

**Baubeschluss zum Ausbau der Mansfelder Straße und des Hallorenringes
zwischen Hackebornstraße und Schieferbrücke /
Komplexmaßnahme Stadt Halle (Saale) / HAVAG
Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten**

Zu den Unterlagen zum o. g. Baubeschluss nehme ich wie folgt Stellung:

Aufgrund ihrer Lage und ihres Verlaufes ist die Mansfelder Straße Teil der wichtigsten Radverkehrsverbindung zwischen dem Stadtzentrum und Halle-Neustadt. Darüber hinaus hat die Mansfelder Straße auch eine große Bedeutung für Radfahrer mit den Zielen Multimediazentrum (MMZ), Salinebad und Sportanlagen Sandanger. Da die Straße auch gleichzeitig eine Hauptstrecke im Liniennetz der Straßenbahn ist, sollte grundsätzlich angestrebt werden, den Radverkehr vom Straßenbahnverkehr zu trennen. Eine solche Trennung darf jedoch nicht zu einer unakzeptablen Beeinträchtigung des Fußgängerverkehrs führen.

Obwohl die Mansfelder Straße nicht sehr stark von Kfz frequentiert wird, sollte angesichts der Bedeutung der Straße für den Radverkehr eine separate Führung des Radverkehrs (auf Radwegen oder Radfahrstreifen) angestrebt werden. Die vorliegende Planung wird diesen Prinzipien größtenteils gerecht, weswegen ich grundsätzlich zustimme.

Problematisch ist der Abschnitt der Mansfelder Straße im Bereich der Haltestelle Ankerstraße, wo die Realisierung von Radverkehrsanlagen aus Platzgründen nicht möglich ist und der Radverkehr unter der Prämisse des Schutzes der Fußgänger auf dem Gleisbereich geführt wird. Diese Lösung stellt sicherlich einen Kompromiss dar, der von den Radfahrern akzeptiert werden muss. Da aber insbesondere in der stadtauswärtigen Richtung die Lücke zwischen den geplanten Radverkehrsanlagen relativ gering ist, sollte nochmals geprüft werden, ob durch ein geringfügiges Verschieben der Fahrbahn nach Süden die Herstellung eines **durchgängigen Radweges auf der Nordseite** möglich ist. Ansonsten muss auch damit gerechnet werden, dass zahlreiche Radfahrer in diesem Bereich auf dem Fußweg (gleichzeitig Wartebereich der Haltestelle) fahren.

Im Sinne der Verdeutlichung der Radverkehrsführung im Gleisbereich sollte auch in Erwägung gezogen werden, entsprechend Beispielen aus Berlin, zwischen den Schienen Fahrradsymbole zu markieren.

Laut Baubeschreibung (Pkt. 5.3, Unterpunkt Radverkehr) ist geplant, in stadtauswärtiger Richtung ab der Haltestelle Ankerstraße dem Radverkehr einen Schutzstreifen mit einer Breite von 1,30 bis 1,50 m anzubieten. Angesichts des relativ breiten Fußweges insbesondere vor dem Haus Nr. 57 und aufgrund des Straßenbahnverkehrs sollte statt des Schutzstreifens eine separate Radverkehrsanlage, möglichst in Form eines **Radfahrstreifens mit einer Breite von 1,60 m**, realisiert werden.

Laut der vorliegenden Planung ist im Übrigen vorgesehen, den Radverkehr auf der **Nordseite der Mansfelder Straße im Bereich zwischen der Ankerstraße und der Saalebrücke** auf einem **1,25 m breiten Radfahr-Schutzstreifen** zu führen. Zwischen diesem Schutzstreifen und dem geplanten besonderen Gleiskörper beträgt die Fahrbahnrestbreite 2,25 m, was bedeuten würde, dass breitere Kfz (Lkw, Busse etc.) den Schutzstreifen mitbenutzen müssten.

Zu dieser Planungslösung vertrete ich die Ansicht, dass ein Schutzstreifen insbesondere in Straßen mit begrenzten Straßenraumbreiten eine durchaus zweckmäßige Lösung darstellen kann, im speziellen Fall der Mansfelder Straße jedoch nicht zur Anwendung kommen sollte. Dies vor allem deshalb, da der geplante Schutzstreifen lediglich eine Länge von ca. 60 m hat und in beiden Richtungen an separate Radverkehrsanlagen anschließt. Insbesondere letzteres kann dazu führen, dass Radfahrer auf dieser wichtigen Haupt-Radroute nicht damit rechnen, dass das kurze Stück Schutzstreifen auch von breiteren Kfz befahren wird (s. oben). Da dies aus meiner Sicht eine erhebliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit darstellt, spreche ich mich eindeutig für die **Herstellung von separaten Radverkehrsanlagen (Radweg oder Radfahrstreifen)** an Stelle des geplanten Schutzstreifens aus. Der hierfür nötige zusätzliche Verkehrsraum könnte dabei entweder durch eine Reduzierung der Fußwegbreite (entsprechend Plan Gestaltungsbeschluss) oder durch Wegfall des ohnehin recht kurzen besonderen Bahnkörpers gewonnen werden. Für den Fall der Reduzierung der Fußwegbreite ist zu bedenken, dass dann eine lagegenaue Wiederherstellung der heute vorhandenen Fahrradabstellanlagen nicht möglich ist. Aufgrund der Wichtigkeit der Fahrradbügel an diesem Standort müssten dann Ausweichstandorte im unmittelbaren Umfeld (möglichst nah am Haupteingang MMZ) bestimmt werden.

Im Bereich der **Klausbrücke** fällt auf, dass auf der Südseite keine Radverkehrsanlage, jedoch ein sehr breiter Fußweg (ca. 4,0 m) vorgesehen ist. Obwohl dies ursächlich auf einen möglichen 2-Richtungs-Kfz-Verkehr zurückzuführen ist, sollte dennoch angestrebt werden, dass Radfahrer in Richtung Stadtzentrum entweder eine **eigene Radverkehrsanlage oder zumindest einen ausreichenden Verkehrsraum neben der Straßenbahn (mind. 1,50 m breit)** zur Verfügung haben. Eine solche Fläche wäre auch wichtig im Sinne einer Wartefläche für linksabbiegende Radfahrer in Richtung Große Klausstraße. Sollte diese Fläche, so wie derzeit geplant, nicht realisiert werden, dann wären Radfahrer in der wichtigen Relation Mansfelder Straße – Große Klausstraße gezwungen, sich im Fahrbereich der Straßenbahn aufzustellen, um dort den Gegenverkehr abzuwarten.

An der **Einmündung der Herrenstraße** besteht im Übrigen noch ein Problem darin, dass Radfahrer aus Richtung Herrenstraße, die dort auf dem westlichen 2-Richtungs-Radweg ankommen, keine direkte Überfahrtmöglichkeit zum stadtauswärtigen Radweg auf der Nordseite der Mansfelder Straße haben. Zwar existiert auf der alten Schieferbrücke ebenfalls ein 2-Richtungs-Radweg, dieser hat aber insbesondere für Radfahrer in Richtung Neustadt oder Saline einen ungünstigen Verlauf (vor allem im Bereich der Querungsstelle der Straßenbahn). Da außerdem für (die wenigen) Radfahrer aus der Herrenstraße in Richtung Osten keine Fahrmöglichkeit besteht, sollte eine solche Überfahrtmöglichkeit unmittelbar westlich der Einmündung Mansfelder Straße / Herrenstraße geschaffen und der 2-Richtungs-Radweg auf der alten Schieferbrücke aufgehoben werden.

Die angesprochene Problematik der fehlenden Überfahrt an der Einmündung Herrenstraße könnte zwar auch mit einer Zulassung des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße Herrenstraße gelöst werden, dies erachte ich jedoch an dieser Stelle als nicht zielführend, da dann die kontinuierliche Führung des Radverkehrs auf separaten Radverkehrsanlagen zwischen Franckeplatz, Glauchaer Platz und Mansfelder Straße unterbrochen wäre.

In Hinsicht auf die Ausführungsplanung wird darauf hingewiesen, dass die einzelnen Punkte im „**Detailkatalog für Radwegebaumaßnahmen in der Stadt Halle (Saale)**“ zu beachten und möglichst umzusetzen sind. Insbesondere ist dabei darauf zu achten, dass die Überfahrten zwischen Radwegen und Radfurten bzw. Fahrbahnen auf Nullniveau abgesenkt werden. Als Material für die Radwegeoberflächen sollte ungefastes, großformatiges Betonsteinpflaster oder besser noch Asphalt Verwendung finden (sofern dies nicht bereits vorgesehen ist, was aus der Vorlage jedoch nicht hervor geht).

Außerdem ist, sofern nicht schon erfolgt, darauf zu achten, dass für Fußgänger an allen Knotenpunkten für alle Relationen abgesenkte Übergänge hergestellt werden.

Ralf Bucher
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter