

Geschäftsbereich II  
61 FB Planen  
61.4 Verkehrsplanung  
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter

Halle (S.), 21.06.2016  
Herr Bucher  
Tel. 221-62 63  
ralf.bucher@halle.de

**Stadtbahnprogramm Halle (Saale),  
Vorhaben 14.2, Merseburger Straße Mitte –  
Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten  
zu den Unterlagen Vorplanung und Gestaltungsbeschluss (Stand Juni 2016)**

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 relativ hohen Kfz-Verkehrsaufkommens in der Merseburger Straße sind gemäß ERA 2010 benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen vorzusehen. Aufgrund der straßenräumlichen Situation (durchgehend angebaute Straße, zum Teil mit Ladenbestand, erhöhtes Fußgängeraufkommen etc.) sind gemäß StVO-VwV und ERA 2010 separate Radverkehrsanlagen (d. h. getrennt von Fußgängerflächen) herzustellen.

Die vorliegende Vorzugslösung wird diesen Prämissen weitestgehend gerecht, weswegen grundsätzlich zugestimmt werden kann. Nicht optimal ist allerdings, dass die Radverkehrsanlagen auf weiten Strecken hinter den Baumreihen geführt werden, wodurch an Einmündungen und Grundstücksausfahrten ungünstige Sichtbeziehungen zwischen abbiegenden Kraftfahrern und Radfahrern entstehen. Sofern dies aus Gründen des Erhalts von Straßenbäumen erforderlich ist, sollten unterstützende Maßnahmen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit bei Kraftfahrern eingeplant werden (z. B. Aufpflasterungen, konsequentes Durchziehen der Radwege an Grundstückszufahrten etc.).

In Hinsicht auf die zu erwartenden Querungsbedarfe von Radfahrern und Fußgängern muss festgestellt werden, dass insbesondere an Einmündungen von kleineren Nebenstraßen keine Querungsmöglichkeiten existieren. Derartige Möglichkeiten wären insbesondere für Radfahrer wichtig, die aus solchen Straßen kommen und den gegenüberliegenden benutzungspflichtigen Radweg erreichen müssen (oder auch umgekehrt). Um entsprechende Möglichkeiten einzurichten, sollten an den betreffenden Stellen befestigte Übergänge über die Bahntrasse hergestellt werden.

Hinsichtlich der Thematik Fahrradabstellanlagen ist zu prüfen, ob es entsprechende Bedarfe gibt. Sollte dies der Fall sein, sind entsprechende Angebote zu bereitzustellen. Hauptaugenmerk sollte dabei an Haltestellen und Bereichen mit Ladenbestand liegen.

Zu den einzelnen Lageplänen mit der Vorzugsvariante habe ich noch folgende Hinweise:

Knoten Huttenstraße:

Der Sinn des „Buckels“ in Verlauf des östlichen Radweges (Knotenzufahrt) ist nicht nachvollziehbar. Er ist möglichst zu vermeiden.

Bereich der Haltestelle Rosengarten

Südlich der Haltestelle ist der Weg in Verlängerung der Ottostraße niveaugleich an die Merseburger Straße anzubinden (im Zuge Brückenabriss).

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. Dabei sind in der Merseburger Straße insbesondere die Punkte 1, 2 (Grundstücksausfahrten), 3, 4 (Absenkungen), 5 (Material), 8 (Ampeln) und 9 (Fahrtdynamik) von Bedeutung.

Ergänzend hierzu möchte ich anmerken, dass entsprechend des Entwurfs der „Kriterien zur Planung und Gestaltung von Radverkehrsanlagen in der Stadt Halle (Saale)“ die Länge von Rampen an Radwegauf- und -abfahrten mindestens 4,0 m betragen sollte.



Ralf Bucher  
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter