätte eine weitere Reduzierung der schon zu geringen Breiten der Gehflächen zur Folge. Dies kann im Hinblick auf die angestrebte Revitalisierung des ehemaligen Polizeipräsidiums nicht akzeptiert werden.

Die Richtlinien für die Anlage von Fußgängerüberwegen wurden beachtet:
Nach Tabelle 2 (Einsatzbereiche für FGÜ) ist ein Fußgängerüberweg über 150 Fg/h und 200 bis 300 Kfz/h möglich. An der Fußgängerfurt Salzgrafenstraße-Einkaufsmarkt sind Belegungswerte bis 1000 Kfz/h im Querschnitt ausgewiesen. An der Fußgängerquerungsstelle Hallmarkt-Fußgängerzone weist die stärker belastete Fahrtrichtung noch ca. 500 Kfz/h auf. Somit empfiehlt sich nach der R-FGÜ 2001 kein Fußgängerüberweg. In Übereinstimmung mit der Richtlinie für Stadtstraßen Bild 77 (Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen an zweistreifigen Straßen) wird eine Lichtsignalanlage an der Überquerungsstelle Salzgrafenstraße-Einkaufsmarkt planerisch vorgesehen. An der Fußgängerquerungsstelle Hallmarkt-Fußgängerzone ist eine Mittelinsel geplant.
Die technische Ausbildung der Parkbuchten wird in der Entwurfsplanung konkretisiert.
Die Ergebnisse der Prüfung der Kriterien der Familienverträglichkeit laut Katalog B sind in der Anlage 7 dargestellt.
Die Ergebnisse der Prüfung der Kriterien für die Barrierefreiheit sind in der Anlage 8 dokumentiert.

6 Termine und weiteres Vorgehen

- ~~Variantenbeschluss Juli 2022~~
- Baubeschluss Februar ~~2023~~ **2024**
- ~~optional Planfeststellung Februar 2024~~
- Ausführungsplanung ~~Juni 2024~~ **2025**
- Bau ~~2025~~, Verkehrsfreigabe ~~Ende 2025~~ **2026**

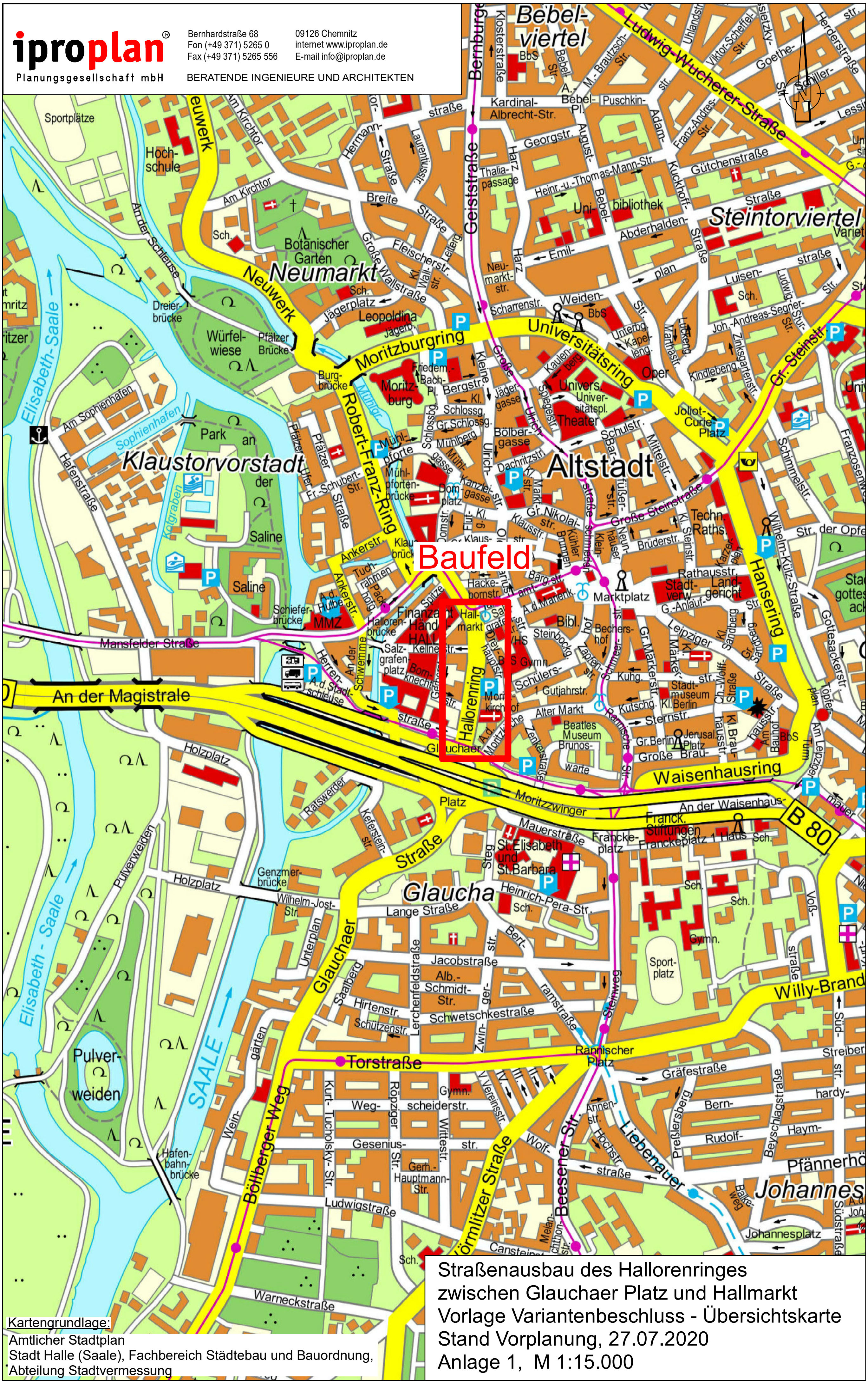
Auf der Grundlage der mit diesem Beschluss bestätigten Vorplanung soll die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erstellt werden.

iproplan®
Planungsgesellschaft mbH

Bernhardstraße 68
Fon (+49 371) 5265 0
Fax (+49 371) 5265 556

09126 Chemnitz
internet www.iproplan.de
E-mail info@iproplan.de

BERATENDE INGENIEURE UND ARCHITEKTEN



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

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

CARD/1

Variantenübersicht

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

Kartengrundlage:

Stadtgrundkarte mit Angaben des Liegenschaftskatasters
Stadt Halle (Saale), Fachbereich Planen, Abteilung Stadtvermessung
ALKIS © GeoBasis-DE / LVermGeo LSA, 12/2019 / A18-42603-09-14

Lagestatus 150 (LS 150)
Höhenstatus über NHN (DHHN2016)

LEGENDE PLANUNG

- Grünfläche
- Fahrbahn Asphalt
- Gehweg
- Schutzstreifen Rad Fahrbahn
- Fahrbahn Großpflaster
- Baumneupflanzung
- Parken/ Fahrbahninsel
- Radweg
- Zufahrt
- begehbarer Rasenpflasterstreifen
- Grenzen Sanierungsgebiet "Historischer Altstadtkern"
- Zufahrt Bestand

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

Pflasterfläche erhöht
3 cm Bordanschlag umlaufend

Taxistand analog Bestand
7 Stellflächen

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

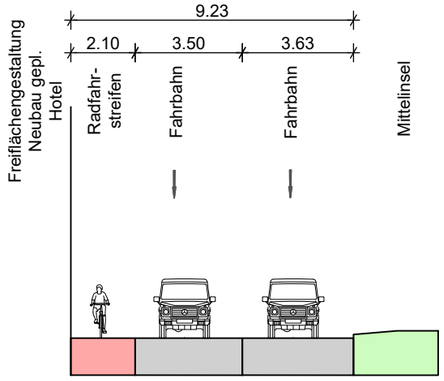
ipro plan
Planungsgesellschaft mbH
Bernhardstraße 68 09126 Chemnitz
Fon (+49 371) 5265 0 internet www.iproplan.de
Fax (+49 371) 5265 556 E-mail info@iproplan.de
BERATENDE INGENIEURE UND ARCHITEKTEN

CARD/1

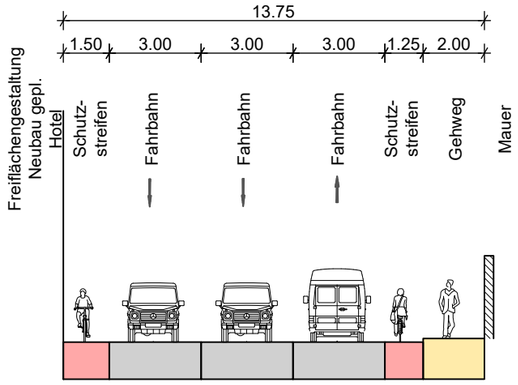
Variante 5: Teil A Glauchaer Platz - Kellnerstraße

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

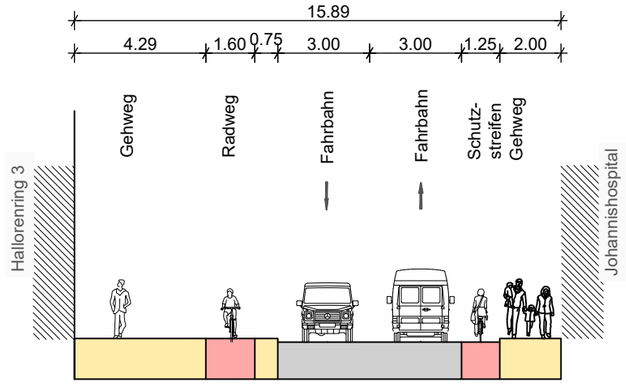
RQ 1 Glauchaer Platz (Gehweg am geplanten Hotel entlang)



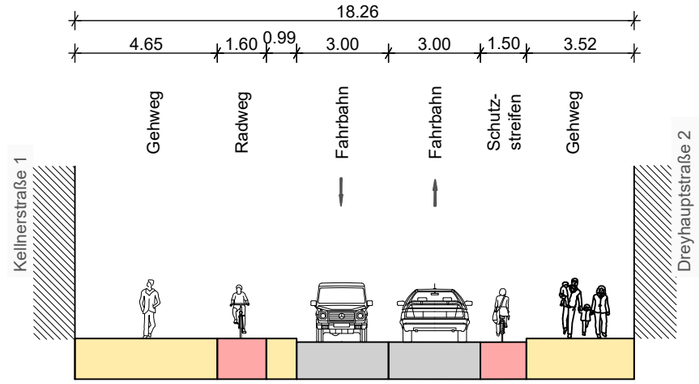
RQ 2 Einengung Höhe Moritzkirche (Gehweg am geplanten Hotel entlang)



RQ 3 Einengung Höhe Haus Nr. 3



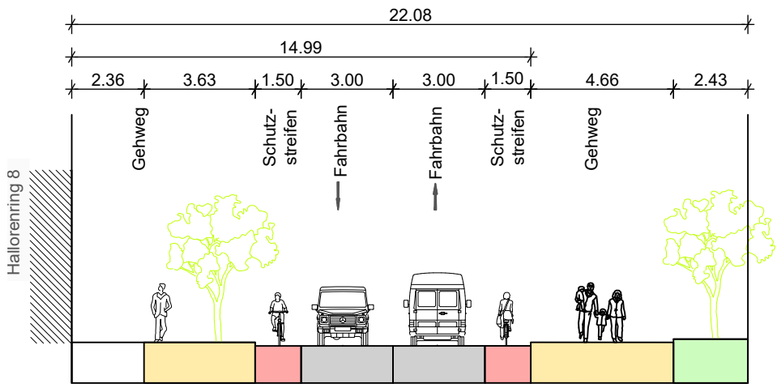
RQ 4 Höhe Haus Kellnerstraße Nr. 1



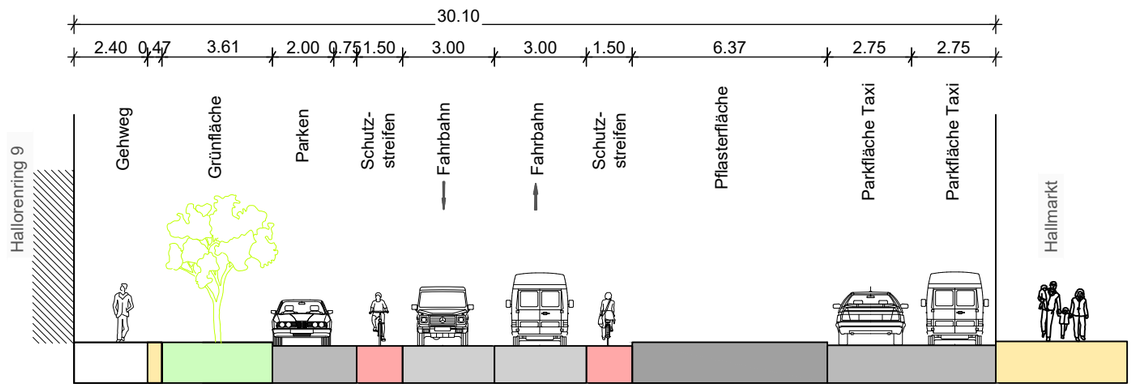
Teil B Polizeipräsidium/ Hallmarkt

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

RQ 5 Höhe Haus Hallorenring Nr. 8



RQ 6 Höhe Haus Hallorenring Nr. 9



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

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

Maßstab 1:200

Straßenausbau Hallorenring - Zwischen Glauchaer Platz und Hallmarkt

Anlage 4

Vorplanung, Variantenabwägung

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

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

Straßenausbau des Hallorenringes zwischen Glauchaer Platz und Hallmarkt

Anlage 5

Unterhaltungskosten bei Umsetzung der Vorzugsvariante (im Vergleich zum Bestand)

Stadt Halle

lfd. Nr.	Unterhaltungsaufwendungen	Einheit	Menge	Aufwand [€/Einheit]	Kosten/Jahr [€]	Gesamtkosten/Jahr [€]	Kostenänderung/Jahr [€/Jahr]
1	**Lichtsignalanlage**						**6.500,00 €**
1.1	Neubau	Stck	1	6.500,00 €		**6.500,00 €**	
1.2	Bestand	Stck	0	6.500,00 €		**0,00 €**	
2	**Fußgängerüberwege**						**0,00 €**
2.1	Neubau	Stck	0	300,00 €		**0,00 €**	
2.2	Bestand	Stck	0	300,00 €		**0,00 €**	
3	**Grünflächen**						**1.762,40 €**
3.1	**Neuanlage**					**1.797,20 €**	
3.1a	Rasenflächen mähen/pflegen	m²	116	0,30 €	34,80 €		
3.1b	sonstige städtische Grünfläche	m²	53	0,30 €	15,90 €		
3.1c	Straßenbegleitbäume	Stck	10	174,65 €	1.746,50 €		
3.2	**Bestand**					**34,80 €**	
3.2a	Rasenflächen mähen/pflegen	m²	116	0,30 €	34,80 €		
3.2b	sonstige städtische Grünfläche	m²	0	0,30 €	0,00 €		
3.2c	Straßenbegleitbäume	Stck	0	174,65 €	0,00 €		
4	**Flächen für Straßenunterhaltung**						**294,00 €**
4.1	**Neubau**					**9.762,20 €**	
4.1a	Fahrbahn	m²	4024	1,40 €	5.633,60 €		
4.1b	Gehweg/Radweg	m²	2949	1,40 €	4.128,60 €		
4.2	**Bestand**					**9.468,20 €**	
4.2a	Fahrbahn	m²	4327	1,40 €	6.057,80 €		
4.2b	Gehweg/Radweg	m²	2436	1,40 €	3.410,40 €		
5	**Flächen für Regenwassergebühr der Stadt**						**294,00 €**
5.1	**Neubau**					**9.762,20 €**	
5.1a	Fahrbahn	m²	4024	1,40 €	5.633,60 €		
5.1b	Gehweg/Radweg	m²	2949	1,40 €	4.128,60 €		
5.2	**Bestand**					**9.468,20 €**	
5.2a	Fahrbahn	m²	4327	1,40 €	6.057,80 €		
5.2b	Gehweg/Radweg	m²	2436	1,40 €	3.410,40 €		

6	**Flächen für Unterhaltung Straßenentwässerung**						**48,30 €**
6.1	**Neubau**					**1.603,79 €**	
6.1a	Fahrbahn	m²	4024	0,23 €	925,52 €		
6.1b	Gehweg/Radweg	m²	2949	0,23 €	678,27 €		
6.2	**Bestand**					**1.555,49 €**	
6.2a	Fahrbahn	m²	4327	0,23 €	995,21 €		
6.2b	Gehweg/Radweg	m²	2436	0,23 €	560,28 €		
7	**Markierung und Beschilderung**						**34,00 €**
7.1	**Neubau**					**2.306,00 €**	
7.1a	Markierung	m	928	2,00 €	1.856,00 €		
7.1b	Pfeile/Piktogramme	Stck	6	15,00 €	90,00 €		
7.1c	Schilder	Stck	18	20,00 €	360,00 €		
7.2	**Bestand**					**2.272,00 €**	
7.2a	Markierung	m	806	2,00 €	1.612,00 €		
7.2b	Pfeile/Piktogramme	Stck	12	15,00 €	180,00 €		
7.2c	Schilder	Stck	24	20,00 €	480,00 €		
8	**Vorwegweisung**						**0,00 €**
8.1	**Neubau**					**185,00 €**	
8.1a	Schilderbrücken	Stck	0	2.000,00 €	0,00 €		
8.1b	VWW	Stck	1	75,00 €	75,00 €		
8.1c	Tabelle-WW	Stck	2	55,00 €	110,00 €		
8.2	**Bestand**					**185,00 €**	
8.2a	Schilderbrücken	Stck	0	2.000,00 €	0,00 €		
8.2b	VWW	Stck	1	75,00 €	75,00 €		
8.2c	Tabelle-WW	Stck	2	55,00 €	110,00 €		
9	**Straßenausstattung**						**0,00 €**
9.1	**Neubau**					**240,00 €**	
	Fahrradabstellbügel	Stck	8	30,00 €	240,00 €		
9.2	**Bestand**					**240,00 €**	
	Fahrradabstellbügel	Stck	8	30,00 €	240,00 €		
10	**Straßenbeleuchtung**						**0,00 €**
10.1	**Neubau**					**840,00 €**	
	Leuchten	Stck	6	140,00 €	840,00 €		
10.2	**Bestand**					**840,00 €**	
	Leuchten	Stck	6	140,00 €	840,00 €		

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

Anlage: 6

Geschäftsbereich des Oberbürgermeisters
DLZ Integration und Demokratie
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter

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

Halle (Saale), 12.03.2021

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

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

Die Vorzugsvariante 5 wird von meiner Seite grundsätzlich bestätigt.

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

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

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

Ralf Bucher
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter

Anlage: 7

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

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

Prüfung Vorplanung durch 66 am 02.09.2020
Prüfung Entwurfsplanung durch 66 am …
Prüfung Ausführungsplanung durch 66 am …
Bauabnahme durch 66 am …

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

Nr.:	Frage	Relevant ja	Relevant nein	Berücksichtigt ja	Berücksichtigt nein	Bemerkungen
09	Sind die Gehwege kind- und behindertengerecht gestaltet?	x		x		laut Regelwerk
10	Wurden bei der Planung des Öffentlichen Personennahverkehrs die Schulwege der Kinder berücksichtigt und in die Schulwegeplanung einbezogen?		x		x	
11	Wurden bei der Planung des Öffentlichen Personennahverkehrs die Belange der Eltern (Umsteigen, Verkehrstaktung) berücksichtigt?		x		x	
12	Erfolgte bei der Straßenbeleuchtung eine Berücksichtigung der Interessen von Fußgängern?	x		x		laut Regelwerk
13	Wurden Querungshilfen (Brücken, Tunnel, Fußgängerwege usw.) geplant/eingerichtet?	x		x		Querungsstellen mit LSA bzw. Mittelinsel

Geschäftsbereich Stadtentwicklung und Umwelt
Fachbereich Mobilität
Abteilung Verkehrsplanung

Stand: 27.07.2020

Formblatt: **Checkliste - Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen** Stand: 30.07.2018

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

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

Leistungsphase: Vorplanung

Prüfung Vorplanung durch FB Planen am 01.09.2020 Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am ……..…….
Prüfung Entwurfsplanung durch FB Bauen am ……..……. Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am ……..…….
Prüfung Ausführungsplanung durch FB Bauen am ……..……. Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am ……..…….
Bauabnahme durch FB Bauen am ……..……. Kenntnisnahme durch den Behindertenbeauftragten Herrn Dr. Fischer am ……..…….

Hinweis: In der nachfolgenden Checkliste sind die wesentlichen Anforderungen für die barrierefreie Gestaltung des öffenlichen 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.

Es gibt keine Ausnahmen. Somit muss von den Vorgaben nicht abgewichen werden und es kann vollständig barrierefrei gebaut werden.

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

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

	Muldenrinnen: max. Tiefe 1/30 ihrer Breite [3.)]		x		
	Abgrenzung von niveaugleich angrenzenden Funktionsbereichen taktil und visuell		-	-	-
	• unterscheidbarer Oberflächenbelag oder		x		
	• Trennstreifen (Begrenzungsstreifen)		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	x			
	• unter Balkonen, wenn lichte Höhe kleiner als 2,25 m ist	x			
	Poller in der nutzbaren Gehwegbreite		-	-	-
	• Höhe mindestens 0,90 m	x			
	• visuell stark konstrastierende Sicherheitsmarkierung mindestens im oberen Drittel	x			
5.1.2	Engstellen barrierefrei nutzbar		-	-	-
	• lichte Breite: max. Reduzierung 0,90 m		x		
	• max. Länge der Engstelle 18,0 m		x		
	• Durchgangsbreite (Tiefe) zwischen Umlaufschranken mind. 1,50 m	x			

1.2 **Überquerungsstellen**

1.2.1 Relevante Regelwerke, Richtlinien und Empfehlungen in der jeweiligen aktuellen Fassung
Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Teil S Stadtstraßen (HBS)
Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)

1.2.2 Planungsparameter
differenzierte Breiten im Seitenraum u. Maßnahmen im Querverkehr (EFA Tabelle 2)
Einsatzkriterien von Querungsanlagen (EFA Punkt 3.3.2)

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

	• Kombination aus Auffindestreifen und Richtungsfeld		x		
	• visuell zur Fahrbahn kontrastierender Bord		x		

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind: nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
	Bodenindikatoren		-	-	-
	• visuell und taktil kontrastierender Auffindestreifen in Noppenstruktur, der über die gesamte Gehwegbreite verlegt ist		x		
	• visuell und taktil kontrastierendes Richtungsfeld in Rippenstruktur, das in Überquerungs-richtung weist		x		
	• visuell und taktil kontrastierendes Sperrfeld in Rippenstruktur parallel zur Fahrbahn zur Absicherung der Nullabsenkung		x		
5.3.2	**Überquerungsstellen gesichert mit gemeinsamer Querung**		-	-	-
	Bord		-	-	-
	• Bordhöhe 3 cm		x		
	• über die gesamte Überquerungsstellenbreite		x		
	• Ausrundung der Bordkante 20 mm		x		
	• visuell zur Fahrbahn konstrastierender Bord		x		
	Auffindbarkeit des erhöhten Bordes		-	-	-
	• durch Bodenindikatoren		x		
	• Kombination aus Auffindestreifen und Richtungsfeld		x		
	Bodenindikatoren		-	-	-
	• visuell und taktil kontrastierender Auffindestreifen in Noppenstruktur, der über die gesamte Gehwegbreite verlegt ist		x		
	• visuell und taktil kontrastierendes Richtungsfeld in Rippenstruktur, das in Überquerungs-richtung weist		x		
5.3.4	**Überquerungsstellen ungesichert mit getrennter Querung**		-	-	-
	Bord		-	-	-
	• differenzierte Bordhöhe		x		
	• mind. 6 cm für blinde und sehbehinderte Menschen (auf kreuzungsabgewandter Seite)		x		
	• auf Fahrbahnniveau (Nullabsenkung) für Rollstuhl- und Rollatornutzer (auf kreuzungs-		x		

	zugewandter Seite)		^		
	Nullabsenkung		-	-	-
	• 1 m Breite		x		

Pkt. DIN	Forderung der DIN 18040-3	Die Punkte sind: nicht relevant	werden umgesetzt	eingeschr. umgesetzt	werden nicht umgesetzt
	Auffindbarkeit des erhöhten Bordes		-	-	-
	• durch Bodenindikatoren		x		
	• Richtungsfeld am Fahrbahnrand		x		
	• bei Gehwegbreite > 5 m zusätzliches Aufmerksamkeitsfeld an der inneren Leitlinie		x		
	• visuell zur Fahrbahn kontrastierender Bord		x		
	Bodenindikatoren		-	-	-
	• visuell und taktil kontrastierendes Richtungsfeld in Rippenstruktur, das in Überquerungs-richtung weist		x		
	• gegebenenfalls zusätzliches Aufmerksamkeitsfeld an der inneren Leitlinie in Noppenstruktur		x		
	• visuell und taktil kontrastierendes Sperrfeld in Rippenstruktur parallel zur Fahrbahn zur Absicherung der Nullabsenkung		x		
5.3.4	**Überquerungsstellen ungesichert mit gemeinsamer Querung**		-	-	-
	Bord		-	-	-
	• Bordhöhe 3 cm		x		
	• über die gesamte Überquerungsstellenbreite		x		
	• Ausrundung der Bordkante 20 mm		x		
	• visuell zur Fahrbahn konstrastierender Bord		x		
	Auffindbarkeit		-	-	-
	• gegebenenfalls durch Bodenindikatoren (Richtungsfeld am Fahrbahnrand)		x		
	Bodenindikatoren		-	-	-
	• gegebenenfalls visuell und taktil kontrastierendes Richtungsfeld in Rippenstruktur, das in Überquerungsrichtung weist		x		
5.3.3	**Lichtsignalanlagen**		-	-	-
	• Mast von LSA visuell kontrastierend, akustisch und/oder taktil auffindbar		x		
	• Anforderungsgerät visuell kontrastierend zum Mast, Befestigungshöhe 85 cm		x		

	• Freigabesignal muss akustisch und/oder taktil übermittelt werden		x		
	• erhöhte visuelle Erkennbarkeit des Fußgänger-Rotsignals ggü. Fußgänger-Grünsignal		x		
	• Grünzeitbemessung mit einer Gehgeschwindigkeit von 1,20 m/s (näheres regelt RilSA) **5.)**		x		
5.3.5	**Mittelinseln**		**-**	**-**	**-**
	• Breite mind. 2,50 m, in der Regel 3,00 m		x		
	• visuell und taktil wahrnehmbare Querabgrenzung mit mind. 3 cm hohen Borden		x		

1.3 **Anlagen des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs ***

1.3.1 Relevante Regelwerke, Richtlinien und Empfehlungen in der jeweiligen aktuellen Fassung
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt),
Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)
Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG)
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Teil S Stadtstraßen (HBS)

1.3.2 Planungsparameter
Räumliche Nutzungsansprüche (RASt Punkt 4.4 und Tabelle 22) Entwurf (EAR Punkt 4)

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

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		-	-	-
	• Bewegungsflächen		x		
	• Gehwegmindestbreiten		x		
	• Überquerungsstellen		x		
	stufenlose Erreichbarkeit von Elementen		x		
	Sitzbänke mit		-	-	-
	• Arm- und Rückenlehne	x			
	• Sitzhöhe zwischen 0,46 m und 0,48 m	x			
	• für Rollstuhlbenutzer neben Sitzbänken entsprechende Bewegungsflächen vorsehen	x			
	• Sitzbänke ohne Armlehnen punktuell vorsehen zum Umsetzen von Rollstuhlbenutzenden mit entsprechender Bewegungsfläche	x			
		x			
	rechtzeitige Wahrnehmbarkeit durch blinde Menschen: $_{4.}$)		-	-	-
	• taktil erfassbare Elemente nach DIN 18040-1 oder		x		
	• taktil deutlich erfassbarer Wechsel des Oberflächenbelages vor dem Element (mind. eine Tiefe von 0,60 m, mind. in Breite des Hindernisses) oder		x		
	• Bodenindikatoren nach DIN 32984		x		
	rechtzeitige Wahrnehmbarkeit durch sehbehinderte Menschen:		-	-	-
	• kontrastierende Gestaltung der Elemente zu ihrer Umgebung		x		
	Deutlich visuelle Erkennbarkeit von:		-	-	-
	• Glaswänden	x			

	• Glastüren	x			
	• großflächig verglaste Wände und Türen	x			
	mittels zwei Sicherheitsmarkierungen:		-	-	-
	• mindestens 0,08 m hoch	x			
	• reichen über die gesamte Glasbreite	x			
	• visuell stark konstrastierend	x			
	• Wechselkontrast	x			
	Lage der Sicherheitsmarkierung in einer Höhe zwischen:		-	-	-
	• 0,40 m bis 0,70 m	x			
	• 1,20 bis 1,60 m	x			

1.7 **Baustellen**

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

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

1.) Querungen über den Straßenzug Hallorenring können nicht an allen Einmündungen angeboten werden. Das Querungsangebot entspricht dem Bestand.

2.) Ein barrierefreier Zugang zu den Stellpätzen wird sichergestellt. Ein stufenloser Zugang zu den Taxistellplätzen kann nicht realisiert werden, da die Baugrenze direkt am Bestandsbord am Hallmarkt endet. Der Bord soll im Bestand erhalten bleiben. Weiterhin stellt der Hallmarkt ein Flächendenkmal dar. Der notwendige Eingriff in die Bausubstanz zur Absenkung der Bordsteine kann daher nicht garantiert werden.

3.) Industriell vorgefertigte Muldenrinnen mit 30 cm Breite haben in der Regel eine Stichhöhe von mind. 1,5 cm (> 1/30). Die Höhe von 1,5 cm wird bei vorgefertigten Bauteilen akzepziert. Bei Rinnen, die handwerklich aus Einzelsteinen gesetzt werden, ist die Stichhöhe 1,0 cm bei 30 cm Breite einzuhalten.

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