Anlage: 9

Geschäftsbereich II
61 FB Planen
61.4 Verkehrsplanung
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter

Halle (S.), 12.01.2015

Herr Bucher
Tel. 221-62 63
ralf.bucher@halle.de

Stadtbahnprogramm Halle (Saale),
Vorhaben Merseburger Straße Nord –
Abschnitt Rudolf-Ernst-Weise-Straße – Thüringer Straße,
Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten
zu den Unterlagen „Gestaltungsbeschluss“ (Entwurf November 2014)

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

Laut Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Stadtratsbeschluss Nr. V/2012/11160 vom 30.10.2013) ist die Merseburger Straße Teil einer „Radroute mit Priorität“. Es handelt sich dabei um die Radroute C, „Ammendorf – Stadtzentrum/ Hauptbahnhof“.

Angesichts des sehr hohen Kfz-Verkehrsaufkommens in der Merseburger Straße (insbesondere im betreffenden Abschnitt) sind gemäß ERA 2010 benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen vorzusehen. Aufgrund der straßenräumlichen Situation (durchgehend angebaute Straße im erweiterten Innenstadtbereich) sind dabei möglichst separate Radverkehrsanlagen (d. h. getrennt von Fußgängerflächen) herzustellen.

Die vorliegende Planung (Vorzugslösung) wird diesen Prämissen weitestgehend gerecht, weswegen grundsätzlich zugestimmt werden kann. Zwar wird in einem Bereich beidseitig ein gemeinsamer Fuß- und Radweg vorgesehen, dies ist aber angesichts der dortigen Straßenraumbreite und der anderen Nutzungsansprüche leider kaum zu vermeiden. Da die betreffenden Abschnitte relativ kurz sind, können diese im Sinne eines Kompromisses akzeptiert werden.

Optimiert werden sollte die Radverkehrsführung an der Einmündung Rudolf-Ernst-Weise-Straße. Dies betrifft insbesondere die Führung des Radverkehrs in der Relation von Süd nach Nord, wo eine möglichst geradlinige Führung hergestellt werden sollte. Dabei sollte aber auch die Relation Merseburger Straße – Kirchnerstraße (- Hauptbahnhof, Eingang Ernst-Kamieth-Straße) nicht außer Acht gelassen werden.

Wünschenswert wäre im Übrigen eine geradlinigere Radverkehrsführung für die Relation Hauptbahnhof (Eingang Ernst-Kamieth-Straße) – Willy-Brandt-Straße. Hierfür wäre eine Radfahrer- (und Fußgänger-)furt nördlich des Knotens Merseburger Straße/ Willy-Brandt-Straße erforderlich, deren Machbarkeit geprüft werden sollte.

In der Rudolf-Ernst-Weise-Straße sehe ich ein Sicherheitsproblem am Ende des stadtauswärts führenden Radweges, welches sich aus der Lage der dortigen Mittelinsel ergibt. So ist zu befürchten, dass Kraftfahrer ab der Mittelinsel geradlinig (d. h. über das Radwegende) weiterfahren und dabei gleichzeitig ankommende Radfahrer gefährden. Um dies zu verhindern, könnte beispielsweise der baulich abgetrennte Radweg noch etwas verlängert werden (bis ans Ende der Verschwenkung).

Die vorgesehene Schaffung einer Radfahrmöglichkeit entgegen der Einbahnstraße Pfännerhöhe ist sehr zu begrüßen. Da die Pfännerhöhe im betreffenden Abschnitt aber schneller als 30 km/h befahren werden, kann der entgegengesetzte Radverkehr nicht im Mischprinzip auf der Fahrbahn geführt werden.

In der Stadtverwaltung hat es bereits die Entscheidung gegeben, dass die Radwegebenutzungspflicht in der Thüringer Straße und Heinrich-Schütz-Straße aufgehoben werden soll. Da im Zuge der Baumaßnahme Merseburger Straße auch die Ampelschaltung am betreffenden Knoten verändert werden muss, sind die signaltechnischen Voraussetzungen hierfür zu schaffen. Die Aufhebung der Benutzungspflicht in der Thüringer Straße und Heinrich-Schütz-Straße sollte deshalb auch im Zuge dieser Baumaßnahme erfolgen.

Grundsätzlich sollte im Übrigen geprüft werden, ob es in dem von der Baumaßnahme betroffenen Straßenabschnitt Bedarfe für Fahrradabstellanlagen gibt. Sofern dies der Fall ist, sollten entsprechende Anlagen eingeplant werden.

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. Dabei sind insbesondere die Punkte 1, 2 (Grundstücksausfahrten), 4 (Absenkungen), 5 (Material), 8 (Ampeln) und 9 (Fahrdynamik) von Bedeutung.

Die vorliegenden Planungen wurden auch in der 31. Sitzung am Runden Tisch Radverkehr am 20.11.2014 vorgestellt. Die Ergebnisse davon sind in diese Stellungnahme eingeflossen.

Ralf Bucher
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter