

GB II Planen, Bauen und Straßenverkehr
FB 61 Stadtentwicklung und -planung
Ressort 61.4 Verkehrsplanung
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter

Halle (S.), 14.05.2008
Herr Bucher
Tel. 221-62 63
ralf.bucher@halle.de

**Entwurfsplanung zum Ausbau der Delitzscher Straße (im Rahmen 3. Hauptabschnitt der Straßenbahn Halle-Neustadt – Riebeckplatz/Hbh. – Büschdorf)
Stellungnahme aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs
zu Planunterlagen vom 09.04.2008**

Zum geplanten grundhaften Ausbau der Delitzscher Straße gelten grundsätzlich die Aussagen wie in meinen Stellungnahmen vom 01.10.2007 und 14.11.2007. Zu den aktuellen Planunterlagen gebe ich noch folgende Hinweise:

Im Bereich des Knotens Grenzstraße sind durchgehende separate Radverkehrsanlagen (einschließlich aller Furten) für alle Relationen (einschließlich aller Linksabbiegebeziehungen) darzustellen. Bei der südlichen Grenzstraße ist dabei zu beachten, dass dort lediglich ein einseitiger getrennter Fuß- und Radweg (mit Radverkehr in beiden Richtungen) im Bestand existiert. Der dargestellte getrennte Fuß- und Radweg auf der Ostseite würde demnach keinen Anschluss in Richtung Süden haben. Auf dem so entstehenden Fuß- und Radwegstummel wird es keine verkehrliche Nutzung geben, da Radfahrer aus Richtung Süden aufgrund der ausgewiesenen Benutzungspflicht auf dem westlichen Radweg zum Knoten gelangen und es auch für Fußgänger keine Weiterführung gibt. Vor diesem Hintergrund kann auf der Ostseite der Grenzstraße ab der südlichen Fußgängerfurt auf den Bau des getrennten Fuß- und Radweges verzichtet werden.

Für die Relation südliche Grenzstraße – westliche Delitzscher Straße ist im Sinne einer möglichst direkten Führung eine 2-Richtungs-Radfurt über den westlichen Knotenarm der Delitzscher Straße vorzusehen, da ansonsten mit Akzeptanzproblemen zu rechnen ist (bei Zwang zur dreimaligen Straßenquerung für einen Linksabbiegevorgang).

Im Bereich der Hallorenfabrik ist derzeit geplant, den Radfahrstreifen in einer Breite von 1,50 m (zzgl. Markierung) herzustellen. Angesichts der Tatsache, dass der Radfahrstreifen direkt an den Parkstreifen angrenzt und kein Sicherheitsabstand zwischen Radstreifen und parkenden Fahrzeugen vorhanden ist, sollte die Fußwegbreite zugunsten eines solchen Sicherheitsstreifens auf 2,00 m reduziert werden. Der Sicherheitsstreifen, der eigentlich auch an anderen derartigen Stellen vorgesehen werden müsste, sollte idealerweise eine Breite von 0,75 m haben, damit Unfälle durch öffnende Fahrzeugtüren verhindert werden.

An der Einmündung Fiete-Schulze-Straße besteht das Problem der Anbindung des „anderen Radweges“ aus Richtung Norden. Dieser nicht benutzungspflichtige Radweg ist auch in der Plangrundlage als „Radweg“ gekennzeichnet und wird aufgrund des deutlich besseren Belages als auf der Fahrbahn auch von Radfahrern benutzt. Nach der jetzigen Planung würden diese Radfahrer auf den Fußweg der Delitzscher Straße gelangen, ohne eine Weiterführung vorzufinden. Im Sinne einer Problemlösung wird vorgeschlagen, den „anderen Radweg“ der Fiete-Schulze-Straße mit den Radwegen der Delitzscher Straße zu verknüpfen (einschl. Linksabbiegemöglichkeit in Richtung Osten) oder aber den anderen Radweg ca. 20 bis 30 m vor der Haltlinie auf die Fahrbahn zu führen.

Grundsätzlich sind im Zuge des gesamten Ausbauabschnittes der Delitzscher Straße die Potentiale und Möglichkeiten für Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel) zu prüfen. Dies gilt insbesondere für die Bereiche im Umfeld der geplanten Straßenbahnhaltestellen.

In Hinsicht auf die Ausführungsplanung wird erneut darauf hingewiesen, dass die einzelnen Punkte im „Detailkatalog für Radwegebaumaßnahmen in der Stadt Halle (Saale)“ zu beachten und möglichst umzusetzen sind.

Ralf Bucher
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter