GB II Stadtentwicklung und Umwelt
61 FB Planen
61.4 Verkehrsplanung
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter

Halle (S.), 30.10.2015

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

Fluthilfemaßnahmen Klaustorvorstadt
Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten
zu den vorliegenden Planungsunterlagen (Stand September 2015)

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

1. Franz-Schubert-Straße (Hochwassermaßnahme 108)

Die Franz-Schubert-Straße stellt sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer eine wichtige Verbindung zwischen der Altstadt und dem Saaleufer (so genanntes Pfälzer Ufer) dar. In der Weiterführung werden über die Verbindung die Erholungsgebiete Würfelwiese, Ziegelwiese und Peißnitz erreicht. Darüber hinaus soll mit der geplanten Fußgänger- und Radfahrerbrücke im Zuge der Franz-Schubert-Straße eine neue Wegeverbindung in Richtung Saline und Sophienhafen hergestellt werden. Aus diesen Gründen ist die Franz-Schubert-Straße auch Teil des Hauptstraßennetzes der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale).

Angesichts dessen ist es aus Sicht des Radverkehrs wichtig, dass die Franz-Schubert-Straße eine gut befahrbare Fahrbahn erhält (Asphalt oder Betonpflaster). Radverkehrsanlagen sind aufgrund der geringen Kfz-Verkehrsbelegung nicht erforderlich.

Für die Fußgänger sind ausreichend breite Gehwege herzustellen (möglichst 2,50 m). Da dieser Wert in der vorliegenden Planung nur leicht unterschritten wird, kann dies so akzeptiert werden.

2. Pfälzer Straße (Hochwassermaßnahme 123)

Hinsichtlich der Bedeutung der Pfälzer Straße für Fußgänger und Radfahrer ist grundsätzlich zwischen dem Abschnitt südlich der Franz-Schubert-Straße und nördlich der Franz-Schubert-Straße zu unterscheiden. Während der südliche Abschnitt eine wichtige Verbindung zwischen der Ankerstraße und dem „Pfälzer Ufer" darstellt, ist der nördliche Abschnitt aufgrund einer fehlenden Weiterführung (Sackgasse) weniger bedeutsam. Der südliche Teil der Pfälzer Straße ist auch Teil des Hauptstraßennetzes der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale).

Deshalb ist es wichtig, dass insbesondere im südlichen Abschnitt eine für Radfahrer gut befahrbare Fahrbahn hergestellt wird (mit Asphalt oder Betonpflaster). Radverkehrsanlagen sind aufgrund der geringen Kfz-Verkehrsbelegung nicht erforderlich.

Für die Fußgänger sind ausreichend breite Gehwege herzustellen (möglichst 2,50 m). Da dieser Wert in der vorliegenden Planung erreicht bzw. nur leicht unterschritten wird, kann dies so akzeptiert werden.

3. Ankerstraße (Hochwassermaßnahme 122)

Die Ankerstraße ist insbesondere im westlichen bzw. südlichen Abschnitt für den Radverkehr bedeutsam. Dort ist sie in Verknüpfung mit der Pfälzer Straße Teil einer Radverkehrsverbindung zwischen der Mansfelder Straße (Saalebrücke) und dem „Pfälzer Ufer" mit Weiterführung Würfelwiese und Ziegelwiese. Dieser westliche Abschnitt ist deshalb auch Teil des Hauptstraßennetzes der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale).

Aufgrund der relativ hohen Kfz-Verkehrsbelegung in Fahrtrichtung Mansfelder Straße (ca. 630 Kfz in der Spitzenstunde) wäre in dieser Fahrtrichtung entsprechend ERA 2010 eine Radverkehrsanlage grundsätzlich wünschenswert. Da für eine separate Radverkehrsanlage oder einen Schutzstreifen jedoch kein ausreichender Platz im Straßenraum durchgängig zur Verfügung steht und auch eine Führung des Radverkehrs auf dem Gehweg als nicht praktikabel bzw. als konfliktträchtig angesehen wird, gibt es offensichtlich keine Alternative zu einer Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn.

Für die Fußgänger sind ausreichend breite Gehwege herzustellen (möglichst 2,50 m). Im nördlichen Abschnitt wird dieser Wert erreicht oder geringfügig unterschritten, weshalb die Planung dort so akzeptiert werden kann.

Im westlichen bzw. südlichen Abschnitt wird dieser Wert am östlichen Gehweg abschnittsweise allerdings deutlich unterschritten (1,48 m), was nicht akzeptiert werden kann. Angesichts der Platzverhältnisse auf der anderen Straßenseite und auch der Fahrbahnbreite in diesem Bereich werden Möglichkeiten gesehen, auch hier einen ausreichend breiten Gehweg herzustellen.

Nicht zu akzeptieren ist im Übrigen die umwegige Führung der Fußgänger im Bereich der Platzfläche gegenüber der Einmündung An der Hulbe, die so von den Fußgängern mit Sicherheit nicht angenommen wird. Hier ist eine möglichst direkte, fahrbahnnahe Führung herzustellen.

4. Robert-Franz-Ring (Hochwassermaßnahme 121)

Der Robert-Franz-Ring ist Teil des Altstadtringes und ist aufgrund dieser Lage im Straßennetz auch für den Fuß- und Radverkehr von größerer Bedeutung. Für Radfahrer ist er insbesondere als schnellere Alltagsroute zwischen der Mansfelder Straße und der nordwestlichen Innenstadt interessant (im Vergleich zur parallelen Freizeitroute entlang der Saale).

Aufgrund der relativ hohen Kfz-Verkehrsbelegung (ca. 1.000 Kfz in der Spitzenstunde) sind entsprechend ERA 2010 Radverkehrsanlagen im Robert-Franz-Ring empfehlenswert. Da die zur Verfügung stehenden Breiten im Straßenraum unter Berücksichtigung der vorhandenen Bäume allerdings nicht für separate Radverkehrsanlagen ausreichen, stellt die vorliegende Lösung mit beidseitigen Schutzstreifen einen akzeptablen Kompromiss dar. Eine Lösung gänzlich ohne Radverkehrsanlagen wäre angesichts der relativ hohen Kfz-Verkehrsbelegung dagegen nicht akzeptabel. Gleiches gilt für eine etwaige Führung des Radverkehrs auf Gehwegen, was insbesondere aus Gründen der Beeinträchtigung von Fußgängern abzulehnen wäre.

Hinsichtlich der Ausführung der Schutzstreifen muss festgestellt werden, dass im Bereich des Parkstreifens leider kein Sicherheitsstreifen zwischen Park- und Schutzstreifen auf der Fahrbahn vorgesehen ist. Es ist deshalb zu befürchten, dass parkende Fahrzeuge unmittelbar neben dem Schutzstreifen stehen und öffnende Türen Gefahren für Radfahrer darstellen. Um diesen Konflikt zu minimieren wird empfohlen, in der 2,50 m breiten Parkbucht einen Sicherheitsabstand von 0,50 m zu markieren oder diesen durch weiße Steine kenntlich zu

machen. Außerdem sollten in Hinsicht auf ein möglichst tiefes Einparken an den Parkbuchten keine rechtwinkligen Bordverläufe sondern schräge oder gekrümmte Bordverläufe hergestellt werden.

Ansonsten werden die dargestellten Breiten der einzelnen Anlagen (einschl. Gehwege) bestätigt.

Zu begrüßen ist im Übrigen auch das Einplanen eines neuen Fußgängerüberweges am Knoten Mansfelder Straße. Hierdurch wird die Verkehrssicherheit für Fußgänger an dieser Querungsstelle deutlich erhöht.

5. Tuchrähmen (Hochwassermaßnahme 124)

Die Straße Tuchrähmen hat im Normalfall keine besondere Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr. Wie sich allerdings beim Hochwasser 2013 gezeigt hat, ist die Straße bei einem solchen Hochwasser Teil der einzigen Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen der Altstadt und Halle-Neustadt. Nicht zuletzt aus diesem Grund ist die Straße so zu gestalten, dass sie für Radfahrer, Fußgänger und Rollstuhlfahrer gut nutzbar ist.

Konkret bedeutet dies, dass der Fahrbahnbelag und der Belag des Verbindungsweges zum Robert-Franz-Ring möglichst eben sein sollten (vorzugsweise Betonpflaster oder Asphalt). Nicht zu akzeptieren wäre geschlagenes Natursteinpflaster oder ähnlich grobes Material.

Aufgrund der Lage der Straße und der damit verbunden Kfz-Frequentierung wird eine Ausbildung als Mischverkehrsfläche und Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich als sinnvoll angesehen. Die Entwässerungsrinne sollte dabei in der Straßenmitte hergestellt werden.

6. Allgemeiner Hinweis

Grundsätzlich ist auch zu prüfen, ob Bedarfe für Fahrradabstellanlagen existieren. Sofern dies der Fall ist, sollten entsprechende Anlagen gemäß der städtischen Richtlinie zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen vorgesehen werden.

Ralf Bucher
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter