

Geschäftsbereich II
61 FB Planen
61.4 Verkehrsplanung
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter

Halle (S.), 21.06.2019
Herr Bucher
Tel. 221-62 63
ralf.bucher@halle.de

**Baubeschluss zum Ausbau der Barfüßerstraße
hier: Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten
zu Unterlagen der Beschlussvorlage**

Zu o. g. Unterlagen nehme ich aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs wie folgt Stellung:

Die Barfüßerstraße stellt sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr eine wichtige Verbindung dar, da sie Teil der direktesten Verbindung zwischen dem Marktplatz, dem Universitätsplatz und den nordöstlich angrenzenden Wohnquartieren ist. In der vom Stadtrat bestätigten Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) ist sie deshalb auch Teil des städtischen Radverkehrs-Hauptnetzes.

Angesichts dessen ist anzustreben, dass in der Barfüßerstraße möglichst gute Bedingungen sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr bestehen. Für den Fußverkehr bedeutet dies, dass beidseitig möglichst breite Gehwege mit einer möglichst gut begehbaren Oberfläche hergestellt werden. Für den Radverkehr ist ein komfortables Befahren in beiden Richtungen auf der Fahrbahn zu ermöglichen (separate Radverkehrsanlagen sind bei der vorherrschenden Kfz-Verkehrsstärke nicht erforderlich).

Gemäß der vorliegenden Planung sollen die Gehwege mit Breiten von ca. 1,80 m bis 2,50 m hergestellt werden. Die Fahrbahn soll eine durchgängige Breite von 5,0 m haben. An der östlichen Fahrbahnseite soll ein Parkstreifen mit einer Breite von 1,80 m mittels Markierungssteinen gekennzeichnet werden. Für den fließenden Verkehr verbleibt somit eine Fahrbahn-Restbreite von 3,20 m.

Da die Barfüßerstraße auch künftig eine Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr sein und der Radverkehr in beiden Richtungen ermöglicht werden soll, ist gemäß VwV-StVO und ERA 2010 eine Fahrgassenbreite von mindestens 3,00 m erforderlich, was hier erfüllt wäre. Laut ERA 2010 sind bei einer derart geringen Fahrgassenbreite allerdings auch ausreichende Ausweichmöglichkeiten für eine sichere Begegnung zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr erforderlich (vgl. Pkt. 7.2, ERA 2010). Da bei einer Fahrgassenbreite von 3,20 m der einfache Begegnungsfall von Kfz und Radfahrer im Regelfall nicht möglich ist, sind somit Ausweichstellen entweder für Kraft- oder für Radfahrer vorzusehen¹.

Als Ausweichstellen können dabei Lücken im Parkstreifen genutzt werden, die z. B. an Grundstückszufahrten ohnehin bestehen. Da derartige Lücken allerdings für ausweichende Kfz zu kurz sind, sollte geprüft werden, ob der Parkstreifen an der gegenüber liegenden Straßenseite angeordnet werden kann, wo dann Ausweichstellen für Radfahrer entstehen würden, für die die Grundstückszufahrten ausreichend wären. Ein solcher linksseitiger Parkstreifen wird im Übrigen auch in der ERA 2010 (Pkt. 7.2) empfohlen, auch weil dann die Gefahr durch öffnende Fahrzeugtüren aufgrund des direkten Sichtkontakts zwischen Auto- und Radfahrern geringer ist.

¹ Dabei ist auch zu beachten, dass es auch Pkw gibt, die breiter als 1,80 m sind und mit großer Wahrscheinlichkeit ebenfalls den vorhandenen Parkstreifen nutzen werden.

Anlage:

Sofern gewichtige Gründe dagegen sprechen, den Parkstreifen an den westlichen Fahrbahnrand zu verlegen, müssten aus o. g. Gründen Ausweichstellen für Kfz im Parkstreifen vorgesehen werden, die allerdings länger sein müssen als lediglich die Lücken an den Grundstückszufahrten. Falls derartige Ausweichstellen nicht geschaffen werden wäre zu befürchten, dass Radfahrer, wie zum Teil auch schon heute, auf den westlichen Gehweg ausweichen und Fußgänger gefährden. Aufgrund der Bedeutung der Straße auch für Fußgänger sind solche Konflikte unbedingt zu vermeiden.

Um eine möglichst gute Begehbarkeit der Gehwege auf ganzer Breite und Länge zu ermöglichen, sollten im Übrigen auch der Traufstreifen und die Zufahrten mit geschnittenem Natursteinpflaster (statt wie geplant mit gebrochenem Material) ausgeführt werden.



Ralf Bucher
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter