

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

Halle (S.), 14.11.2012
Herr Bucher
Tel. 221-62 63
ralf.bucher@halle.de

Ausbau Böllberger Weg Nord, 2. BA Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten zu den Unterlagen der Vorplanung und 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 im nördlichen Böllberger Weg / Planungsprämissen

Aufgrund seiner Lage und seines Verlaufes bietet sich der Böllberger Weg als wichtige Verbindung für den Radverkehr zwischen den Stadtteilen Wörlitz / Böllberg und dem Stadtzentrum an. Dass der nördliche Abschnitt des Böllberger Weges im Moment nur von relativ wenigen Radfahrern befahren wird, liegt vor allem daran, dass in diesem Bereich derzeit keine durchgehenden, anspruchsgerechten Radverkehrsanlagen vorhanden sind und gleichzeitig eine relativ hohe Kfz-Frequentierung vorherrscht. Im Übrigen besteht für Radfahrer die Möglichkeit, ab der Straßenbahnendstelle Böllberg auf die parallele führende Route des Saale-Radwanderweges auszuweichen. Diese Route hat allerdings den Nachteil, dass sie größtenteils unbeleuchtet und unbefestigt ist, was insbesondere bei Dunkelheit und Nässe für Radfahrer problematisch ist. Nicht zuletzt aus diesen Gründen und auch aufgrund des direkteren Verlaufes des Böllberger Weges in Richtung Stadtzentrum kann davon ausgegangen werden, dass bei Vorhandensein von anspruchsgerechten, durchgängigen Radverkehrsanlagen im nördlichen Böllberger Weg und in der Glauchaer Straße die Verbindung für den Radverkehr sehr interessant ist und entsprechend stark genutzt wird. In der **Fortschreibung der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale)** ist der Böllberger Weg deshalb auch Teil der als prioritär anzusehenden **Radroute Wörlitz – Stadtzentrum**.

Hinsichtlich der Art der als anspruchsgerecht anzusehenden Radverkehrsanlagen ist bei der vorherrschenden Kfz-Frequentierung von über 1.000 Kfz in der Spitzenstunde gemäß ERA 2010 von benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen auszugehen. Aufgrund des Bebauungsbestandes insbesondere auf der östlichen Straßenseite und des daraus resultierenden Fußgängerverkehrs ist dabei unbedingt eine getrennte Führung von Fußgängern und Radfahrern anzustreben. Obwohl auf der westlichen Straßenseite deutlich weniger Bebauung vorhanden ist, sollte diese Prämisse auch hier gelten, da auch Objekte wie der neue Sport- und Freizeitkomplex oder die Kindergarteneinrichtungen wichtige Fußgängerziele darstellen und Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern zu minimieren sind. Somit sind aus planerischer Sicht grundsätzlich **auf beiden Straßenseiten auf gesamter Länge getrennte Fuß- und Radwege bzw. separate Fußwege und Radfahrstreifen** zu empfehlen.

Neben den separaten Fußwegen sind für den Fußgängerverkehr vor allem ausreichend viele gesicherte Querungsstellen über den Böllberger Weg herzustellen. Hierbei sind insbesondere die Interessen und Belange von Kindern, älteren Menschen und Mobilitätsbehinderten zu berücksichtigen.

Im Übrigen ist zu prüfen, an welchen Stellen im öffentlichen Straßenraum die Anordnung von Fahrradbügeln sinnvoll und möglich ist.

2. Stellungnahme zu den einzelnen Varianten

2.1 Vorzugsvariante

Bei der Vorzugsvariante werden die im Punkt 1 genannten Planungsprämissen beachtet, weswegen **im Grundsatz zugestimmt** wird. Ich bitte außerdem um Beachtung folgender Punkte:

Es ist anzustreben, dass die Straße vor dem Hamstertor für den Radverkehr in beiden Richtungen befahrbar ist. Dies ist bei der Knotensignalisierung am Böllberger Weg zu beachten.

Die Anordnung des Kurzzeitparkplatzes gegenüber der Einmündung vor dem Hamstertor ist aus meiner Sicht problematisch, da hier Rad- und Fußweg häufig überfahren werden müssen. Besser wäre eine Lösung bei der zumindest der Fußweg nicht überfahren werden muss.

Zur Thematik des ruhenden Verkehrs ist im Übrigen grundsätzlich festzustellen, dass (bis auf wenige Ausnahmen) keine straßenbegleitenden Kfz-Stellplätze vorgesehen sind. Aufgrund von Erfahrungen aus vergleichbaren Straßen in Halle (z. B. östliche Berliner Straße) ist aufgrund dessen damit zu rechnen, dass es zu regelwidrigen Halte- und Parkvorgängen auf den Radverkehrsanlagen kommt (vor allem abends und nachts). Da dieses Verhalten erfahrungsgemäß nicht durch konsequente Kontrolltätigkeit unterbunden werden kann, bitte ich zu prüfen, in welchen Straßenabschnitten zwischen den Baumstandorten Kfz-Stellplätze eingerichtet werden können. Ich bitte dabei zu beachten, dass bei Realisierung von derartigen Stellplätzen ein zusätzlicher Sicherheitsabstand zwischen Stellplatz und Radfahrstreifen mit einer Breite von 0,75 m erforderlich ist.

2.2 Übrige Varianten

Bei der Alternativvariante A2 soll der Radverkehr im Bereich des Künstlerhauses auf beidseitigen Schutzstreifen geführt werden. Da die Kfz-Verkehrsstärke deutlich über 1.000 Kfz in der Spitzenstunde liegt, ist eine solche Führungsform entsprechend ERA 2010 **problematisch**, zumal südlich und voraussichtlich auch nördlich davon (im Rahmen Ausbau Glauchaer Straße) separate Radwege bzw. Radfahrstreifen realisiert werden.

In der Alternativvariante Querschnitt A1/B1/C1 soll an der Engstelle am Künstlerhaus ein gemeinsamer Fuß- und Radweg hergestellt werden. Eine solche Führungsform stellt zwar eine Abweichung von den im Punkt 1 genannten Planungsprämissen dar, da es sich aber um eine relativ kurze Strecke handelt und die Fußgängerfrequentierung nicht sehr hoch ist, kann eine solche Führung im Sinne eines **Kompromisses** akzeptiert werden. Bei einer Prämisse des Erhalts des Künstlerhauses wäre diese Variante gegenüber der o. g. Variante mit abschnittsweise Schutzstreifen vorzuziehen.

In der Alternativvariante Querschnitt A1/B2/C2 soll an der Engstelle am Künstlerhaus der Radweg hinter dem Künstlerhaus entlang geführt werden. Eine solche Radverkehrsführung wird in der Praxis nicht funktionieren, da sich die Radfahrer aufgrund des damit verbundenen Umweges für den direkten Weg über den straßenbegleitenden Fußweg entscheiden werden. Da dieser relativ schmal sein wird, sind hier Konflikte mit Fußgängern vorprogrammiert.

Im Übrigen soll bei dieser Variante der stadteinwärtige Radverkehr im Bereich des Künstlerhauses auf der Kfz-Fahrbahn geführt werden. Aufgrund der relativ hohen Kfz-Stärke wird eine solche Führungsform im Böllberger Weg generell **abgelehnt**.

In der Alternativvariante Querschnitt A1/B3/C1 soll an der Engstelle am Künstlerhaus mit Hilfe einer Arkadenlösung auf der Westseite ein getrennter Fuß- und Radweg hergestellt werden. Aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs ist eine solche Lösung grundsätzlich vorstellbar. Allerdings ist bei dieser Variante auf der Ostseite zwischen den Einmündungen Geseniusstraße und Torstraße ein gemeinsamer Fuß- und Radweg vorgesehen, was aufgrund der dortigen Bebauung und der Länge dieses Abschnittes **nicht akzeptabel** ist.

Die Alternativvariante Querschnitt A1/B4/C2 beinhaltet den kompletten Abriss der Bebauung auf der Ostseite des Böllberger Weges im Bereich zwischen den Einmündungen Geseniusstraße und Torstraße, was die Herstellung anspruchsgerechter Verkehrsanlagen ermöglichen würde. Unabhängig von der städtebaulichen Beurteilung dieser Lösung würden aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs **keine Einwände** gegen eine derartige Variante bestehen.

Die Alternativvarianten Querschnitt D1/E1, D3/E2 und D5/E1 weisen gegenüber der Vorzugsvariante für den Fuß- und Radverkehr keine signifikanten Unterschiede auf und finden daher **Zustimmung**. Günstiger als in der Vorzugsvariante ist in all diesen Varianten die Lage der Kfz-Stellplätze im Bereich gegenüber der Einmündung Vor dem Hamstertor bzw. Stadtgutweg.

In der Alternativvariante Querschnitt D6/E1 soll im Abschnitt zwischen der Warneckstraße und dem Stadtgutweg auf der Westseite ein gemeinsamer Fuß- und Radweg hergestellt werden. Insbesondere aufgrund der sich in diesem Bereich befindenden Kindertagesstätten und des damit verbundenen Schutzbedürfnisses von Fußgängern ist eine solche Führungsform auf einer solchen Länge (ca. 150 m) **nicht akzeptabel**. Da der Böllberger Weg künftig als Hauptradroute fungieren soll, sind hier Konflikte mit Fußgängern und Behinderungen für den Radverkehr vorprogrammiert.

Die vorliegenden Planungen wurden am 07.06.2012 im Runden Tisch Radverkehr vorgestellt, wo die Vorzugsvariante grundsätzlich bestätigt wurde.



Ralf Bucher
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter