

Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs entlang von Salzmünder und Heidestraße zwischen Dölau und Nietleben

1 Veranlassung und Zielstellung

Zwischen den Stadtteilen Halle-Dölau und Halle-Nietleben quert die Landesstraße 159 den Stadforst Heide (FFH-Gebiet Dölauer Heide und Lindbusch). Entlang der Straße sind keine alltagstauglichen (Rad-) Wege vorhanden. Quantitativ wird dieser Bedarf auf ca. 200 Radfahrerinnen und Radfahrer sowie und Fußgängerinnen und Fußgänger pro Tag eingeschätzt. Zwar existieren Wege durch die Dölauer Heide, diese sind allerdings als Verbindung zwischen Dölau und Nietleben entweder bergig und schlecht befahrbar oder umwegig. Außerdem sind diese Waldwege bei Dunkelheit nicht zu empfehlen. Letzteres ist insbesondere für Alltagsfahrerinnen und -fahrer z. B. auf dem Weg zur Arbeitsstelle von entscheidender Bedeutung. Durch eine soziale Kontrolle an der Straße ist ein höheres Sicherheitsgefühl gegeben als bei einem Weg durch den Wald.

Um bauliche Eingriffe in die Dölauer Heide zu reduzieren soll ein einseitiger Geh- und Radweg erstellt werden. Die Besonderheit dieses Straßenzuges besteht in seiner Anbaufreiheit innerorts. Baulich angelegte einseitige Radwege müssen verkehrssicher sein. Da es im Bauabschnitt nur kaum Straßeneinmündung und Grundstückszufahrten gibt, ist eine Freigabe in Gegenrichtung vertretbar.

Die Straßenverbindung Heidestraße - Salzmünder Straße ist ca. 13.000 KFZ pro Tag bzw. 1.100 KFZ in der Spitzenstunde hoch belegt. Daher ist ein benutzungspflichtiger, straßenbegleitender Radweg erforderlich. Er ist in der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) enthalten und wurde dort als Teil der Radroute A, Neustadt/Dölau – Stadtzentrum, in die Priorität 1 eingestuft.

Nach Stilllegung der S-Bahn-Trasse zwischen Dölau und Nietleben gab es die Überlegung, die hier straßenbegleitende Bahntrasse in einen Fuß- und Radweg umzuwandeln. Durch die Aktivitäten des Vereins „Freunde der Halle-Hettstedter Eisenbahn e. V.“, die den Aufbau eines Museumsbahnbetriebes beabsichtigen, erhielt die Bahnstrecke eine Betriebsgenehmigung bis zum Jahr 2058 durch das zuständige Landesministerium. Somit steht die Trasse, die bedeutende Vorteile bieten würde (keine Eingriffe in die Dölauer Heide und eine freundlich flache Gradienten für Radfahrer), nicht mehr zur Verfügung. Es wird deshalb nun das Ziel verfolgt, einen straßenbegleitenden Weg herzustellen, der nicht auf der Bahntrasse verläuft.

2 Bedeutung des Radwegs

In der Fortschreibung der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) 2013 wird die straßenbegleitende Verbindung als stadtteilverbindende Radroute eingestuft. Unter dem Aspekt der Alltagstauglichkeit und der Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger besteht zusammenfassend das Ziel, den nichtmotorisierten Verkehr vom Kfz-Verkehr zu trennen und deshalb entlang der Heidestraße und Salzmünder Straße einen straßenbegleitenden Weg zu errichten.

Der betrachtete Streckenabschnitt wird von Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger derzeit aufgrund der Streckencharakteristik und des hohen Verkehrsaufkommens in Verbindung mit der zulässigen Geschwindigkeit für den motorisierten Individualverkehr sowie aufgrund des fehlenden Angebotes für den nichtmotorisierten Individualverkehr kaum genutzt.

Durch attraktive Angebote für Rad- und Fußgängerverkehr sollen Berufspendlerinnen und -pendler zum Umstieg vom Kfz auf das Fahrrad oder anschließend auf den ÖPNV bewegt werden.

Damit einhergehend verringern sich Abgas- und Lärmemissionen, wodurch sich wiederum die Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität nachhaltig erhöht.

3 Ergebnisse der Vorplanung / Untersuchte Varianten

Für die Anlage des straßenbegleitenden Geh- und Radweges wurden verschiedene Varianten zur Führung des Radweges östlich oder westlich der Landesstraße, zur Querschnittsgestaltung und zur Anlage von Querungsstellen untersucht. Es waren insbesondere die Zwangspunkte der Bahn und die Verträglichkeit mit dem FFH-Gebiet Dölauer Heide und Lindbusch bei Halle zu beachten.

Die untersuchten Obervarianten sind in Anlage 1 (Übersichtskarte) dargestellt.

Im Variantenvergleich stellte sich heraus, dass alle Varianten sowohl in der Linienführung als auch im Querschnitt (siehe Anlage 3) Vor- und Nachteile aufweisen und es keine Variante gibt, die sich eindeutig und mit großem Bewertungsvorsprung als Sieger darstellt.

Das entscheidende Kriterium zur Bestimmung der Vorzugsvariante (siehe Anlagen 2/1 bis 2/6) liegt in der naturschutzfachlichen Bewertung, d.h. in der Bestimmung der Erheblichkeit der Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets „Dölauer Heide und Lindbusch“. Hinzu kommt der funktionale Vorteil, dass keine Querung der Fahrbahn bei dieser Variante im Neubauabschnitt erforderlich ist.

Ausbaustandard

Die Regelbreite des Weges beträgt 2,50 m zzgl. Sicherheitsstreifen entsprechend der gewählten Anordnung des Geh-/Radweges in Bezug auf die vorhandene Befestigungskante der Straße.

Auf eine Wegebeleuchtung wird aus Gründen des Naturschutzes verzichtet. Lediglich aus Richtung Bahnhof Nietleben bis zum Eingang Sportplatz soll eine neue Straßenbeleuchtung installiert werden.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der L 159 ist bei der direkten (nicht abgesetzten) Anlage generell ein Sicherheitsstreifen von 0,75 m vorgesehen. Bei der Führung als abgesetzter Radweg ist ein Trennstreifen von $\geq 1,75$ m vorgesehen.

Die Befestigung des Geh-/Radweges erfolgt in Asphaltbauweise.

4 Eingriff in Natur und Landschaft

Ein Eingriff in Natur und Landschaft ist aufgrund der vorhandenen Geländesituation unvermeidlich. Entlang der Strecke muss durch die Damm- und Einschnittverbreiterungen der straßenbegleitende Aufwuchs entfernt werden.

Im Bereich des Einschnitts am Köllmer Weg ist zum Schutz potenzieller Quartierbäume für Fledermäuse und zum Erhalt des Bewuchses eine Böschungsabfangung Stützwand vorgesehen (Länge Einschnitt 170 m).

Die Beeinträchtigung der Lebensraumtypen (LRT) im Bereich zwischen Bauanfang und Christian-Wilhelm-Weg (östlich der L 159), im Bereich zwischen Gebhard-von-Alvensleben-Weg und Bahnübergang sowie am Kolkturnweg (westlich der L 159) wurden in der FFH-Verträglichkeitsprüfung untersucht und bewertet. Bezogen auf die Variante 2.2 ist zu konstatieren, dass nach Umsetzung der Schadensbegrenzungsmaßnahmen, keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes „Dölauer Heide und Lindbusch bei Halle“ eintreten.

Auf der Grundlage sich abzeichnender Umweltauswirkungen und insbesondere aus den Anforderungen an die FFH-Verträglichkeit des Vorhabens zeichnen sich folgende Schwerpunkte für Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich ab:

- Minimierung der Waldflächenverluste, insbesondere im Bestand der FFH-Lebensraumtypen 9160 und 9170 (Labkraut-Eichen-Hainbuchenwälder und Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwälder) durch Vor-Kopf-Bauweise und Optimierung des Baufeldes,
- Bauzeitenmanagement
- Kontrolle von potentiellen Habitatbäumen
- Schaffung von Ausweichquartieren für Fledermäuse
- Aufforstung/ ökologischer Waldumbau als Kompensation für Waldverlust
- Entsiegelung.

In der weiteren Planung (Entwurfsplanung) werden die landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegt.

5 Termine und weiteres Vorgehen

Der Baubeschluss soll bis Ende 2023 vorliegen.

Die Bauausführung ist vorbehaltlich der Sicherung der Finanzierung und in Abhängigkeit der Baurechtschaffung im Zuge der nächsten Planungshasen für 2024 bis 2026 vorgesehen.