

1. Warum wurden beim Bau des gemeinsamen Rad-und Fußweges auf der ehemaligen Hafenbahntrasse bisher die Schienen erhalten und in den Radweg integriert, obwohl die Holzschwellen aufgrund ihres Alters schon so stark verrottet sind, dass nach den Regenfällen der letzten Tage auf dem Asphaltbelag schon Querrillen- und Pfützenbildungen zu erkennen waren, die sich sehr bald zu einer Holperstrecke ausweiten werden?
2. Warum wurden die Erfahrungen an den über 450 Bahntrassenwegen in Deutschland gemäß einer von Dr Achim Bartoschek auf seiner Homepage (<http://achim-bartoschek.de/bahntrassenradeln.htm>) zusammengestellten Dokumentation nicht ausgewertet, wonach der Erhalt der Schienen eine Ausnahme darstellt und wenige bisher so ausgeführte Lösungen wie in Berga/Kelbra und Siegburg, so verändert werden mussten, dass die Gleise nachträglich entfernt und die Wege asphaltiert wurden?
3. Warum hat man bei dem als schmal einzustufenden gemeinsamen Rad-und Fußweg für den Gegenverkehr, der die Mindestbreite von 2,50 Meter nicht erreicht, unterschiedliche Beläge verwendet (60% Asphalt und 40% Verbundpflasterelemente) und damit beim Hinüberwechseln über den freiliegenden Schienenkopf bei Ausweich- und Überholmanövern, was nur in einem spitzen Winkel möglich ist, für Radfahrer das Risiko einer erhöhten Sturzgefahr insbesondere bei Nässe in Kauf genommen und die Lehren aus den vielen Unfällen an der Kröllwitzer "Todeskurve" nicht gezogen?
4. Wie soll es mit der Rad-und Fußwegegestaltung auf den weiteren Abschnitten der "GrünenTrasse" weitergehen? Insbesondere dürfte der 3. Abschnitt zwischen Max-Lademann- und Beesener Straße mit dem neuen Kurt-Wabbel-Stadion und einer evtl. Ballsporthalle eine erhöhte Frequentierung und Bedeutung als weitere Wegebeziehung für Zuschauer von den Straßenbahnhaltestellen in der Beesener Straße und dem Böllberger Weg zu einem evtl. neuen Südeingang am KWS erlangen.
5. Warum ist der im August 2008 freigegebene 2. Abschnitt des Hafenbahnrad- und -fußweges noch nicht nach den Vorschriften der STVO ordnungsgemäß beschildert?

Antwort der Verwaltung:

Es ist zuerst darauf hinzuweisen, dass die Gleisanlagen der Hafenbahntrasse wie der Thüringer Bahnhof unter **Denkmalschutz** stehen. Jede Nachnutzung muss deshalb denkmalverträglich sein.

1. Das Gestaltungskonzept sieht aus Denkmalschutzgründen den Erhalt und die Einbeziehung der Gleise und Signalanlagen in die Neugestaltung vor. Wie auch in der Parkanlage am Thüringer Bahnhof bleiben die Gleise als Wegeborde sichtbar. Dieses Grundprinzip wurde mit den Baubeschlüssen zum Thüringer Bahnhof und zu den verschiedenen Bauabschnitten der Hafenbahntrasse bestätigt. Probleme mit den Holzschwellen gab es in den Bereichen zwischen Merseburger Str. und Liebenauer Str. und im ersten Abschnitt westlich der Turmstr. Hier erfolgten im Vorfeld Leitungsverlegungen in großer Tiefe. In diesen, im Verhältnis zur Gesamttrasse kurzen Teilbereichen bereiten die alten Holzschwellen der wieder eingebauten Gleise Probleme. Beim weiteren Ausbau der Trasse wurden desolate Holzschwellen grundsätzlich entfernt und überbrückt, so dass hier keine Schäden mehr zu erwarten sind.

2. Grundsätzlich muss darauf verwiesen werden, dass es sich bei der Hafenbahntrasse nicht vorrangig um einen überregionalen Radweg in der Landschaft handelt, sondern um eine Kombination von Fuß – und Radweg im städtischen Zusammenhang. Die einzelnen Abschnitte zwischen den Straßenquerungen sind lediglich 500 m lang.
Die auf der angegebenen Internetseite dargestellten Erfahrungen treffen in diesem Fall nicht zu. Mit dem Erhalt der Gleisanlagen wird auf die Industriegeschichte aufmerksam gemacht. Das ist das wesentliche Alleinstellungsmerkmal der Anlage.
3. Die insgesamt befahrbare Fläche hat eine Breite von 2,50 m. Ein größerer Querschnitt würde aufgrund der beengten Raumverhältnisse dazu führen, dass auf begleitende Baumpflanzungen verzichtet werden müsste. Die unterschiedlichen Beläge wurden gewählt, um die Gleisanlage besser ablesbar zu machen.
Der Erhalt der Gleisanlage im Bereich der Hafenbahntrasse unterscheidet sich grundlegend von der Situation in Kröllwitz, da hier keine Bahn mehr fährt und alle Fugen vergossen werden. Somit besteht nicht die Gefahr, dass man in die Gleise gerät.
4. Die Planung für den 3. und 4. Abschnitt (Beesener Str. bis Warneck Str.) ist abgeschlossen, es liegt ein Baubeschluss vor und die Leistungen sind ausgeschrieben. Das Profil wird so weitergeführt wie im 2. Bauabschnitt begonnen. Erst im 5. Bauabschnitt (Holzplatz bis Stadthafen) wird der Weg als reiner Asphaltweg gebaut, da hier die Gleise nicht mehr vorhanden sind.
Der Hinterausgang des Stadions ist angebunden. Wenn sich im Rahmen der Sanierung hier Änderungen ergeben, werden diese im Rahmen der Stadionsanierung umgesetzt.
5. Weil es sich um einen Fußweg in einer Grünanlage handelt, der von Radfahrern genutzt werden kann, ist eine Ausschilderung nicht erforderlich.

Dr. Thomas Pohlack
Bürgermeister

Die Antwort der Verwaltung wurde mit dem Hinweis zur Kenntnis genommen, dass man sich mit bestehenden Nachfragen direkt an die Verwaltung wenden werde.