

1 Veranlassung und Zielstellung

Die Gustav-Anlauf-Straße, der Große Sandberg und der Kleine Sandberg befinden sich in der Altstadt von Halle und dienen der Erschließung der Altstadt aus östlicher Richtung für Kfz-, Rad- und Fußverkehr. Darüber hinaus haben sie eine große Bedeutung für den Lieferverkehr. In festgelegten Zeitfenstern erfolgt die Andienung von Teilen der Altstadt, insbesondere des Marktplatzes und der Leipziger Straße über die Gustav-Anlauf-Straße sowie den Großen Sandberg.

Die Straßen sind erneuerungsbedürftig. Die Fahrbahnen befinden sich in einem mangelhaften Zustand, die Nebenanlagen sind teilweise schlecht begehbar, weisen unzureichende Breiten auf und sind damit nicht barrierefrei.

Die Herstellung durchgängig barrierefreier Anlagen erfordert eine komplette Umgestaltung der Straßenzüge. Die Begehrbarkeit der Verkehrsanlage für Zufußgehende soll deutlich verbessert werden. Stadtplanerisches Ziel dabei ist eine attraktive und funktionale Gestaltung, die der Lage in der Altstadt entspricht und den öffentlichen Raum aufwertet. Gleichzeitig soll die Gustav-Anlauf-Straße ihrer zukünftigen Bedeutung für den Radverkehr als Zufahrt zum Markt gerecht werden.

Die Verkehrsanlage soll verkehrssicher sein, den technischen Regelwerken entsprechen sowie die Belange aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere von Senioren und Menschen mit Behinderungen, berücksichtigen.

2 Ergebnisse der Vorplanung

2.1 Allgemeines

Das Plangebiet befindet sich in der östlichen Altstadt von Halle, im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet „Historischer Altstadt kern“.

Die Gustav-Anlauf-Straße wurde 1906 mit dem Neubau des Gerichts am Hansering angelegt und dient als Zufahrtsstraße zum Landgericht und zum Ratshof.

Entlang der Gustav-Anlauf-Straße befindet sich beidseitig eine überwiegend geschlossene Bebauung, die hauptsächlich durch Gewerbenutzung in der Erdgeschosszone sowie Wohn- und Büronutzung in den Obergeschossen gekennzeichnet ist. Im mittleren Abschnitt befinden sich die rückwärtigen Bereiche von Gebäuden der Rathausstraße und Leipziger Straße mit Stellflächen.

Der Große Sandberg sowie der Kleine Sandberg sind kurze gassenartige Verbindungen und ebenfalls durch beidseitig geschlossene Bebauung gekennzeichnet. Hier befinden sich die Seiten-/Rückfronten von C&A, P&C sowie Geschäften der Leipziger Straße. Die Gebäude werden durch Gastronomie, Fitness-Studios, Wohnen und Büros genutzt.

Verkehrsrechtlich befinden sich die Gustav-Anlauf-Straße und der Große und Kleine Sandberg derzeit innerhalb der Tempo-20-Zone und im Geltungsbereich der Verkehrskonzeption Altstadt, welche flächendeckendes Bewohnerparken, Lieferverkehrsbeschränkungen und Lieferzeitfenster vorsieht.

Die Planungen umfassen die Gustav-Anlauf-Straße von der Einmündung Hansering bis zur Einmündung Marktplatz sowie den Großen und Kleinen Sandberg zwischen Gustav-Anlauf-Straße und Leipziger Straße.

Die Ausbaulänge der Gustav-Anlauf-Straße beträgt ca. 200 m. Der Straßenraum variiert in seiner Breite zwischen 7,50 m und 12,30 m. Die Fahrbahn besitzt eine Breite von 4,75 m-8,50 m. Die Gehwege sind mit 1,54-1,95 m durchgängig untermaßig.

Die Verkehrsmengen sind gering und liegen ca. 1.400 Kfz/24 h.

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

In der Gustav-Anlauf-Straße gibt es am südlichen Fahrbahnrand 10 bewirtschaftete Stellflächen, welche nachts den Anwohnenden zur Verfügung stehen sowie einen Behindertenstellplatz am Markt.

Der Große und Kleine Sandberg sind schmale Gassen zwischen der Gustav-Anlauf-Straße und der Leipziger Straße. Die Straßenraumbreite des Großen Sandberges beträgt ca. 7,20 - 7,50 m mit einer Einengung auf 4,50 m. Die Gehwege sind mit 1,00 m - 1,45 m deutlich zu schmal. Die Baulänge beläuft sich auf ca. 115 m.

Die Straßenraumbreite des Kleinen Sandberges ist noch geringer. (4,40 m - 5,00 m, davon 1,05 m - 1,75 m Gehweg). Sowohl der Große als auch der Kleine Sandberg weisen ein starkes Längsgefälle von ca. 6 % auf.

2.2 Untersuchte Varianten

Im Rahmen der Vorplanung wurden mehrere Varianten untersucht, die nachfolgend beschrieben werden.

Aufgrund der Lage in der Historischen Altstadt wurden die entsprechenden Gestaltungskriterien herangezogen. Diese sehen für das Sanierungsgebiet die Beibehaltung der Dreigliedrigkeit des Straßenraumes in Fahrbahn und beidseitige Gehwege mit einem 3 cm Bord vor. Weiterhin wird Wert auf eine klare, durchgängige Gestaltung gelegt.

Diese Grundsätze wurden bei der Variantenuntersuchung berücksichtigt. Daher unterscheiden sich die einzelnen Varianten hauptsächlich bezüglich der Breite der Verkehrsanlagen sowie der Wahl der verkehrsrechtlichen Organisation.

Variante 1

Bei dieser Variante erfolgt der Ausbau bestandsnah. Die Fahrbahn der Gustav-Anlauf-Straße erhält eine Breite von 5,55 m, westlich des Kleinen Sandberges von 5,00 m.

Die Gehwege haben Breiten von 1,37 – 2,06 m und sind damit deutlich zu schmal.

Der Große Sandberg verfügt über eine 3,45 m breite Fahrbahn und Gehwege mit 1,76 m - 2,00 m Breite. Die Einengung südlich der Hausnummer 8 wird beseitigt und eine durchgehende Fahrbahnbreite geplant. Dies erfordert Grunderwerb einer Teilfläche des angrenzenden Grundstücks.

Die Aufteilung im Kleinen Sandberg erfolgt in 2,55 m Fahrbahn und 1,13 – 1,25 m breite Gehwege.

Wie im Bestand ist als Verkehrsorganisation die Ausweisung als Tempo-20-Zone vorgesehen.

Im östlichen Bereich der Gustav-Anlauf-Straße können auf der Südseite 3 Stellplätze im Seitenbereich baulich ausgebildet werden. Im westlichen Bereich werden die 3 Taxenstände und der Behindertenparkplatz im Straßenraum eingeordnet.

Variante 2

Die Variante 2 hat eine durchgängige Fahrbahnbreite in der Gustav-Anlauf-Straße von 5,00 m. Stellplätze sind mit Ausnahme des Behindertenstellplatzes am westlichen Ende nicht vorgesehen.

Die Gehwege sind teilweise etwas breiter als im Bestand im östlichen und westlichen Abschnitt mit ca. 2,50 m regelkonform. Der dazwischenliegende mittlere Bereich weist jedoch nach wie vor mit 1,43 m-1,60 m zu geringe Gehwegbreiten auf.

Die Straße ist verkehrsrechtlich als Tempo-20 vorgesehen.

Für den Kleinen und der Großen Sandberg hingegen ist die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich geplant. Die Engstelle im Großen Sandberg bleibt erhalten, da eine Begradigung aus denkmalrechtlicher Sicht unter Verweis auf die Beibehaltung der historischen Stadtstruktur voraussichtlich abgelehnt werden muss.

Variante 3

In der Variante 3 ist ebenfalls vorgesehen, die Gustav-Anlauf-Straße als Tempo 20 und den Großen und Kleinen Sandberg als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen. Die Aufteilung und Ausbildung des Kleinen und Großen Sandberges entspricht weitestgehend der Variante 2.

In der Gustav-Anlauf-Straße wurde das Augenmerk daraufgelegt, im gesamten Straßenabschnitt wenigstens eine Gehwegmindestbreite von 2,00 m zu erreichen.

Die Fahrbahn im östlichen Abschnitt bis zur Einmündung Kleiner Sandberg hat eine Breite von 5,55 m. Aufgrund der straßenräumlichen Situation verringert sie sich im anschließenden Engstellenbereich auf 4,00 m. Im westlichen Abschnitt entspricht die Fahrbahnbreite wiederum 5,55 m.

Stellplätze können zwischen den Einmündungen Hansering und Kleiner Sandberg am südlichen Fahrbahnrand vorgesehen werden. Im westlichen Bereich der Straße werden Taxenstellplätze sowie ein Behindertenstellplatz vorgesehen.

2.3 Wahl der Vorzugsvariante

Anhand der Bewertung der Varianten hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile wird die Variante 3 als Vorzugsvariante vorgeschlagen.

Durch die gewählte Querschnittsaufteilung wird der Lage in der historischen Altstadt sowie in einer Tempo-20-Zone Rechnung getragen. Die vorhandene Dreigliedrigkeit des Verkehrsraums in Fahrbahn und beidseitige Gehwege wird beibehalten.

Allerdings können aufgrund der stark variierenden Straßenraumbreite in der Gustav-Anlauf-Straße von 7,50 – 12,30 m die Verkehrsanlagen nicht durchgängig in den wünschenswerten Breiten hergestellt werden. Daher muss ein Kompromiss gefunden werden, der allen Verkehrsteilnehmenden gerecht wird.

Für eine Verbesserung der Situation für Zufußgehende als schwächste Verkehrsteilnehmende, wurde das Hauptaugenmerk in der Gustav-Anlauf-Straße auf eine weitgehend durchgängige Mindestgehwegbreite von ca. 2,00 m, im Abschnitt zwischen Hansering und Kleinem Sandberg von 2,50 m gelegt.

Dies hat zur Folge, dass im Engstellenbereich (Kurvenbereich) auf einer Länge von ungefähr 30 m die Fahrbahn nur eine Breite von 4,00 m besitzt. Diese Breite ermöglicht den Begegnungsfall Pkw/Rad. Für die übrigen Begegnungsfälle befindet sich im Zufahrtsbereich zum Landgericht eine Fahrbahnverbreiterung, so dass die Engstelle gut eingesehen und ggf. gewartet werden kann.

Die größere Straßenraumbreite am östlichen Ende der Gustav-Anlauf-Straße ermöglicht das Anordnen von Stellplätzen am südlichen Fahrbahnrand.

Nach Abschluss der Vorplanung haben sich die Rahmenbedingungen dahingehend verändert, dass durch einen geplanten Grundstücksverkauf im Bereich der Engstelle eine größere Straßenraumbreite als im Bestand zur Verfügung steht. Dies hat zur Folge, dass die Engstelle in ihrer Länge minimiert werden bzw. ganz entfallen kann. Die Planänderungen werden in der Entwurfsplanung eingearbeitet und im Rahmen des Baubeschlusses zur Beschlussfassung vorgelegt.

Für den Großen und Kleinen Sandberg wurden die Gestaltungskriterien ebenfalls angewandt. Auch hier wurde eine Dreigliedrigkeit des Straßenraumes berücksichtigt. Aufgrund der geringen Straßenraumbreite ist jedoch ein Benutzen der Gehwegbereiche durch den fließenden Verkehr nicht ausgeschlossen. Daher können beide überwiegend durch Zufußgehende genutzten Straßen nur als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen.

Dies hat den Vorteil, dass bei der gemischten Nutzung des Straßenraumes durch alle Verkehrsarten auch dem Fußgängerverkehr ausreichend Platz zur Verfügung steht.

Mit der Straßenraumaufteilung der Variante 3 wird eine attraktive und funktionale Gestaltung erreicht, die der Lage in der Altstadt entspricht und den öffentlichen Raum aufwertet. Durch die Beibehaltung der Dreigliedrigkeit sowie durch die klare Linienführung bleibt der historische Charakter der Straßen erhalten.

Die Verbesserung der Situation für den Fußgängerverkehr als wesentliches Projektziel wird mit dieser Gestaltung am besten erreicht.

Die Bauausführung ist für die Jahre 2025/2026 vorgesehen.