



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **IV/2008/07490**
Datum: 12.09.2008
Bezug-Nummer.
Kostenstelle/Unterabschnitt: 1.6100.650000
Verfasser: Dezernat II Planen, Bauen
und Umwelt

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	07.10.2008	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	29.10.2008	öffentlich Entscheidung

Betreff: Gestaltungsbeschluss zum Ausbau der Mansfelder Straße und des Hallorenringes zwischen Hackebornstraße und Schieferbrücke einschließlich der Sanierung der Klausbrücke und der Gerbersaale

Beschlussvorschlag:

1. Verkehrsführung

Der Stadtrat beschließt die Beibehaltung der heutigen Verkehrsführung (Einrichtungsverkehr im Robert-Franz-Ring in Richtung Norden auf Grundlage der Verkehrskonzeption Spitze).

2. Verkehrsanlagen und Klausbrücke

Der Stadtrat bestätigt die Variante (0+) der Vorplanung **aber mit breiterer Brückenplatte, die einen späteren Ausbau des Robert-Franz-Ringes für einen Zweirichtungsverkehr ermöglicht**, als Grundlage der weiteren Planung. Eine Fortführung des Querschnittes bis zur Talamtstraße wird geprüft.

3. Gerbersaale

Der Stadtrat beauftragt die Stadtverwaltung gemeinsam mit der HWA die Planung für die Sanierung der Gerbersaale durchzuführen. Daraus ggf. resultierende Verkehrsbauten sind analog vorzubereiten und dem Stadtrat mit dem Baubeschluss zur Bestätigung vorzulegen.

4. Realisierung

Es wird eine gemeinsame Realisierung aller 3 Maßnahmen im Jahr 2010 angestrebt, um den Straßen- und Straßenbahnverkehr nur einmal unterbrechen zu müssen.

Finanzielle Auswirkung:

Haushaltsstelle: VerwHH :
VermHH :

Dr. Thomas Pohlack
Bürgermeister

Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung

Gestaltungsbeschluss zum Ausbau der Mansfelder Straße und des Hallorenringes zwischen Hackebornstraße und Schieferbrücke einschließlich der Sanierung der Klausbrücke und der Gerbersaale

Sowohl der Straßenzug der Mansfelder Straße zwischen Schieferbrücke und Klausbrücke als auch die Klausbrücke mit dem nach Süden anschließenden Teilstück des Hallorenringes bis Hackebornstraße befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand. Für die Klausbrücke besteht ein dringendes Sanierungserfordernis. Ferner muss die Überbauung der Gerbersaale dringend ertüchtigt werden. Aufgrund der engen technischen und räumlichen Abhängigkeiten und zur Vermeidung mehrfacher Vollsperrungen des Hallorenringes und der Klausbrücke müssen die Maßnahmen zusammenhängend komplex durchgeführt werden. Der Ausführungszeitraum liegt wegen der Bauschäden im Jahr 2010.

Die Alternativen der Verkehrsführung sind umfassend untersucht worden. Im Ergebnis steht die Empfehlung, die jetzige Verkehrsführung beizubehalten.

Die wesentlichsten funktionalen Grundlagen und Gestaltungsziele für die baulichen Maßnahmen an den Verkehrsanlagen sind:

- Funktional:
 - Erneuerung der Fahrbahndecken und Gehwege
 - Herstellung der erforderlichen Radverkehrsanlagen
 - Regelkonforme Erneuerung der Gleise (Beseitigung Begegnungsverbot)
 - Schaffung mobilitätsbehindertengerechter Haltestellen
 - Signaltechnische Sicherung eines behinderungsfreien Straßenbahnverkehrs
- Gestalterisch:
 - Ausführung der Seitenräume im Hallorenring und auf der Klausbrücke entsprechend Gestaltungshandbuch öffentlicher Raum analog Hansering, Fahrbahn Asphalt
 - Gestaltung Mansfelder Straße qualitativ entsprechend, analog Steinweg

Die Gewölbe der Klausbrücke werden denkmalgerecht saniert. Die darüber befindliche Brückenplatte aus Stahlbeton wird abgebrochen und nach den heutigen Anforderungen neu gebaut. Das Gewölbe über der Gerbersaale wird nach den heutigen verkehrlichen und hydraulischen Anforderungen ertüchtigt.

Die Kosten für die Gesamtmaßnahme einschließlich der Gerbersaale stellen sich nach derzeitigem Stand der Kostenschätzungen und Kostenannahmen wie folgt dar:

Verkehrsanlagen, Straße:	864.000 Bau- und 202.000 Nebenkosten =	1.066.000 €
Verkehrsanlagen, Gleis:	1.605.000 Bau- und 285.000 Nebenkosten =	1.890.000 €
Klausbrücke, Sanierung	990.000 Bau- und 210.000 Nebenkosten =	1.200.000 €
Überbauung Gerbersaale:	4.800.000 Bau- und 500.000 Nebenkosten =	5.300.000 €
Summe	8.161.000 Bau- u. 1.295.000 Nebenkosten =	9.456.000 €
Optional		
Straßenausbau südlicher Hallorenring im Komplex:	420.000 Bau- und 80.000 Nebenkosten =	500.000 €

Sicherung der Finanzierung:

Die Gleisanlagen wurden durch die HAVAG zum Mehrjahresprogramm nach GVFG-Richtlinie angemeldet. Die Sanierung der Klausbrücke über Mittel des städtebaulichen Denkmalschutzes ist gesichert.

Für die Verkehrsanlagen und Gerbersaale wird derzeit mit dem Land über die Förderung verhandelt. Erste positive Äußerungen von Herrn Minister Daehre liegen vor. Ein

Kostenbeitrag der HWA zur Ertüchtigung der Gerbersaale ist in Aussicht gestellt.

Gestaltungsbeschluss zum Ausbau der Mansfelder Straße und des Hallorenringes zwischen Hackebornstraße und Schieferbrücke einschließlich der Sanierung der Klausbrücke und der Gerbersaale

Inhaltsverzeichnis:

1. Notwendigkeit der Maßnahmen
2. Verkehrsführung
3. Gestaltungsgrundsätze Vorzugsvariante 0+
- 3.1 Funktionale Grundsätze
- 3.2 Gestaltung
4. Sanierung der Überbauung über der Gerbersaale
5. Kosten und Finanzierung
6. Belange des Rad- und Fußverkehrs, der Behinderten sowie Familienverträglichkeit
7. Terminrahmen

Anlagen:

- 1.1 Vorplanung, Lageplan, Verkleinerung ohne Maßstab
- 1.2 Vorplanung, Querschnitt Hallorenring
- 1.3 Vorplanung, Querschnitt Mansfelder Straße
2. Regeldetail Hallorenring
3. Übersichtsplan Gerbersaale
4. Rahmenterminplan der Gesamtmaßnahmen
5. Stellungnahme des Rad- und Fußwegebeauftragten (in Arbeit)
6. Familienverträglichkeitsprüfung
7. Kostenrahmen

1. Notwendigkeit der Maßnahmen

Sowohl der Straßenzug der Mansfelder Straße zwischen Schieferbrücke und Klausbrücke als auch die Klausbrücke mit dem nach Süden anschließenden Teilstück des Hallorenringes bis Hackebornstraße befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand.

Für die Klausbrücke besteht ein dringendes Sanierungserfordernis. Hier musste bereits die Benutzung der Seitenräume eingeschränkt werden.

Ferner muss die Überbauung der Gerbersaale dringend ertüchtigt werden. Bei dieser Überbauung handelt es sich um den Unterbau des Hallorenringes. Das Gewölbe weist zahlreiche Risse und zum Teil auch bereits Verformungen auf.

Der Hallorenring ist mit der Klausbrücke Teil des verkehrswichtigen Altstadtringes. Über diesen Straßenzug sowie durch die Mansfelder Straße führt die Straßenbahnverbindung vom Marktplatz nach Halle-Neustadt.

Es ist daher weder für den MIV noch für den Straßenbahnbetrieb vertretbar, mehrfach hintereinander Sperrungen vorzunehmen. Die Maßnahmen müssen somit im unmittelbaren zeitlichen und räumlichen Zusammenhang komplex durchgeführt werden.

2. Verkehrsführung

Die Alternativen der Verkehrsführung für den MIV als Einrichtungsverkehr und Zweirichtungsverkehr sind vorab umfassend untersucht worden. Es wurde herausgearbeitet, dass der Zweirichtungsverkehr auf dem Altstadtring zu einer sinnfälligeren Wegeführung insbesondere für Ortsunkundige führt. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten entsteht auch eine geringe Verkürzung der Wegelängen und Fahrzeiten zur Altstadt. In der Hauptverkehrszeit wird die Erreichbarkeit der Altstadt durch den erwarteten Rückstau und die notwendige Zuflussdosierung verschlechtert. Eine signifikante Verkehrsentlastung des Straßenzuges Ankerstraße / An der Schwemme wird jedoch nicht erreicht. Dem vorgenannten Nutzeffekt stehen Mehrkosten von 2,25 Mio. € gegenüber.

Diese Ergebnisse führen zu der Beschlussempfehlung, die jetzige Verkehrsführung beizubehalten (zur ausführlichen Begründung s. Informationsvorlage der Verwaltung, Planungsausschuss vom 09.09.2008, zu TOP 5.1.1, Vorlage Nr. IV/2008/07454).

3. Gestaltungsgrundsätze Vorzugsvariante 0+ (siehe Anlage 1)

3.1 Funktionale Grundsätze

Der Bauraum kann hinsichtlich des Straßenraumcharakters und der Nutzungsansprüche in drei Teilen charakterisiert werden:

- Abschnitt westlich des Knotenpunktes Ankerstraße / An der Schwemme

Hier könnte die Straßenbahn im Sinne der Förderkriterien in Mittellage, stadtauswärts auf besonderem Bahnkörper geführt werden. Stadtauswärts stünde dem Kfz-Verkehr neben der Gleisanlage eine separate Fahrspur zur Verfügung. Da der kurze Abschnitt (ca. 70 m) Besonderer Bahnkörper funktionale Probleme birgt, werden im Rahmen der weiteren Planungen Alternativen untersucht und mit dem Fördermittelgeber besprochen. Ziel der Stadt ist dabei ein Verzicht auf den Bahnkörper. Stadteinwärts benutzt der Kfz-Verkehr, zugunsten einer separaten Radbahn, den Gleisbereich über die Schieferbrücke kommend mit. Beidseitig können ausreichend breite Gehbahnen angeordnet werden. Der Radverkehr (Radroute A nach Halle-Neustadt) kann beidseitig auf einer separaten Radbahn sicher geführt werden.

Am Knoten Ankerstraße wird die Möglichkeit einer Signalisierung zur flüssigeren Abwicklung des Kfz.- Verkehrs in Richtung Süden erwogen. Dazu wird es im Rahmen der weiteren Planung noch vertiefende Untersuchungen geben.

- Abschnitt zwischen der Ankerstraße und dem Robert-Franz-Ring/ Hallorenring

Dieser Abschnitt ist durch die eng angrenzende Bebauung in ihren historischen Baufluchten geprägt. Der Verkehrsraum ist nicht geeignet jeder Verkehrsart eigene Verkehrsflächen zuzuordnen. Daher wird der Radverkehr auf der nur von geringem Kfz.- Verkehr und dem Straßenbahnverkehr belegten Fahrbahn verträglich geführt. Kernpunkt der Gestaltung ist die Begradigung der Straßenbahntrasse mit ausreichenden Gleismittenabständen und die Anordnung ausreichend langer (45 m) behindertengerechter Haltestellenanlagen. Zur Schaffung der Bahnsteige ist die rückwärtige Erschließung der nördlichen Grundstücke über die Straße Tuchrähmen vorgesehen, die wieder zur Ankerstraße hin geöffnet wird.

- Abschnitt östlich des Robert-Franz-Ring - Hallorenring

Dieser Abschnitt ist über Hallorenring – Klausbrücke – Robert-Franz-Ring Bestandteil des Altstadtringes in Richtung Norden. Der gewählte reduzierte Ausbau (Sanierung) der Klausbrücke ohne besonderen Bahnkörper der Straßenbahn nimmt vorrangig auf die historische Gestalt der Klausbrücke Rücksicht. Der Gleisbereich wird auch vom Kfz-Verkehr benutzt. Um zusätzliche Konflikte (Straßenbahn/ Kfz) zu vermeiden, wird eine Fortsetzung dieses Querschnittes einschließlich der Anlage eines Radweges in Richtung Norden über die Hackebornstraße hinaus bis zur Talamtstraße angestrebt. Dazu werden entsprechende Verhandlungen mit dem Fördermittelgeber geführt. Durch die Beibehaltung der Vorfahrtssituation an der Einmündung Talamtstraße wird die Sicherung eines behinderungsfreien Straßenbahnverkehrs (Fördervoraussetzung) erreicht. Eine Teilsignalisierung (Straßenbahn/ Kfz) ist damit voraussichtlich nicht notwendig. Für den Radverkehr wird nur in Richtung Norden eine separate Verkehrsanlage angelegt. In der Gegenrichtung ist dies aufgrund des geringen Kfz.- Verkehrs nicht notwendig. Zum Schutz des sehr starken Rad- und Fußverkehrs bei der Querung des Robert-Franz-Ringes ist eine Sicherung vorgesehen. Im Rahmen der weiteren Planung wird geprüft, ob die Anlage eines Fußgängerüberweges in Verbindung mit einer Furtmarkierung für den Radverkehr ausreichend ist.

3.2 Gestaltung (Siehe Anlage 2)

Der Hallorenring und die östliche Mansfelder Straße bis zur Ankerstraße liegt im Geltungsbereich des B-Planes 13 Baugebiet „Spitze“ Teil 1. Hallorenring und Klausbrücke liegen zudem im Sanierungsgebiet „Historischer Altstadt kern“, die Mansfelder Straße im Denkmalsbereich Kloster vorstadt.

In der Anlage 2 ist ein Ausschnitt des Hallorenringes mit den vorgesehenen Materialien und Verlegearten beispielhaft dargestellt.

Grundprinzip für die Profilaufteilung der Straßen und Gassen soll die Dreigliedrigkeit in der Fahrbahn und den beidseitigen Gehwegen sein. Dadurch bleibt ihr traditioneller Charakter erhalten. Die charakteristischen Unregelmäßigkeiten in den Straßen des mittelalterlichen Stadtgrundrisses sollen weitestgehend erhalten bleiben und nicht durch eine gänzlich neue Geometrie überformt werden.

Die Fußwege werden mit den im Gestaltungshandbuch öffentlicher Raum für gründerzeitliche Hauptstraßen vorgeschlagenen Gehwegbelägen (Mosaikpflaster/Granitplatten – Mosaikpflaster/Granitbordstein) ausgestattet. An den Einmündungsbereichen wird die Granitplatte in konischen Segmenten der Eckrundung folgen. Die Granitborde (30cm breit) begrenzen die Nebenanlagen zur Fahrbahn. Der Bereich vor dem gerade fertig gestellten MMZ, insbesondere der kleine Platzbereich im Südosten des Gebäudekomplexes, wurde von der übrigen Straße abweichend gestaltet (Format und Material), korrespondiert aber farblich mit dem Rest der Straße. Die Fahrbahnen werden asphaltiert und erhalten beidseitig Rinnensteine. Der Radweg wird vom Gehbereich durch einen taktilen Streifen aus zwei Reihen Granitkleinstein getrennt. Die Radwegfläche selbst soll analog der bisherigen Gestaltung des Altstadtrings in anthrazitfarbenen, ungefasten Betonsteinen erfolgen. Der Radweg wird soweit wie möglich

auf einer Höhe mit dem Fußweg angeordnet und an den Einmündungen entsprechend abgesetzt.

Für die Mansfelder Straße wird eine Gestaltung vorgesehen, die dem gründerzeitlichen Charakter des Straßenzuges entspricht. Die Fahrbahn wird auch hier in Asphalt vorgesehen. In den Seitenräumen können in angepasster Form und Verlegeart neben den vorgenannten Materialien auch Betonborde und -platten zum Einsatz kommen. Westlich der Ankerstraße werden die Radwege in Asphalt ausgeführt. In den Grundstückszufahrten werden nach Möglichkeit Rampensteine verwendet, um das Höhenniveau der Nebenanlagen konstant zu halten.

4. Sanierung der Überbauung über der Gerbersaale

Die Überbauung der Gerbersaale ist Ende des 19. Jahrhunderts geschaffen worden. Sie bildet den Unterbau für den Hallorenring, der wiederum Teil des westlichen Altstadtringes ist. Der Bauzustand der Klausbrücke wird regelmäßig kontrolliert. In den letzten Jahren hat sich das Schadensbild, aber noch einmal unerwartet deutlich verschlimmert (s. Übersichtsplan Bauzustand, Anlage 3).

Es besteht ein kurzfristiges Maßnahmeerfordernis bis 2010. Dabei muss die Tragfähigkeit des Bauwerks so verbessert werden, dass weitere Schäden künftig nicht mehr eintreten und keine Verkehrsbeschränkungen vorgenommen werden müssen. Die Maßnahme an der Gerbersaale kann aus den bereits unter 1. genannten Gründen nicht isoliert durchgeführt werden.

Die Vorzugsvariante für die Bauwerkstüchtigung ist technisch und kostenseitig eine Innensanierung des Gewölbes mit Spritzbeton oder glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK). Auf diese Variante beziehen sich die nachfolgenden Kostenangaben.

Die Maßnahme ist voraussichtlich dem Grunde nach förderfähig aus der Verkehrswegeförderung. Es besteht auch eine Fördergrundlage aus der Städtebauförderung als Maßnahme der Oberflächenentwässerung im Sanierungsgebiet Altstadt.

5. Kosten und Finanzierung (siehe Anlage 7)

Die Kosten für die Gesamtmaßnahme (Vorzugsvariante 0+) einschließlich der Gerbersaale stellen sich nach derzeitigem Stand der Kostenschätzungen und Kostenannahmen wie folgt dar:

Verkehrsanlagen, Straße:	864.000 Bau- und 202.000 Nebenkosten =	1.066.000 €
Verkehrsanlagen, Gleis:	1.605.000 Bau- und 285.000 Nebenkosten =	1.890.000 €
Klausbrücke, Sanierung	990.000 Bau- und 210.000 Nebenkosten =	1.200.000 €
Überbauung Gerbersaale:	4.800.000 Bau- und 500.000 Nebenkosten =	5.300.000 €
Summe	8.161.000 Bau- u. 1.295.000 Nebenkosten =	9.456.000 €
Optional		
Straßenausbau südlicher Hallorenring im Komplex:	420.000 Bau- und 80.000 Nebenkosten =	500.000 €

Der Fördermittelgeber und das Ministerium in Magdeburg haben empfohlen, gleichzeitig mit der Tragwerkstüchtigung der Gerbersaale auch den gesamten Straßenraum Hallorenring auszubauen. Seitens der Stadt ist dazu noch keine Entscheidung getroffen (optionale Kosten). Mit dem Baubeschluss wird dazu eine entsprechende Beschlussempfehlung vorgelegt.

Die Gleisanlagen wurden durch die HAVAG zum Mehrjahresprogramm nach GVFG-Richtlinie angemeldet. Nähere Erläuterungen zum Projekt geben Ihnen im Anschluss die hier anwesenden Vertreter der HAVAG.

Die Sanierung der Klausbrücke (kein Neubau) ist als förderfähiges Projekt im Rahmen des städtebaulichen Denkmalschutzes bewilligt. Die Mittel sind in den städtischen Haushalt eingestellt.

Für die Straßenbaumaßnahmen und die Sanierung der Gerbersaale wird derzeit mit dem Land über eine Förderung verhandelt. Ferner ist für die Sanierung der Gerbersaale ein Kostenbeitrag der HWA in Aussicht gestellt.

Für den straßenbaulichen Teil der Maßnahmen außerhalb des Sanierungsgebietes „Historischer Altstadt kern“ (ohne Straßenbahn und Ingenieurbauwerke) sind auf der Grundlage des Kommunalabgabengesetzes und der einschlägigen Satzung Ausbaubeiträge zu erheben. Dies betrifft die Mansfelder Straße von der Schieferbrücke bis westlich Robert-Franz-Ring (Grenze zum o. g. Sanierungsgebiet).

6. Belange des Rad- und Fußverkehrs, der Behinderten sowie Familienverträglichkeit

Die Stellungnahme des Fuß- und Radwegebeauftragten vom 19.09.2008 liegt als Anlage 5 bei. Im Sinne einer einheitlichen Gestaltung des Altstadtringes werden hier die Radwege gepflastert (analog Hansering/ Waisenhausring). In der Mansfelder Straße (westlich Ankerstraße) wird ein Asphaltbelag gewählt. Die übrigen Punkte werden im Rahmen der weiteren Planung geprüft und entsprechend eingearbeitet.

Der Behindertenbeauftragte wurde in den Planungsprozess einbezogen (Ämterberatung am 24.09.2008). Die Belange der (mobilitäts-) behinderten Menschen wurden angemessen berücksichtigt.

In der Anlage 6 sind die positiven Ergebnisse der Prüfung der Familienverträglichkeit auf der Grundlage des Kriterienkataloges B aufgeführt. Das Vorhaben ist damit familienverträglich geplant.

7. Terminrahmen

Die Planungsleistungen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung der Verkehrsanlagen müssen im Januar 2009 abgeschlossen werden. Es ist ein Planfeststellungsverfahren bis August 2009 durchzuführen.

Die Planungsleistungen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung der Ingenieurbauwerke sind bis dahin ebenfalls abzuschließen.

Der Baubeschluss ist für August 2009 vorgesehen. In diesem Rahmen werden auch ggf. aus den Untersuchungsergebnissen zur Gerbersaale resultierende Änderungen mit vorgestellt.

Der Ausführungszeitraum ist von Februar bis Dezember 2010 vorgesehen.

Gestaltungsbeschluss zum Ausbau der Mansfelder Straße und des Hallorenringes zwischen Hackebornstraße und Schieferbrücke

Stellungnahme aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs

Zu den Unterlagen „Gestaltungsbeschluss zum Ausbau der Mansfelder Straße und des Hallorenringes zwischen Hackebornstraße und Schieferbrücke einschließlich der Sanierung der Klausbrücke und der Gerbersaale“ nehme ich wie folgt Stellung:

Grundsätzliches:

Aufgrund ihrer Lage und ihres Verlaufes ist die Mansfelder Straße Teil der wichtigsten Radverkehrsverbindung zwischen dem Stadtzentrum und Halle-Neustadt. Darüber hinaus hat die Mansfelder Straße auch eine große Bedeutung für Radfahrer mit den Zielen Multimediazentrum, Salinebad und Sportanlagen Sandanger. In Hinblick auf den geplanten Straßenausbau, bei dem auch möglichst gute Radverkehrsbedingungen für beide Richtungen zu schaffen sind, sollte diese besondere Bedeutung für den Radverkehr, die auch mit Belegungszahlen unterlegt werden könnte, explizit erwähnt werden.

Hinsichtlich des Oberflächenbelages für die geplanten Radwege wird sich aus Sicht des Radverkehrs für Asphalt ausgesprochen. Gründe hierfür sind folgende:

1. Der Rollwiderstand ist bei Pflasteroberflächen grundsätzlich größer als bei Asphaltoberflächen. Da das Fahrrad durch Körperkraft betrieben wird, wirkt sich der Rollwiderstand direkt auf den Aktionsradius der Radfahrer und damit auch auf die Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad insgesamt aus.
2. Erfahrungen aus anderen Straßen in Halle zeigen, dass grau gepflasterte Radwege häufig als Parkstreifen fehlgedeutet und entsprechend beparkt werden (z. B. in Straße An der Waisenhausmauer). Diesem Problem kann nur mit massiven Kontrollaktivitäten entgegnet werden, was durch eine unmissverständliche Gestaltung vermieden werden könnte.
3. Da der optische Unterschied zwischen Rad- und Fußweg bei grau gepflasterten Radwegen geringer ist als bei einer Asphaltierung des Radweges, kommt es bei grau gepflasterten Radwegen an Grundstücksausfahrten eher zu Konflikten mit ausfahrenden Kfz.
4. Aufgrund des geringeren optischen Unterschiedes zwischen Rad- und Fußweg kommt es auch immer wieder vor, dass Fußgänger bei gepflasterten Radwegen, meist unbewusst, auf dem Radweg gehen und dadurch die Radfahrer behindern.
5. Erfahrungen aus anderen Straßen zeigen außerdem, dass an gepflasterten Radwegen aufgrund von Senkungserscheinungen schneller Unebenheiten entstehen als an asphaltierten.

In Hinblick auf die Entwurfs- und Ausführungsplanung wird darauf hingewiesen, dass die einzelnen Punkte im „Detailkatalog für Radwegebaumaßnahmen in der Stadt Halle (Saale)“ zu beachten und möglichst umzusetzen sind. Insbesondere ist dabei darauf zu achten, dass Radwege an Grundstücksausfahrten nicht unterbrochen werden, die Oberfläche bituminös befestigt wird und die Übergänge zur Fahrbahn auf Nullniveau abgesenkt werden.

Außerdem ist darauf zu achten, dass für Fußgänger an allen Knotenpunkten für alle Relationen abgesenkte Übergänge herzustellen sind.

Planunterlage (Variante 0+, Bearbeitungsstand: 19.03.07)

Die vorliegende Vorzugsvariante 0+ wird grundsätzlich bestätigt. Ich bitte allerdings, noch folgende Hinweise zu beachten:

Laut Verwaltungsvorschrift zur StVO beträgt die Regelbreite für Radwege 2,0 m und die Mindestbreite 1,50 m (einschließlich einbaufreier Sicherheitsraum). In der Planunterlage wird im Querschnitt A ein Sicherheitsstreifen von 0,75 m und eine Radwegbreite von 1,0 m dargestellt. Nach meiner Auffassung würde es mehr der o. g. Vorschrift entsprechen, wenn der Radweg mit einer Breite von 1,75 m und kein gesonderter Sicherheitsstreifen dargestellt wird. Auf jeden Fall ist zu vermeiden, dass in zwischen Fahrbahnbord und Außenseite Radweg Einbauten wie Lichtmasten oder Schilderpfosten errichtet werden. Unter dieser Prämisse sollten auch die derzeit im Radweg stehenden Lichtmasten vor dem Multimediazentrum neu angeordnet werden (was offenbar ohnehin nötig ist).

Der geplante Beginn des Radweges im Bereich der Einmündung Ankerstraße befindet sich an einer ungünstigen Stelle. Da im Bereich des Haus Nr. 57 ein ausreichend breiter Fußweg vorhanden ist, sollte der Radweg ca. 15 bis 20 m weiter östlich beginnen.

Am östlichen Knotenarm des Knotens Ankerstraße/An der Schwemme sind im Plan keine Furten dargestellt. Aufgrund der Haltestellenlage sollte zumindest für Fußgänger eine Querungsmöglichkeit an dieser Stelle angeboten werden. Im Sinne der Radfahrer-Relation zwischen dem Salzgrafenplatz und der Ankerstraße sollte außerdem geprüft werden, ob darüber hinaus auch eine Radfurt erforderlich ist.

Das geplante Ende des Radweges gegenüber des Hauses Nr. 1 befindet sich ebenfalls an einer ungünstigen Stelle (Grundstückseinfahrt). In Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Fußwegbreiten sollte das Radwegende entweder vor oder hinter der Grundstückseinfahrt angeordnet werden.

Ralf Bucher
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter

Familienverträglichkeitsprüfung auf Grundlage des Kriterienkataloges B

Voraben: Gestaltungsbeschluss zum Ausbau der Mansfelder Straße und des Hallorenringes zwischen Hacke einschließlich der Sanierung der Klausbrücke und der Gerbersaale

Nr.:	Frage	Relevant		Berücksichtigt	
		ja	nein	ja	
1	Sind verkehrsberuhigte Straßen geplant/realisiert?		x		
2	Sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung eingeleitet/ geplant?		x		
3	Gibt es für Kinder reservierte Straßenräume?		x		
4	Sind die neuralgischen Verkehrspunkte bekannt (verkehrsreiche Straßen, viel befahrene Kreuzungen, schwer einsehbare Kurven)?	x		x	
5	Welche Maßnahmen sind geplant/realisiert, um die benannten neuralgischen Verkehrspunkte kind- und behindertengerecht zu gestalten?	x		x	
6	Wurden Fußgängerzonen geplant/ eingerichtet?		x		
7	Wurden Maßnahmen zur Verhinderung des Parkens auf Gehwegen, Spiel- und Grünflächen ergriffen?	x		x	
8	Wie sind Haltestellen abgesichert?	x		x	
9	Sind die Bürgersteige kind- und behindertengerecht gestaltet?	x		x	
10	Wurden bei der Planung des Öffentlichen Personennahverkehrs die Schulwege der Kinder berücksichtigt und in die Schulwegeplanung einbezogen?	x		x	

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 der unterschiedlichen Familienmitglieder (Frauen, Senioren) und deren Sicherheitsbedürfnisse?	x		x	
13	Wurden Querungshilfen (Brücken, Tunnel, Fußgängerwege usw.) geplant/ eingerichtet?	x		x	

Jens Otto
Bearbeiter

Kostenrahmen

Leistungsbereich	Baukosten brutto €	Baunebenkos- ten brutto €	Gesamt brutto €
Verkehrsanlagen (ohne Ergänzung Hallorenring)			
Straßenbau	586.000	43.000	629.000
Lichtsignalanlagen	90.000	21.000	111.000
Straßenbeleuchtung	82.000	14.000	96.000
Freianlagen	7.000	3.000	10.000
Umverlegung VT	197.000	15.000	212.000
Gleisanlage	907.000	58.000	965.000
Fahrleitung	472.000	37.000	509.000
Bahnenergieversorgung	102.000	12.000	114.000
Akustische Fahrgastinformation	26.000	5.000	31.000
Sonstige Baunebenkosten (Verkehrslenkung, Projektsteuerung etc.)	0	279.000	279.000
	2.469.000	487.000	2.956.000
Ingenieurbauwerke			
Klausbrücke	990.000	210.000	1.200.000
Gerbersaale	4.800.000	500.000	5.300.000
	5.790.000	710.000	6.500.000
Zwischensumme	8.259.000	1.197.000	9.456.000
Ggfs. Ergänzend			
Straßenbau, südlicher Hallorenring	420.000	80.000	500.000
Summe	8.679.000	1.277.000	9.956.000

Kontrolle

864.000

1.605.000