

Allgemeiner Deutscher
Fahrradclub (ADFC)
Landesverband
Sachsen-Anhalt e. V.
Regionalverband Halle (Saale)
Große Klausstraße 11
06108 Halle (Saale)

Kontakt:

Volker Preibisch
Tel. 0152 | 58483881
volpreibisch@aol.com

Stadt Halle
Fachbereich Sicherheit,
06100 Halle (Saale)

11. Mai 2022

Markierung- und Beschilderung des neuen Radweges Nordstraße - Lettin

Der ADFC Halle begrüßt den Bau und die Inbetriebnahme des o. g. EFRE Radweges. Dadurch wird die Radverkehrsverbindung zwischen der Innenstadt, Heide -Nord und Lettin erheblich verbessert. Positiv ist auch die Breite des Weges, die durchgehende Beleuchtung, die Verwendung von Rampensteinen und die Qualität des Asphalts.

Ebenfalls begrüßenswert ist der Verzicht auf die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht und die duale Führung auf der Fahrbahn und dem neuen Weg. Insbesondere auch, da die Route eine beliebte Strecke für Radsportler ist, und diese an einem sportlichem Tempo interessiert sind, Querungssituationen vermeiden um nicht abbremsen zu müssen und das Befahren der Fahrbahn bevorzugen (wie man auch beobachten kann).

Die überwiegende Mehrheit der Radfahrer wird aber die Nutzung des neuen Weges bevorzugen.

Die Ausweisung als Fußweg mit dem VZ 1022-10 „Radfahrer frei“ halten wir aber für nicht sachgerecht und schlagen vor, den Weg als sonstigen Radweg gemäß VwV-StVO ab 16.11.2021 zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4 III. Gemeinsamer Geh- und Radwege ohne Benutzungspflicht auszuweisen.

„Als Alternative zu Gehwegen mit „Radverkehr frei“-Schildern werden gemeinsame Geh- und Radwege ohne Benutzungspflicht und ihre Kennzeichnung durch ein Symbol Fußgänger/Radverkehr auf dem Weg eingeführt. Die Markierung von Radwegefurten ist nun auch im Zuge einer Vorfahrt durch Zeichen 301 (Vorfahrt an der nächsten Kreuzung oder Einmündung) die Regel.“ (siehe: https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/UEbersicht_VwV-StVO_2021_alt_neu.pdf)



„Fußweg -Radfahrer frei“ Nordstraße- Querung Heidering

Damit verbunden sein, sollte eine Rotmarkierung und das Auftragen von Fahrradpiktogrammen auf den Furten über die einmündenden Straßen Max-Sauerlandt-Ring, Heidering und die Einfahrt zur Sporthalle. „Zur Verdeutlichung des Gegenverkehrs ist an Furten, Auf- und Abfahrten eine Markierung des Sinnbilds „Fahrrad“; und ein gegenläufiges Pfeilpaar auf dem Boden vorzusehen (6 Kap. 3.5 ERA)“.

Die Nullabsenkung über die Straßen Max-Sauerlandt-Ring, Einfahrt zur Sporthalle Lettin und zum Heidering sollte verbreitert werden.

Am Ende des Radweges vor Lettin sollte ebenfalls eine Nullabsenkung vor der Querungsstelle und auf der Verkehrsinsel erfolgen.

Es sollten Zählungen erfolgen und mit evtl. vorliegenden Zählergebnissen vor der Baumaßnahme verglichen werden, um den Erfolg der Maßnahme evaluieren zu können (siehe ERA 2010 Kapitel 12).

Begründung:

1. Die jetzige Ausweisung beschränkt die Nutzung mit Fahrrädern auf Schritttempo (d. h. laut OLG Naumburg Beschl. v. 21.03.2017 - 2 Ws 45/17 bis 10 km/h) und räumt den Fußgängern Vorrang ein. Dies beschränkt unnötig die Attraktivität des Radweges, der als Alltagsradweg auch zügig befahrbar sein sollte. Auch Radfahrer haben ein Interesse möglichst schnell von A nach B zu kommen.
2. Deshalb hat der Gesetzgeber mit der Novellierung der StVO und VwV-StVO die o. g. neue Führungsform, die in anderen Bundesländern mit gutem Erfolg bereits seit 2017 genutzt wird, eingeführt.
3. Mit der Markierung eines sonstigen gemeinsamen Fuß- und Radweges kann auch dem Gebot der StVO entsprechen werden, so wenig Schilder wie möglich aufzustellen. „Dabei ist nach dem Grundsatz zu verfahren, so wenig Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen (siehe VwV-StVO “Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen).
3. Da Radverkehrsführungen auf Zweirichtungsradwegen über einmündenden Straße mit besonderen Gefahren verbunden sind (siehe z. B. Rudolf-Breitscheid Straße), sollte nicht auf die o. g. Furtmarkierung verzichtet werden.
4. Die schmale nur ca. ein Meter breite Nullabsenkung über die einmündenden Straßen lenkt die Radfahrer, die sich aus beiden Richtungen treffen, auf einen schmalen Begegnungskorridor, zusätzlich eingeschränkt durch Schildermasten, direkt an die Fahrbahn der Nordstraße. Damit erhöht sich das Risiko von Zusammenstößen mit entgegen kommenden Radfahrern und Kollisionen mit einfahrenden Fahrzeugen. Zudem können Radfahrer über die schwer sichtbaren Kanten vor den Querungsstellen stürzen. Eine derartige Einengung ist zudem ungewöhnlich, ortsfremde Radfahrer rechnen nicht mit derartigen Kanten auf ihren Wegen.
5. Die jetzige Ausweisung stellt den eigentlichen Zweck der EFRE-Förderung in Frage. Der Weg wurde als Rad- und nicht als Fußweg gefördert.
6. Die qualifizierte Auswertung der Verkehrszahlen lässt Rückschlüsse zu, wie mit Infrastrukturmaßnahmen die Verkehrswende in Halle befördert werden kann und liefert Argumente für weitere Ausbaumaßnahmen.

Mit freundlichen Grüßen

Volker Preibisch
Für den ADFC RV Halle (Saale)