

Gestaltungsbeschluss zum Ausbau der nördlichen Großen Ulrichstraße Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten

Zu den Unterlagen „Gestaltungsbeschluss zum Ausbau der nördlichen Großen Ulrichstraße“ nehme ich aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs wie folgt Stellung:

Die in den Unterlagen beschriebene Vorzugsvariante wird von meiner Seite ausdrücklich befürwortet. Dies entspricht auch der Meinung der Mitglieder des Runden Tisches Radverkehr, die diese Vorzugsvariante in der Sitzung vom 10.06.2010 bestätigten.

Ich bitte allerdings noch um die Beachtung folgender Aspekte:

Wie ich bereits in meiner Stellungnahme zur Aufgabenstellung bemerkte, ist es insbesondere in der Geschäftsstraße Große Ulrichstraße von großer Wichtigkeit, dass entweder in der Straße selbst oder aber im unmittelbaren Umfeld anspruchsgerechte Fahrradabstellmöglichkeiten, d. h. Anlehnbügel in ausreichender Menge, errichtet werden. Da in der Großen Ulrichstraße die zur Verfügung stehenden Platzverhältnisse sehr begrenzt sind, sollten hierfür vor allem Standorte in den abgesperrten Seitenstraßen geprüft werden. Hierzu ist zu hinterfragen, ob in allen betreffenden Seitenstraßen die Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge erforderlich bzw. praktisch möglich ist. Aber auch dort, wo diese Durchfahrten erforderlich sind, sollte geprüft werden, ob außerhalb der erforderlichen Durchfahrtsbreite noch Platz für entsprechende Fahrradbügel vorhanden ist.

In der Großen Ulrichstraße selbst könnten anspruchsgerechte Fahrradabstellmöglichkeiten auch durch Anbringen von Anlehnstangen an Häusern (z. B. vor Schaufenstern) geschaffen werden, was freilich die Zustimmung der jeweiligen Hauseigentümer voraussetzt.

An den abgesperrten Seitenstraßen ist darauf zu achten, dass dauerhaft eine Durchfahrts- bzw. Durchgangsmöglichkeit für Radfahrer bzw. Fußgänger gewährleistet bleibt. Dieser Aspekt ist insbesondere vor dem Hintergrund eventueller Freisitznutzungen zu beachten. Von besonderer Bedeutung für Radfahrer ist dabei die Überfahrt zur Bölbergasse, da diese Straße die direkte Verbindung in Richtung Saale (Höhe Franz-Schubert-Straße) darstellt. Die übrigen Seitenstraßen haben eher Bedeutung für Fußgänger als Verbindungswege zwischen Großer und Kleiner Ulrichstraße.

In der o. g. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr wurde angeregt, dass an den abgesperrten Seitenstraßen der Fahrbahnrand der Großen Ulrichstraße jeweils auf einer Länge von ca. 1,0 m auf Nullniveau abgesenkt wird. Es sollte zumindest geprüft werden, ob diesem Wunsch vor allem unter Beachtung der Behindertenbelange entsprochen werden kann.

Im Übrigen bitte ich zu beachten, dass in der Relation Kleine Ulrichstraße – Geiststraße (beide Richtungen) die ausgeschilderte Radroute Innenstadt – Trotha verläuft. Die entsprechenden Wegweiser sind an gleicher Stelle wiederherzustellen.

Im „Bestandsplan mit Verkehrszeichen“ fehlt darüber hinaus ein VZ. 241 an der Ecke Universitätsring/ Geiststraße sowie die Radwegmarkierung an der Ecke Große Ulrichstraße/ Universitätsring.

Bei den übrigen Planungsvarianten sind aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs insbesondere folgende Punkte kritikwürdig:

Variante mit Bordführung gemäß Einmündungsverlauf:

Da es sich bei der Großen Ulrichstraße um eine der wichtigsten Geschäftsstraßen in Halle handelt, ist den Fußgängern im Zuge dieser Straße eine besondere Wertschätzung einzuräumen. Diesem Planungsziel wird mit einem durchgehenden Bord deutlich mehr entsprochen als mit einem, der den einzelnen Einmündungen folgt. Die Erfahrungen der Vergangenheit haben auch gezeigt, dass an den abgesperrten Einmündungen rechtswidrig gehalten und geparkt wird, was häufig zu Behinderungen für Fußgänger im Zuge der Großen Ulrichstraße führt. Zwar kann diese Praxis mit einem durchgehenden Bord nicht verhindert werden, es wird aber deutlicher, dass dies nicht zulässig ist.

Radweg-Variante 2 (Gemeinsamer Fuß- und Radweg an der Haltestelle Moritzburgring):

Abgesehen davon, dass gemeinsame Fuß- und Radwege laut verkehrsrechtlicher Vorschriften innerorts nur im Ausnahmefall zur Anwendung kommen sollten, ist eine derartige Führung insbesondere in stark frequentierten Innenstadtstraßen problematisch und unfallträchtig. Hinzu kommt, dass an der Straßenbahnhaltestelle mit einem erhöhten Fußgängeraufkommen zu rechnen ist. Da bei einer Führung des Radverkehrs hinter der Haltestelle die Radfahrer beim Fahrgastwechsel nicht anhalten müssen, sind hier Konflikte vorprogrammiert.

Radweg-Variante 3 (Radverkehrsführung an der Haltestelle Moritzburgring auf dem Gleisbereich):

Obwohl der Radverkehr in der Innenstadt von Halle sehr häufig auf Gleisbereichen geführt wird, sollte diese „Notlösung“ wenn möglich vermieden werden. Dies trifft insbesondere für Haltestellen zu, da hier viele Radfahrer aufgrund des geringen Abstandes zwischen Bahnsteig und Gleis zwischen die Schienen wechseln, was zu Stürzen führen kann.

Ein weiteres Gefahrenpotential besteht bei der dargestellten Variante 3 darin, dass die Radfahrer unmittelbar vor dem Knoten auf einen separaten Radweg geführt werden, der unmittelbar nach dem Knoten endet. Hier kann es insbesondere bei der Wiedereinfädelung zu Konflikten zwischen Radfahrern und Straßenbahnen kommen. In der Praxis ist allerdings davon auszugehen, dass die Radfahrer auf dem Fußweg weiterfahren, um die umständliche und nicht ungefährliche Fahrt auf dem Gleisbereich zu vermeiden. Bei dieser Praxis würden dann wiederum Beeinträchtigungen und Behinderungen für Fußgänger entstehen.

gez. Ralf Bucher
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter