



Anfrage

TOP: **9.22**
Vorlagen-Nummer: **V/2013/12309**
Datum: 27.11.2013
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto: 1.11101.06/58110220
Verfasser: Olaf Sieber
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Stadtrat	18.12.2013 29.01.2014 12.02.2014	öffentlich Kenntnisnahme

Betreff: Anfrage des Stadtrates Olaf Sieber zur Führung des Radverkehrs in der Heideallee

In der Heideallee stadteinwärts wird an einer Straßenbahnhaltestelle der Radverkehr von der Straße innerhalb einer Radspur weg auf einen Radweg neben der Straße geführt, um nach der Haltestelle wieder auf die Straße in eine Radspur geführt zu werden. Der Radweg ist sehr schmal, außerdem verdrängt der Radweg die Fußgänger, welche neben ihren bisherigen Fußweg auf eine sehr schmalen Bereich ausweichen müssen, da dieser bisherige Fußweg als Radweg genutzt wird. Diese Nutzung des bisherigen Fußweges erscheint fragwürdig. Dazu frage ich:

Ist die Ausführung regelkonform?

Wenn ja, welche Gründe führen zur Nutzung dieser Variante und welchen Normen entspricht sie genau?

Wenn nein, wieso existiert diese Regelung dann?

gez. Olaf Sieber, Stadtrat



Stadt Halle (Saale)
Geschäftsbereich II
Stadtentwicklung und Umwelt

06.12.2013

Sitzung des Stadtrates am 18.12.13
Anfrage des Stadtrates Olaf Sieber zur Führung des Radverkehrs
in der Heideallee
Vorlagen-Nummer: V/2013/12309
TOP: 9.22

Ist die Ausführung regelkonform?

Wenn ja, welche Gründe führen zur Nutzung dieser Variante und welchen Normen entspricht sie genau?

Wenn nein, wieso existiert diese Regelung dann?

Antwort der Verwaltung:

Die in der Anfrage angesprochene Verkehrsführung wurde vor ca. 10 Jahren eingerichtet. Hintergrund war der Umbau der Straßenbahnhaltestelle *Straßburger Weg*, bei der das Planungsziel verfolgt wurde, den Einstieg für die Fahrgäste von einer Haltestelleninsel aus (statt wie bis dahin über eine Fahrbahn hinweg) zu ermöglichen. Neben einer Erhöhung der Sicherheit für die Fahrgäste sollte hierdurch auch die Möglichkeit eines mobilitätsbehindertengerechten Zugangs zur Straßenbahn geschaffen werden.

Aufgrund der erforderlichen Breite der Haltestelleninsel von ca. 2,50 m verblieb unmittelbar daneben eine Fahrbahnbreite von ca. 3,50 m. Da es bei einer solchen Breite nicht möglich war und ist, einen Kfz-Fahrstreifen und einen Radfahrstreifen anzulegen, wurde sich seinerzeit dafür entschieden, den Radverkehr im Bereich der Straßenbahnhaltestelle auf dem vorhandenen Fußweg hinter der schützenswerten Baumreihe zu führen. Dieser Fußweg besitzt eine mit Mosaikpflaster befestigte Breite von ca. 1,45 m. Da unmittelbar daneben noch ein geschotterter Randstreifen mit einer Breite von ebenfalls ca. 1,45 m existiert, wurde im Rahmen der damaligen Planungen die Entscheidung getroffen, den gepflasterten Teil der Seitenanlage als Radweg und den geschotterten Teil als Fußweg auszuweisen. Ein Ausbau von Fuß- und Radweg war zum damaligen Zeitpunkt insbesondere aus Denkmalschutzgründen nicht möglich. Dabei war es der Wunsch des Denkmalschutzes, dass das historische Mosaikpflaster vor der Natursteinmauer erhalten bleibt.

Zur Frage nach der Regeltreue der beschriebenen Lösung ist zu sagen, dass hierbei die Gesamtsituation nicht außer Acht gelassen werden darf. Da es wie bereits erwähnt nicht möglich war, im Bereich der Haltestelle den ankommenden Radfahrstreifen weiterzuführen, gleichzeitig eine Durchmischung von Kfz- und Radverkehr in Höhe der Haltestelle aus Sicherheitsgründen nicht gewollt war, wurde sich im Sinne eines Kompromisses für die Führung des Radverkehrs auf der Seitenlage entschieden. Die bestehenden Regelwerke lassen dabei auch Unterschreitungen der jeweiligen Regelmaße zu, sofern dies lediglich auf

kurzen Abschnitten passiert, was im betreffenden Bereich aus unserer Sicht der Fall ist.

Im Sinne einer Erhöhung des Nutzerkomforts wäre eine Befestigung der kompletten Seitenanlage und eine klarere optische Trennung in Fuß- und Radweg wünschenswert. Die Stadtverwaltung ist deshalb bemüht, diese Maßnahme perspektivisch umzusetzen. Von Seiten des Denkmalschutzes wurde ein diesbezügliches Entgegenkommen signalisiert.

Finanzielle Auswirkungen:

Ca. 5.000 € für Ausbau Fuß- und Radweg

Uwe Stäglin
Beigeordneter