

Dezernat II - Planen und Bauen
Stadtplanungsamt (61)
Ressort Verkehrsplanung (61.4)

Halle, 04.09.2012
Bearbeiter: Herr Bucher
Telefon: 221-6263
E-Mail: ralf.bucher@halle.de

**Ausbau/ Umgestaltung Rannischer Platz
Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten
zu den Unterlagen zum Gestaltungsbeschluss**

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

1. Grundsätzliche Bemerkungen zur Thematik des Fuß- und Radverkehrs am Rannischen Platz

Grundsätzlich ist zu sagen, dass der Rannische Platz eine sehr große Bedeutung sowohl für den Rad-, als auch für den Fußgängerverkehr hat. Dies begründet sich zum einen durch den Verlauf der einmündenden Straßen, die sternförmig auf den Rannischen Platz zulaufen und kaum Möglichkeiten einer nahen Umgehung bzw. Umfahrung vorhanden sind. Zum anderen stellt der Rannische Platz aufgrund der dortigen Geschäfte u. a. Einrichtungen ein wichtiges Ziel auch für Fußgänger und Radfahrer dar.

In der gültigen Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) sind die einmündenden Straßen Steinweg, Wörlitzer Straße, Beesener Straße und Philipp-Müller-Straße Teil des Hauptstraßennetzes mit Radverkehrsanlagen bzw. fahrradverträglicher Fahrbahngestaltung. Aufgrund der relativ hohen Kfz-Verkehrsfrequenz in der Wörlitzer Straße und der Philipp-Müller-Straße sollte in diesen Straßen perspektivisch auf die Herstellung von Radverkehrsanlagen hingearbeitet werden. Angesichts der dortigen Straßenraumbreiten und Nutzungsansprüche (v. a. Bedarf nach Parkplätzen) kommt hierbei insbesondere die Führungsform der Rad-Schutzstreifen in Betracht. Von einer Führung des Radverkehrs auf gemeinsamen Fuß- und Radwegen (mit oder ohne Benutzungspflicht) ist dagegen grundsätzlich abzuraten, da hierdurch Konfliktpotentiale mit Fußgängern vorprogrammiert sind und auch für Radfahrer Unfallgefahren insbesondere an Grundstücksausfahrten entstehen.

Die Beesener Straße und der Steinweg wurden in den vergangenen Jahren grundhaft ausgebaut. Aufgrund des dortigen Straßenbahnverkehrs wäre auch in diesen Straßen eine Führung des Radverkehrs auf Radverkehrsanlagen wünschenswert gewesen, was aufgrund der vorhandenen Straßenraumbreiten allerdings nur in der Beesener Straße gelungen ist.

In der derzeit in Arbeit befindlichen Fortschreibung der Radverkehrskonzeption werden die o. g. Prämissen inhaltlich bestätigt. Hier wird insbesondere der Relation Steinweg – Beesener Straße eine besondere Bedeutung zugemessen.

Angesichts dieser Rahmenbedingungen liegt es auf der Hand, dass auch auf dem Verkehrsknoten Rannischer Platz eine verkehrssichere und attraktive Führung für den Radverkehr herzustellen ist. Aufgrund der zahlreichen Ziele am Rannischen Platz und dem unmittelbaren Umfeld (insb. Geschäfte) sind außerdem bedarfsgerechte Fahrradabstellmöglichkeiten einzuplanen. Empfehlenswert sind mehrere Standorte mit jeweils 2 bis 3 Bügeln.

Aus Fußgängersicht sind aufgrund der angesprochenen Bedeutung des Rannischen Platzes und der angrenzenden Straßen ausreichend breite Fußwege (wenn möglich mind. 2,50 m Nutzbreite) anzustreben. An den einmündenden Straßen sind darüber hinaus verkehrssichere Querungsmöglichkeiten herzustellen.

2. Stellungnahme zur vorliegenden Vorzugsvariante

Wie in der Beschreibung zum Vorhaben dargestellt, sind bei einstreifigen Kreisverkehren folgende Varianten der Radverkehrsführung empfehlenswert:

- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (ohne Radfahr- oder Schutzstreifen) oder
- Führung des Radverkehrs auf separaten Radwegen.

Aufgrund der Vielzahl der einmündenden Straßen und der damit verbundenen möglichen Gefährdungen der Radfahrer durch rechts abbiegende Kfz (insb. Lkw) wird die vorliegende Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bestätigt. Dies nicht zuletzt auch deshalb, da die Geschwindigkeiten der Kfz und der Radfahrer im Kreisverkehr nahezu gleich sind und aufgrund der im Vergleich zur Radweg-Variante günstigeren Sichtbeziehungen zwischen Kfz- und Radfahrern keine Gefährdungen der Radfahrer zu erwarten sind.

Um zu verhindern, dass Pkw zum Zwecke des Überholens von Radfahrern auf den Innenring ausweichen, sollte dieser durch einen mindestens 5 cm hohen Bordstein von der Kreisfahrbahn abgegrenzt sein.

Die geplanten Querungshilfen für Fußgänger (Fußgängerüberwege mit bzw. ohne Mittelinsel) werden bestätigt. Auf Grundlage von Fußgänger-Querungsmengen sollte entschieden werden, ob an den Einmündungen mit Straßenbahngleisen Lichtsignalanlagen für Fußgänger errichtet werden.

Die Inhalte dieser Stellungnahme wurden im Rahmen einer Beratung am 26.03.2012 von Interessensvertretern der Radfahrer (u. a. ADFC) im Grundsatz bestätigt.

Ralf Bucher
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter