

Dezernat II – Planen und Bauen
61 Stadtplanungsamt
61.4 Verkehrsplanung
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter

Halle (S.), 21.10.2011
Herr Bucher
Tel. 221-62 63
ralf.bucher@halle.de

Grundsatzbeschluss Haupterschließungsstraße Gewerbegebiete Halle-Ost, 4. Bauabschnitt: Delitzscher Straße bis B 100 Stellungnahme aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs

Zu den o. g. Beschlussvorlage nehme ich aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs wie folgt Stellung:

Mit dem Bau des 4. Abschnittes der „Haupterschließungsstraße Gewerbegebiete Halle-Ost“ (HES) ergibt sich die Möglichkeit, auch eine neue attraktive Süd-Nord-Verbindung für den Radverkehr zwischen den Stadtteilen Büschdorf, Diemitz und Dautzsch herzustellen. Diese Verbindung ist von Bedeutung, da es in dieser Relation bislang lediglich die relativ ungünstige Route durch die Fiete-Schulze-Straße, Otto-Stomps-Straße, Reideburger Landstraße und Dautzcher Straße gibt. Neben der umwegigen Führung sind bei dieser Route die relativ hohen Kfz-Verkehrsstärken in der Reideburger Landstraße und Dautzcher Straße für Radfahrer nachteilig.

In den vorliegenden Planungsunterlagen ist dabei vorgesehen, einen einseitigen gemeinsamen Fuß- und Radweg mit einer Breite von 2,50 m herzustellen. Angesichts der Situation einer nicht angebauten Straße mit Außerortscharakter wird dies grundsätzlich als ausreichend angesehen. Akzeptiert werden kann auch, dass im Abschnitt zwischen dem Hobergweg und der Berliner Straße kein straßenbegleitender Fuß- und Radweg hergestellt wird, da es hier eine parallele Fahrtmöglichkeit für Radfahrer durch den Dahlienweg und Luzerneweg gibt. Auch für Fußgänger besteht in diesem Abschnitt kein Bedarf für eine straßenbegleitende Führung.

Zur Thematik der Verknüpfung des straßenbegleitenden Fuß- und Radweges entlang der HES mit angrenzenden Straßen und Wegen kann festgestellt werden, dass die erforderlichen Anbindungen bis auf eine Ausnahme zufrieden stellend vorgesehen sind. Bei der Ausnahme handelt es sich um den Büschdorfer Weg, der aus Richtung Reideburg kommend an der HES ohne Anschluss endet. Da der Büschdorfer Weg zurzeit als straßenunabhängige Fuß- und Radverbindung zwischen Reideburg und Diemitz fungiert und auch entsprechend genutzt wird, würde diese in der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle dargestellte Freizeitroute mit dem Bau der HES entfallen. Radfahrer in der genannten Relation wären dann gezwungen, auf die stark frequentierte Reideburger Landstraße oder die umwegige Route über die Reideburger Straße und Otto-Stomps-Straße auszuweichen. Da bei beiden dieser Routen mit Akzeptanzproblemen zu rechnen ist, sollte für den Büschdorfer Weg unbedingt eine zufrieden stellende Lösung gefunden werden.

Hierzu ist anzumerken, dass die Radverkehrsverbindung über den Büschdorfer Weg auch bereits mehrfach Thema bei Stadtteilkonferenzen bzw. Bürgerforen war. Hier wurde vor allem die unbefriedigende Situation im Bereich eines Betriebsgeländes kritisiert, wo Fußgänger und Radfahrer gezwungen sind, einen unbefestigten Trampelpfad unmittelbar neben dem Betriebsgelände zu benutzen. Zur Lösung sowohl dieser Problematik als auch des o. g. Problems des völligen Entfalls der durchgängigen Wegeverbindung Büschdorfer Weg spreche ich mich dafür aus, dass der straßenbegleitende Fuß- und Radweg entlang der HES in

diesem Abschnitt (zw. Reideburger Straße und Hobergweg) nicht wie momentan geplant westlich der Straße, sondern östlich der HES angelegt wird. Dadurch könnte der Büschdorfer Weg aus Richtung Osten an den straßenbegleitenden Fuß- und Radweg entlang der HES angebunden und eine Fortführung bis zum signalisierten Knoten Reideburger Landstraße hergestellt werden. Dort hätten Radfahrer zwischen Reideburg und Diemitz eine gesicherte Querung über die HES und einen separaten Fuß- und Radweg bis zur Bauungsgrenze in Diemitz. Obwohl eine solche Führung gegenüber der direkten Führung im Zuge des Büschdorfer Weges etwas umwegiger ist, kann aufgrund des besseren Fahrkomforts damit gerechnet werden, dass die beschriebene Route über einen östlichen Fuß- und Radweg der HES und den Knoten Reideburger Landstraße auf allgemeine Akzeptanz trifft.

Durch die Herstellung eines straßenbegleitenden Fuß- und Radweges auf der Ostseite der HES könnte auch ein günstigerer Übergang am Lärmschutzwall im Bereich der Querungsstelle Hobergweg hergestellt werden. Insbesondere in der Relation Süd (HES) – Nord (Dahlienweg) ist die verschwenkte Führung in der jetzigen Planung sehr unglücklich.

Im Bereich der Querungsstelle Hobergweg ist außerdem darauf zu achten, dass die beiden Anschlusswege mittig auf die angrenzenden Wirtschaftswege bzw. Straßen treffen. Die Befahrung der Anschlusswege durch Kfz sollte mit Hilfe von Pollern verhindert werden. Zwischen dem östlichen Anschlussweg und der Anbindung Dahlienweg ist im Übrigen eine durchgehende Asphaltoberfläche zu gewährleisten (unabhängig von der jetzigen Baufeldgrenze).

Zu den Erläuterungen zum Knoten 12a (Hobergweg) ist im Übrigen anzumerken, dass der Hobergweg in Verbindung mit der Sonneberger Straße in Diemitz gemäß Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) eine Stadtteilverbindung darstellt. Darüber hinaus ist er Teil der im Landesradverkehrsplan konzipierten Radroute Halle – Dübener Heide.

Im Anpassungsbereich der Reideburger Straße (westlich HES) ist darauf zu achten, dass der geplante gemeinsame Fuß- und Radweg einerseits einen Anschluss an einen vorhandenen Fußweg erhält und andererseits auch einen auf Nullniveau abgesenkten Anschluss an die Fahrbahn bekommt. Auf dem Anschlussweg östlich der HES sollten Poller errichtet werden, um unerwünschtes Befahren durch Kfz zu verhindern.

Am östlichen Teilknoten Berliner Straße (Anschluss der östlichen Zu- und Abfahrt HES) sollte die signalisierte Fußgängerquerung östlich des Knotens hergestellt werden. Fußgänger, die die Berliner Straße überqueren wollen, müssen dadurch nicht zwangsläufig auch den Knotenarm der Zu- und Abfahrt HES überqueren.

Grundsätzliche Bemerkungen:

In Hinsicht 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 Radverkehrsanlagen (einschließlich gemeinsame Fuß- und Radwege und Anschlusswege) an Grundstücksausfahrten nicht unterbrochen, die Oberflächen der Radverkehrsanlagen (einschließlich gemeinsame Fuß- und Radwege und Anschlusswege) asphaltiert und die Übergänge zur Fahrbahn auf Nullniveau abgesenkt werden.

