

Geschäftsbereich II
61 FB Planen
61.4 Verkehrsplanung
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter

Halle (S.), 08.08.2014
Herr Bucher
Tel. 221-62 63
ralf.bucher@halle.de

Ausbau Dessauer Straße und Neubau Verknüpfungspunkt Frohe Zukunft 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 zum Fuß- und Radverkehr in der Dessauer Straße

Aufgrund ihrer Lage im Stadtgebiet und ihres Verlaufes stellt die Dessauer Straße eine wichtige Verbindung sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger dar. Für Radfahrer ist die Straße dabei insbesondere eine wichtige Achse für Alltagsfahrer zwischen dem Stadtteil Frohe Zukunft und der Innenstadt, weswegen sie auch als „wichtige Stadtteilverbindung“ in der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) eingestuft ist. Die Straße ist allerdings auch für Radfahrer mit Zielen im näheren Umfeld (z. B. Geschäfte in der Dessauer Straße, Kleingärten etc.) von Bedeutung.

Für Fußgänger ist die Straße insbesondere als Verbindung zwischen Wohnhäusern im angrenzenden Quartier und den Zielen in der Dessauer Straße (Straßenbahnhaltstellen, Geschäfte, Sparkasse, Friedhof etc.) von Bedeutung.

Zurzeit bestehen für Fußgänger und Radfahrer in der Dessauer Straße insbesondere folgende Probleme und Defizite:

- schlechter Zustand der Radwege im Bereich zwischen den Knoten B 100 und Landrain (Ostseite gesamt, Westseite abschnittsweise),
- fehlende Radwegquerung über die Dessauer Straße am Knoten B 100,
- gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern im Bereich zwischen dem Knoten Landrain und der Straßenbahnhaltstelle Frohe Zukunft, Ostseite (dadurch Konflikte zwischen beiden Verkehrsarten),
- Unfallgefahren für Radfahrer an der Einmündung Kornblumenweg (aufgrund abgesetzter Lage des für Radfahrer frei gegebenen Fußweges),
- ungünstige Radverkehrsführung im Bereich der Straßenbahnhaltstelle Frohe Zukunft,
- fehlende Radverkehrsanlagen nördlich der Straßenbahnhaltstelle Frohe Zukunft.

2. Bewertung der in der Vorlage dargestellten Vorzugsvariante

Der Vorzugsvariante mit der Straßenbahn im Mittellage und beidseitigen Radfahrstreifen wird aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs grundsätzlich zugestimmt. Hier werden insbesondere die vorhandenen Defizite für Radfahrer und Fußgänger im Bereich zwischen den Knoten Landrain und Frohe Zukunft wirksam beseitigt.

Nicht befriedigend ist allerdings, dass am Knoten B 100 keine separate Radfahrertfurt über die Dessauer Straße hergestellt wird. Sofern die jetzt geplante Fußgängerfurt auch für den Radverkehr frei gegeben wird, entsteht das Problem einer Vermischung beider Verkehrsarten, was zu Konflikten führen kann. Da darüber hinaus aufgrund der Anforderungen von Sehbehinderten an Fußwegquerungen keine Bordabsenkungen auf Nullniveau hergestellt werden sollen, entstehen hierdurch Kanten und somit zusätzliche Komforteinschränkungen

werden sollen, entstehen hierdurch Kanten und somit zusätzliche Komforteinschränkungen für Radfahrer. Anzustreben sind deshalb eine separierte Führung des Radverkehrs über die Dessauer Straße (Breite für Zweirichtungs-Radwegefurt: 2,40 m) und Bordabsenkungen auf Nullniveau im Zuge dieser Führung.

Zu beachten ist außerdem, dass an der Querungsstelle des Radfahrstreifens über die Straßenbahngleise im Bereich der Straßenbahndstelle der Querungswinkel 45 Grad nicht unterschreitet.

Im Bereich der Straßenbahndstelle sollten auch Verbesserungen an der geplanten fußläufigen Verbindung zwischen den Bahnsteigen und der Schule vorgenommen werden. Die Lage der geplanten Bike-&-Ride-Anlagen erscheint in diesem Zusammenhang ungünstig. Diese sollte ggf. weiter südlich im Bereich der Grünfläche angeordnet werden.

Desweiteren sollte auch geprüft werden, ob an den Straßenbahnhaltestellen Kornblumenweg und Dessauer Brücke Bedarfe für Fahrradabstellanlagen bestehen. In diesem Fall sollten entsprechende Angebote bereitgestellt werden (sicherlich eher in kleinerer Menge).

Angesichts der im Bauvorhaben vorgenommenen Abgrenzung der umzugestaltenden Bereiche muss im Übrigen grundsätzlich festgestellt werden, dass die o. g. Probleme des schlechten Zustandes der Radwege im Bereich zwischen den Knoten B 100 und Landrain sowie der fehlende Radverkehrsverkehrsanlagen nördlich der Straßenbahndstelle Frohe Zukunft im Rahmen dieses Vorhabens leider nicht beseitigt werden. Um insbesondere im Bereich zwischen den relativ gut befahrbaren Bestands-Radwegen südlich der Einmündung B 100 und den mit diesem Vorhaben entstehenden Radverkehrsanlagen nördlich des Knotens Landrains ebenfalls gut befahrbare Radwege anbieten zu können, sollte hier unbedingt eine Sanierung der Radwege erfolgen, die ggf. außerhalb dieses Vorhabens durchgeführt wird.

Hinsichtlich des Bereiches nördlich der Straßenbahndstelle Frohe Zukunft möchte ich darauf hinweisen, dass in den kommenden Jahren von Seiten der Landesstraßenbaubehörde vorgesehen ist, die Posthornstraße (L 141) im Bereich zwischen dem Posthornweg und der Autobahnanschlussstelle Halle-Tornau auszubauen und in diesem Zusammenhang auch einen straßenbegleitenden Fuß- und Radweg herzustellen. Sofern in der Dessauer Straße zwischen der Straßenbahndstelle Frohe Zukunft und dem Posthornweg von städtischer Seite keine Radverkehrsanlagen hergestellt werden, wird hier eine Lücke im künftigen Radwegesystem entstehen.

3. Bewertung der übrigen Varianten (entspr. Anlage 3 und beigefügter Regelquerschnitte)

3.1 Null-Variante und Null-Plus-Variante:

Da bei diesen Varianten die bestehenden Fuß- und Radverkehrsanlagen größtenteils unverändert bleiben, werden die o. g. Defizite im Wesentlichen nicht beseitigt. Abgesehen von den verbesserten Zugangsbedingungen zum ÖPNV erbringt diese Variante somit keine wesentlichen Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr in der Dessauer Straße. Durch Herstellung der stadtauswärtigen Straßenbahnhaltestelle Kornblumenweg kommt es dagegen sogar noch zu einer Verschärfung der dortigen Problematik querender Radfahrer über den Kornblumenweg (aufgrund der abgesetzten Führung des gemeinsamen Fuß- und Radweges).

3.2 Null-Plus2-Variante:

Im Vergleich zur Null-Variante und zur Null-Plus-Variante werden bei dieser Variante lediglich die Querungsbedingungen für Radfahrer über die Dessauer Straße nördlich der Einmündung B 100 verbessert. Die Radverkehrsführung über den Kornblumenweg entspricht

im Wesentlichen dem Ist-Zustand, weswegen auch hier Unfallgefahren für Radfahrer gesehen werden. Grundsätzlich ist somit auch bei dieser Variante festzustellen, dass sie keine wesentlichen Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr in der Dessauer Straße erbringt.

3.3 Varianten 2.1 und 2.2:

Diese beiden Varianten mit Straßenbahn in der Mittellage und beidseitigen Schutzstreifen im Abschnitt zwischen den Knoten Landrain und Frohe Zukunft werden grundsätzlich als günstiger gegenüber allen Null-Varianten angesehen. Im Vergleich zu den Varianten mit beidseitigen Radfahrstreifen werden diese Varianten allerdings als ungünstiger bewertet, da die Verkehrssicherheit für Radfahrer bei Radfahrstreifen aufgrund der separaten Führung (durchgezogener Breitstrich anstatt Strichlinie) als höher eingeschätzt wird. Dies ist insbesondere deshalb der Fall, da die Dessauer Straße in ihrer Funktion als Autobahnzubringer (Anschlussstelle Halle-Tornau) eine relativ hohe Kfz-Frequentierung aufweist (lt. beigefügten Verkehrszählungen ca. 1.100 Kfz in der Spitzenstunde im betreffenden Abschnitt nördlich des Knotens Landrain). Laut Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) wird bei derartigen Kfz-Verkehrsstärken die Herstellung von separaten Radwegen oder Radfahrstreifen empfohlen. Dies sollte nicht zuletzt auch deshalb beherzigt werden, um das im südlichen Anschlussbereich vorhandene Separierungsprinzip für den Radverkehr kontinuierlich fortzusetzen. Im Vergleich zu Radfahrstreifen sind Schutzstreifen im Übrigen schmaler, was im Hinblick auf die Verkehrssicherheit der Radfahrer ebenfalls ungünstiger ist (z. B. aufgrund geringerer Abstände beim Vorbeifahren der Kfz, insbesondere Lkw).

3.4 Variante 3:

Aus Radverkehrssicht könnte auch diese Variante akzeptiert werden. Ungünstiger als in der Vorzugsvariante ist allerdings die Erreichbarkeit der angrenzenden Hauseingänge im Abschnitt zwischen den Knoten Landrain und Frohe Zukunft für Radfahrer. Hier müssten die Radfahrer auf die Mischverkehrsfläche vor den Hauseingängen ausweichen.

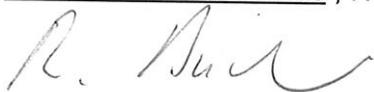
Aus Fußgängersicht ist die hier vorgesehene Mischverkehrsfläche vor den Hauseingängen grundsätzlich als ungünstiger gegenüber einem separaten Fußweg anzusehen.

3.5 Fazit:

Aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs stellen die vorgelegten Varianten mit Straßenbahn in Mittellage und beidseitigen Radfahrstreifen die günstigsten Lösungen dar, weswegen diese zu präferieren sind. Bei den vorgelegten „Null-Varianten“ würden sich dagegen kaum Verbesserungen gegenüber den heutigen Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr ergeben, weswegen diese möglichst nicht weiter in Erwägung gezogen werden sollten. Die Varianten mit Straßenbahn in Mittellage und beidseitigen Radfahrstreifen sind auch deutlich vorteilhafter im Vergleich zu den übrigen vorgelegten Varianten (Schutzstreifen sowie Straßenbahn in Seitenlage).

4. Abschließender Hinweis:

Bei den weiteren Planungsschritten bitte ich auch um Beachtung des „Detailkataloges für Radwegebaumaßnahmen in der Stadt Halle (Saale), der auf der städtischen Internetseite www.radverkehr.halle.de, Rubrik: Veröffentlichungen, aufgerufen werden kann.



Ralf Bucher
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter