

Geschäftsbereich II
61 FB Planen
61.4 Verkehrsplanung
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter

Halle (S.), 19.02.2019
Herr Bucher
Tel. 221-62 63
raif.bucher@halle.de

**Fluthilfemaßnahme Nr. 288, Brachwitzer Straße
hier: Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten
zum Lageplan mit Arbeitsstand vom 04.02.2019**

Zum o. g. Lageplan nehme ich wie folgt Stellung:

Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) beträgt die Regelbreite für Schutzstreifen 1,50 m und das Mindestmaß 1,25 m (vgl. Tabelle 5, ERA 2010). Die Mindestbreite der mittigen Restfahrbahn beträgt 4,50 m (vgl. Bild 9, ERA 2010). Da gemäß technischem Regelwerk keine Mindestmaße aneinander gereiht werden sollten, ist bei einer Herstellung beidseitiger Schutzstreifen somit eine Gesamtfahrbahnbreite von **mindestens 7,50 m** erforderlich. Im Bereich von Längsparkstreifen ist zudem ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,50 m erforderlich (vgl. Bild 9, ERA 2010). Zwar haben die geplanten Längsparkstreifen eine Breite von 2,50 m, was bei reinen Pkw-Parkstreifen den Sicherheitstrennstreifen beinhalten könnte, da in der Brachwitzer Straße aber auch mit zahlreichen parkenden Lkw zu rechnen ist, muss hier der Sicherheitstrennstreifen zusätzlich berücksichtigt werden. Es müsste somit entweder die Breite des Parkstreifens auf 3,00 m oder die Gesamtfahrbahnbreite auf mindestens 8,00 m vergrößert werden.

In der aktuellen Planung beträgt die Gesamtfahrbahnbreite (einschl. Schutzstreifen) größtenteils lediglich 7,00 m, was bedeutet, dass die nach anerkanntem Stand der Technik empfohlene Breite um 0,50 m, im Bereich der Längsparkstreifen sogar um 1,00 m unterschritten wird. Insbesondere der Umstand, dass im Bereich der Längsparkstreifen kein Sicherheitstrennstreifen vorgesehen ist und deswegen Gefährdungen durch öffnende Fahrzeugtüren entstehen können, bringt mich zur Meinung, **dieser Planung nicht zuzustimmen**. Einer Lösung mit Schutzstreifen könnte ich aus den o. g. Gründen nur dann zustimmen, wenn die Gesamtfahrbahnbreite auf 7,50 m bzw. 8,00 m verbreitert wird.

Im Übrigen weise ich darauf hin, dass östlich der Einmündung Am Saalehafen der Schutzstreifen im Bereich der Sperrfläche nicht wie geplant markiert werden darf, da ihn hier Kfz ständig überfahren würden, was verkehrsrechtlich nicht zulässig wäre (Schutzstreifen dürfen laut Verwaltungsvorschrift zur StVO nur in seltenen Fällen von Kfz überfahren werden, vgl. StVO-VwV zu § 2, Absatz 4, Satz 2).

Aufgrund der Ausführungen im Punkt 2.3 der ERA 2010 (Wahl der Radverkehrsführung an Straßen) muss aus meiner Sicht der Sinn der geplanten Schutzstreifen im konkreten Fall der Brachwitzer Straße stark in Frage gestellt werden. So kommen Schutzstreifen gemäß Tabelle 8 der ERA 2010 insbesondere im Belastungsbereich II in Frage und nur in Ausnahmefällen in den übrigen Belastungsbereichen. Die Brachwitzer Straße fällt in dem betreffenden Abschnitt mit Sicherheit in den Belastungsbereich I, der gemäß Bild 7 der ERA 2010, bei zulässigen Tempo-50 eine maximale Kfz-Stärke von ca. 400 Kfz in der Spitzenstunde aufweist. Die tatsächliche Kfz-Stärke im betreffenden Abschnitt der Brachwitzer Straße dürfte deutlich darunter liegen, weswegen ich auch keine Gründe für Ausnahmen bzw. ein Abweichen von den Empfehlungen gemäß ERA 2010 sehe. Ich sehe darüber auch keine andere Gründe, die eine Herstellung von Schutzstreifen rechtfertigen könnten (z. B. starke Steigungen, große Fahrbahnbreiten o. ä. entsprechend Tabelle 8, ERA 2010).

Anlage:

Ich bitte auch zu beachten, dass laut Verkehrsrecht auf Schutzstreifen nicht geparkt werden darf. Das heißt, dass zum Parken nur die baulich hergestellten Stellplätze genutzt werden können. Ich habe die Befürchtung, dass in der Praxis auch an anderen Stellen, dann auf den Schutzstreifen geparkt wird, da es voraussichtlich in diesem Bereich kaum Kontrollen geben wird. Die Schutzstreifen würden dann ihren eigentlichen Sinn einer sichereren Radverkefhrung nicht erfüllen.

Hinweisen möchte ich auch darauf, dass aufgrund des nicht hergestellten Gehweges im westlichen Abschnitt Fußgänger gezwungen sind, auf dem Schutzstreifen zu gehen. Auch das widerspricht dem Sinn von Schutzstreifen und stellt überdies eine Behinderung des Radverkehrs bzw. eine Gefährdung bei Ausweichen auf die Restfahrbahn dar.

Im Übrigen möchte ich darauf hinweisen, dass Schutzstreifen verkehrsrechtlich angeordnet werden müssen, was bedeutet, dass die Realisierung von Schutzstreifen in den übertragenen Wirkungskreis der Kommune fällt.

Hinsichtlich der Fußgängerführung bitte ich Folgendes zu beachten:

Unsignalisierte Furten (hier an den Bushaltestellen über die Brachwitzer Straße) sind verkehrsrechtlich nicht zulässig. An den Querungsstellen sind lediglich Bordsteinabsenkungen herzustellen.

Am Knoten Brachwitzer Straße/ Binnenhafenstraße/ Am Saalehafen sind für die relevanten Fußgängerrelationen Bordsteinabsenkungen vorzusehen.



Ralf Bucher
Verkehrsplaner
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter