

Geschäftsbereich II  
61 FB Planen  
61.4 Verkehrsplanung  
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter

Halle (S.), 21.08.2014  
Herr Bucher  
Tel. 221-62 63  
raif.bucher@halle.de

## **Ausbau Salzmünder Straße zwischen Am Brunnen und Heidebahnhof Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten zu den Unterlagen „Vorplanung“ (Stand Juli 2014)**

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

Aufgrund ihrer Lage und ihres Verlaufes im Bereich der Ortslage Dölau stellt die Salzmünder Straße auch für den Fuß- und Radverkehr eine wichtige Verbindung dar. Dabei ist sie insbesondere für Fußgänger und Radfahrer von Bedeutung, die Wege innerhalb des Stadtteils Dölau zurücklegen. Darüber hinaus hat die Straße aber auch eine Verbindungsfunktion für Radfahrer, die über den Stadtteil hinaus Wege zurücklegen. Dies gilt insbesondere für die Relation Halle-Neustadt – Nietleben – Dölau – Salzmünde. Dem diesbezüglichen Bedarf wurde u. a. mit dem kürzlich erfolgten Bau eines straßenbegleitenden Fuß- und Radweges entlang der L 159 zwischen Dölau und dem Abzweig Seepark Salzmünde Rechnung getragen. Für Radfahrer zwischen Dölau und Nietleben bzw. Halle-Neustadt gibt es bereits seit längerem Bestrebungen, einen straßenbegleitenden Fuß- und Radweg entlang der Salzmünder Straße im Bereich der Dölauer Heide herzustellen (vorzugsweise auf der stillgelegten S-Bahntrasse).

Aufgrund des Stadtratsbeschlusses (Vorlage: V/2013/11985 vom 30.10.2013 \*) wurde die Salzmünder Straße im Abschnitt südlich des Knotens Lieskauer Straße in der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) als „Radroute mit Priorität“ eingestuft. Eine Begründung hierfür war u. a. die Herstellung einer verkehrssicheren und attraktiven Radroute zwischen Halle – Neustadt und dem Krankenhaus Dölau.

Angesichts dieser Rahmenbedingungen besteht in der Salzmünder Straße somit auch im Bereich der Ortslage Dölau ein Bedarf für anspruchsgerechte Verkehrsanlagen für Fußgänger und Radfahrer. Bei der Frage nach der Art dieser Verkehrsanlagen sind insbesondere die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) zu beachten. Demnach werden benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen ab einer Kfz-Verkehrsstärke von ca. 1.000 Kfz in der Spitzenstunde empfohlen.

Derzeit beträgt die Kfz-Verkehrsstärke in der Salzmünder Straße südlich des Knotens Lieskauer Straße ca. 1.000 Kfz in der Spitzenstunde und nördlich des Knotens Lieskauer Straße ca. 900 Kfz. In der Prognose für das Jahr 2025 werden Verkehrsstärken von ca. 1.500 Kfz für den Bereich südlich des Knotens Lieskauer Straße und ca. 1.250 Kfz für den Bereich nördlich dieses Knotens angenommen (bei Realisierung eines neuen Verbrauchermarktes im Umfeld).

---

\* Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE im Stadtrat Halle (Saale) zur Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) – Fortschreibung 2013; Vorlage: V/2012/11160

Dies zeigt, dass im Moment zwar noch keine Notwendigkeit für benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen besteht, mittelfristig jedoch benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen empfehlenswert sind. Demnach wären insbesondere beidseitige separate Bordsteinradwege oder Radfahrstreifen auf ihre Machbarkeit hin zu prüfen. Sofern dabei festgestellt wird, dass derartige Verkehrsanlagen aufgrund der zur Verfügung stehender Straßenraumbreiten nicht durchgehend hergestellt werden können (mit Ausnahme kurzer Engstellen), ist die Möglichkeit der Herstellung von beidseitigen gemeinsamen Fuß- und Radwegen in Erwägung zu ziehen. Hierbei ist entsprechend der verkehrsrechtlichen Vorschriften zu gewährleisten, dass dies unter Beachtung der Belange der Fußgänger und unter dem Aspekt der Sicherheit und Leichtigkeit der Radfahrer vertretbar ist (vgl. VwV-StVO zu VZ. 240). Die Mindestbreite für einen gemeinsamen Fuß- und Radweg beträgt laut VwV-StVO 2,50 m.

Da die Kfz-Verkehrsstärken derzeit im Bereich des o. g. Wertes von 1.000 Kfz in der Spitzenstunde und mittelfristig nicht deutlich darüber liegen, sollten auch die Alternativen „Gehweg + Radfahrer frei“ (keine Benutzungspflicht für Radfahrer) und Schutzstreifen ernsthaft in Erwägung gezogen werden.

Diese hätten aus meiner Sicht gegenüber benutzungspflichtigen gemeinsamen Fuß- und Radwegen folgende Vor- und Nachteile:

1. „Gehweg + Radfahrer frei“ (keine Benutzungspflicht für Radfahrer):

Vorteile	Nachteile
Sichere, schnelle Radfahrer dürfen zügig auf der Fahrbahn fahren	Akzeptanzprobleme bei Kraftfahrern gegenüber Radfahrern auf der Fahrbahn
Weniger Radfahrer auf den Gehwegen (insbesondere weniger schnelle Radfahrer); dadurch weniger Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern)	Laut StVO dürfen Radfahrer auf Gehwegen lediglich Schrittgeschwindigkeit fahren
	3-cm-Borde an den Einmündungen (wegen Sehbehinderten)

2. Schutzstreifen (beidseitig):

Vorteile	Nachteile
Gut und zügig befahrbare Verkehrsanlagen für Radfahrer	Keine bauliche Abtrennung des Radverkehrs von der Fahrbahn (Nachteil für „schwächere“ Radfahrer)
Keine Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern	
Kinder bis 10 Jahre dürfen weiterhin auf Fußwegen fahren	
Keine Akzeptanzprobleme bei Kraftfahrern gegenüber Radfahrern auf der Fahrbahn	
Keine 3-cm-Borde an den Einmündungen	

In den vorliegenden Unterlagen „Vorplanung“ wird sich eindeutig für die Variante „Gehweg + Radfahrer frei“ ausgesprochen. Die Variante „Schutzstreifen“ wurde demnach zwar untersucht, aber nicht weiter verfolgt. Angesichts der benannten Vorteile dieser Variante hätte ich zumindest die Bitte, dass die Gründe des Verwerfens dieser Variante näher erläutert werden. Im Rahmen der Vorplanung sollten im Übrigen auch Regelquerschnitte einer solchen Variante aufgezeigt und, wenn geometrisch möglich, auch Lagepläne erstellt werden.

Ich bitte in diesem Zusammenhang auch zu beachten, dass bei einer Vorstellung des Planungsstandes am „Runden Tisch Radverkehr“ am 03.07.2014 aus dem Teilnehmerkreis ausdrücklich gefordert wurde, dass die Variante „Schutzstreifen“ ernsthaft in Erwägung gezogen werden sollte. Außerdem sollen häufig wechselnde Führungen für den Radverkehr vermieden werden.

Zu den vorliegenden Lageplänen mit der Verkehrsführung „Gehweg + Radfahrer frei“ hätte ich noch folgende Hinweise:

### Lagepläne Varianten 2.1 und 2.3:

Da es, wie oben erwähnt, Bestrebungen gibt, auch zwischen den Stadtteilen Dörlau und Nietleben einen straßenbegleitenden Fuß- und Radweg entlang der Salzmünder Straße herzustellen, ist die Radfahrmöglichkeit auf den Gehwegen (beiderseits) bis zum südlichen Ausbauende zu gewährleisten.

### Generelle Hinweise zur Verkehrsführung „Gehweg + Radfahrer frei“:

An Grundstücksausfahrten sollte die Gehwegoberfläche weitergeführt werden (keine Unterbrechungen durch andersartige Oberflächen). Außerdem sind an Grundstücksausfahrten Absenkungen zu vermeiden. Die Verwendung von Rampensteinen wird dazu ausdrücklich empfohlen.

Die Radverkehrsführung am Kreisverkehr Knoten Lieskauer Straße (auf der Kreisfahrbahn) wird von meiner Seite bestätigt.

### 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](http://www.radverkehr.halle.de), Rubrik: Veröffentlichungen, aufgerufen werden kann.

Ralf Bucher  
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter