

Bau einer Radverkehrsanlage entlang der Waldstraße vom Knoten Nordstraße bis zur Einmündung Agnes-Gosche-Straße

Erläuterungen zur Vorplanung

1 Veranlassung und Zielstellung

Die Gemeindestraße „Waldstraße“ ist eine innerörtliche nähräumige Hauptverkehrsstraße im Nordwesten der Stadt Halle (Saale). Sie verbindet den Stadtteil Dölau mit dem Stadtteil Kröllwitz sowie die nördlichen Stadtbezirke. Sie hat Bedeutung für die Verbindung nordwestliches Umland mit dem Universitätsklinikum Halle. Letztlich kann sie Streckenbestandteil zum und vom Stadtzentrum sein.

In der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) ist die straßenbegleitende Verbindung entlang der Waldstraße als Teil der Radroute Dölau/Lettin/Heide-Nord - Stadtzentrum eingestuft. Bei einer Kfz-Belegung von ca. 10000 Kfz pro Tag bzw. 930 Kfz in der Spitzenstunde und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist die Schaffung straßenbegleitender, regelwerkkonformer Anlagen für den Radverkehr geboten.

Darüber hinaus befindet sich die Straßenbahndstelle Kröllwitz mit entsprechenden

Bike+Ride-Kapazitäten in der Nähe. Eine Radverkehrsanlage würde sich somit als attraktive Verbindung anbieten.

2 Bestandssituation

Ein Angebot für eine durchgehende, separate Radverkehrsführung entlang der Waldstraße gibt es nicht. Lediglich im Abschnitt des neuen „Waldstraßenviertels“ (Planungsabschnitt 1) befindet sich auf der Nordseite – rund 6 m von der Fahrbahn abgesetzt – ein 1,2 m schmaler, asphaltierter Weg, der als „Gehweg“ mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (VZ 239 + ZZ 1022-10) in beiden Fahrtrichtungen ausgeschildert ist. Dies entspricht nicht dem technischen Regelwerk ERA 2010, Tab. 5.

Im Bereich der einseitigen Bebauung zwischen Waldstraße 1 und 33 („Knoll's Hütte“) existiert nur ein unterschiedlich breiter, unbefestigter Seitenstreifen auf der Nordseite, der teilweise widerrechtlich zum Parken genutzt wird.

Im Gesamtverlauf ist die Fahrbahn der Waldstraße im Bestand zwischen ca. 5,7 m und 6,7 m unterschiedlich breit. Somit genügt - unter Beachtung des Buslinienverkehrs und sonstigen Schwerverkehrs in beiden Fahrtrichtungen - die vorhandene Fahrbahnbreite abschnittsweise nicht den Anforderungen des aktuell gültigen technischen Regelwerks mit einer Mindestbreite von 6,50 m. Außerdem ist die Entwässerungssituation problematisch und die Fahrbahn verfügt über keinen regelkonformen Deckenaufbau.

Die Bushaltestelle Knolls Hütte ist nicht barrierefrei.

In der Waldstraße werden derzeit zwei Querungshilfen angeboten die grundsätzlich auch beibehalten werden sollten:

- Fußgängerüberweg im Zuge des nördlich anbindenden Blumenauweges und
- Fußgängerüberweg in Höhe des ehemaligen Biergartenrestaurants „Knoll's Hütte“.

Die Waldstraße gehört nicht zu den signifikanten Unfallstrecken in der Stadt Halle (Saale). Der „Landstraßencharakter“ und die rudimentäre Beleuchtung ist jedoch nicht unproblematisch.

Es ist der Schutzstatus des Landschaftsschutzgebietes Dölauer Heide (LSG0037) zu beachten. Darin befindet sich das FFH-Gebiet 122 „Dölauer Heide und Lindbusch bei Halle“ (DE-4437-308). Es grenzt direkt südlich an das geplante Vorhaben. Weiterhin befindet sich das NSG „Bi-

schofswiese“ (NSG0117) punktuell südlich im Bereich Knoll's Hütte. Dieses Schutzgebiet ist ein Kernbereich des FFH-Gebietes „Dölauer Heide“.

Im Ausbaubereich ist rückständiger Grunderwerb erforderlich. Hier werden frühzeitige Abstimmungen mit den Eigentümern erforderlich.

3 Ergebnisse der Vorplanung

3.1 Planungsabschnitte

Der Untersuchungsraum erstreckt sich über die gesamte Waldstraße zwischen der Nordstraße im Osten und der Agnes-Gosche-Straße im Westen auf einer Länge von rund 1700 Meter.

Aufgrund der örtlichen Situation mit unterschiedlichen Verkehrsraumbreiten und anliegenden Nutzungen der Waldstraße ist die Unterteilung der Gesamtstrecke in 4 Planungsabschnitte mit ggf. unterschiedlichen Führungsformen des Radverkehrs sinnvoll. Dabei sind die Abschnitte 1 und 2 auf Grund ihrer Längen bestimmend. Die Radverkehrsführung ist möglichst stetig mit sicheren Übergangsbereichen zwischen unterschiedlichen Führungsformen zu planen.

Abschnitt	Streckenbeschreibung	Länge
1	Nordstraße bis Anfang „Heiderandsiedlung“ (Waldstraße 1) (⇒ Nördlich der Waldstraße befindet sich hinter einen mit Bäumen bepflanzten Grünstreifen abgesetzt das neue Wohngebiet „Waldstraßenviertel“.)	rd. 360 m
2	„Heiderandsiedlung“ (östlicher Bereich): (Waldstraße 1 bis Waldstraße 33 [= „Knoll's Hütte“] bzw. Hallweg) (⇒ Nordseite angebaut)	rd. 900 m
3	„Heiderandsiedlung“ (westlicher Bereich): (Waldstraße 33 [= „Knoll's Hütte“] bzw. Hallweg bis Waldstraße 42 (⇒ beidseitig angebaut)	rd. 220 m
4	Ende „Heiderandsiedlung“ (Waldstraße 42) bis Agnes-Gosche-Straße: (⇒ beidseitig nicht angebaut)	rd. 220 m
Gesamtstrecke:		rd. 1700 m

3.2 Untersuchte Grundvarianten

Die Radverkehrsanlagen sind in den Verkehrsraum zu integrieren. Dabei stellen die Privatgrundstücke und die geschützten Waldflächen (siehe Punkt 3 LSG, FFH-Gebiet und NSG) wesentliche Zwangspunkte dar und verpflichten zur Eingriffsminimierung. Wenn durch die Radverkehrsanlagen andere Teileinrichtungen verschoben werden oder anzupassen sind, müssen diese Teileinrichtungen als Folgemaßnahmen entsprechend dem geltenden Regelwerk wiederhergestellt werden. Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen wäre eine Zusatzmaßnahme für die gesonderte Mittel bereitstehen.

Auch wenn die Anlagenteile Fahrbahn und Gehweg nicht betroffen sein sollten, so ist für die Fahrbahn eine Breite von 6,5 m und für den Gehweg eine Mindestbreite von 2,5 m zu berücksichtigen. Durch die einseitige Bebauung auf der Nordseite ist in den Abschnitten 1 und 2 ausnahmsweise ein einseitiger Gehweg ausreichend.

Zu Beginn der Vorplanung wurden für die straßenbegleitende Radverkehrsanlage drei grundsätzliche Lagevarianten geprüft: a) Nordseite, b) Südseite und c) beidseitig.

Auf der Nordseite der Waldstraße bestehen 37 Grundstückszufahrten und binden acht Seitenstraßen an. Auf der Südseite befinden sich ab Knolls Hütte neun Zufahrten.

Die Benutzung von Radverkehrsanlagen im Zweirichtungsverkehr ist insbesondere innerorts mit besonderen Gefahren verbunden. Auf Grund der vielen Zufahrten ist der ca. 5 m breite Seitenstreifen in den Abschnitten 1 und 2 für die Freigabe des Radverkehrs in beiden Richtungen ungeeignet. Damit scheidet die Variante a) bereits aus.

3.3 Variantenabwägung

Im Rahmen der Vorplanung erfolgten die Untersuchungen für den Neubau straßenbegleitender regelkonformer Anlagen für den Radverkehr. Die Ergebnisse der Variantenabwägung sind in der Anlage 2 dargestellt. Auf Grund der Zwangspunkte und Schutzgüter ist eine beidseitige Führung am verträglichsten.

3.4 Beschreibung der Vorzugsvariante

Nach Prüfung und Abwägung aller untersuchten Varianten stellt sich im Ergebnis der Variantenfindung folgende Vorzugsvariante heraus (siehe Darstellung in Anlage 3 und 4):

Nordseite:

► Durchgängig **Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr „Radverkehr frei“**

(Verkehrszeichen 239 + Zusatzzeichen 1022-10)

- Gesamte Waldstraße zwischen Nordstraße und Agnes-Gosche-Straße (Planungsabschnitte 1 bis 4); Gesamtlänge: ca. 1700 m
- Auf Grund und der vielen Grundstückszufahrten (37) und der zahlreichen Straßeneinmündungen (8) ist eine Benutzungspflicht des Seitenbereiches (VZ 240) nicht begründbar.
- Der Seitenbereich hat eine Breite von mindestens 2,5 m, i. d. R. 3,0 m. Er ist durch eine Bordanlage von der Fahrbahn getrennt.
- Grundstückszufahrten und die einmündenden Wohnstraßen werden, soweit es die Höhenverhältnisse zulassen, als Gehwegüberfahrten ausgebildet. Die Furt über die Straßeneinmündung Blumenauweg wird entsprechend gekennzeichnet.

Südseite:

a) *Westlicher Bereich* zwischen Agnes-Gosche-Straße und ehemaliger Gaststätte

„Knoll's Hütte“ (Planungsabschnitt 3 und 4):

► **Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr „Radverkehr frei“**

(Verkehrszeichen 239 + Zusatzzeichen 1022-10)

- Gesamtlänge: ca. 440 m
- Im westlichen Bereich der Waldstraße sind separate Radverkehrsanlagen im angebauten Bereich (Abschnitt 3) nicht mehr integrierbar. Die anbaufreie Strecke zwischen der Heiderandsiedlung (Waldstraße 42) und Dölau (Agnes-Gosche-Straße) (Abschnitt 4) ist mit ca. 220 m zu kurz, um im Sinne einer stetigen Radverkehrsführung einen erneuten Wechsel der Führungsform zu rechtfertigen. Außerdem kann dadurch der Eingriff minimiert werden.
- Der Seitenbereich hat eine Breite von mindestens 2,5 m, i. d. R. 3,0 m. Er ist durch eine Bordanlage von der Fahrbahn getrennt.

- Wegen vier erhaltenswerter Eichen vor dem Grundstück Waldstraße 48 (auf dem Straßenflurstück im städtischen Eigentum) gibt es eine ca. 25 m lange Engstelle mit einer Breite von etwa bis 2 m. (Für einen Ausbau in der Regelbreite 2,5 m müssten unter Beibehaltung der Lage entlang des Fahrbahnbordes entweder alle vier großen Bäume entfernt oder bei Trassenführung südlich dieser Baumreihe Grunderwerb getätigt werden. Diese Engstelle ist vertretbar, da es sich hierbei um keine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage handelt, sondern um einen Gehweg mit dem Zusatz „Radverkehr frei“ und in diesem Abschnitt kein erhöhtes Konfliktpotenzial zwischen dem sehr geringen Fußgänger- und Radverkehr zu erwarten sind.

b) *Östlicher Bereich* zwischen ehemaliger Gaststätte „Knoll’s Hütte“ und Nordstraße (Planungsabschnitt 1 und 2):

► Radfahrstreifen

(Breitstrich auf der Fahrbahn mit Fahrradpiktogrammen auf dem Radfahrstreifen und Z 237)

- Im östlichen Bereich der Waldstraße zwischen „Knoll’s Hütte“ und Nordstraße wird ein **Radfahrstreifen** angelegt.
(Begründung: Verkehrsbelegung [ERA 2010 Tabelle 8 und Bild 7], kein Eingriff in das FFH-Gebiet Dölauer Heide)
- Gesamtlänge: ca. 1260 m
- Regelbreite: 1,85 m (einschließlich Markierung)

Bushaltestelle „Knoll’s Hütte“ und FGÜ/Fahrbahnmittelinsel

Im Zuge der Errichtung von Anlagen für den Radverkehr auf beiden Straßenseiten der Waldstraße wird in den Bestand der Bushaltestelle „Knoll’s Hütte“ (beide Fahrtrichtungen) eingegriffen. Dies betrifft auch den bestehenden Fußgängerüberweg in diesem Bereich. Damit ist der Bestandsschutz aufgehoben und eine regelwerkkonforme Anpassung zwingend erforderlich. Der Ausbau soll im Rahmen des Förderprogramms für Radverkehrsanlagen erfolgen. Ist dies nicht möglich, müsste dieser Umbau als Zusatzmaßnahme vorgenommen werden, da ein barrierefreier Ausbau mit ÖPNVG-Mitteln zu einem späteren Zeithorizont sowieso vorgesehen ist. Das Personenbeförderungsgesetz schreibt vor, dass die Haltestellen in Deutschland grundsätzlich barrierefrei sein müssen.

Im Rahmen der Vorplanung der straßenbegleitenden Radverkehrsanlage entlang der Waldstraße wurde die prinzipielle Einordnung und Neugestaltung dieser Bushaltestelle mit „Halt auf der Fahrbahn“ sowie die Möglichkeit für die Einordnung einer Fahrbahnmittelinsel anstelle des vorhandenen Fußgängerüberweges untersucht. Sie stellt die Vorzugslösung dar.

Im östlichen Bereich der Waldstraße zwischen Nordstraße und Hallweg (Planungsabschnitte 1 und 2) reicht auf der Südseite die Dölauer Heide (FFH-Gebiet) bis an den Entwässerungsgraben der Waldstraße heran. Somit ist die Anordnung eines Gehweges nicht möglich und der Fußgängerverkehr muss die Straßenseite wechseln. Im Bereich Knoll’s Hütte muss eine sichere Querungshilfe vorgesehen werden, die gleichzeitig auch als Zugang zur Heide und zur Bushaltestelle dient.

Oberflächenbefestigung

Die Gehwege mit dem Zusatz „Radverkehr frei“ werden mit Asphalt oder Betonpflaster befestigt. Die Bauweise der Deckschicht wird in der anschließenden Entwurfsplanung festgelegt. Die Deckenbefestigung soll in Höhe der Grundstücksein- und -ausfahrten in gleicher Art und Weise ohne Unterbrechung durchgezogen werden.

Der Radfahrstreifen auf der Südseite wird als Sonderfahrstreifen für den Radverkehr auf der bituminösen Fahrbahn angelegt. Er wird mittels durchgezogener Sperrlinie von der Fahrbahn getrennt und wiederholend mit Fahrrad-Piktogrammen gekennzeichnet.

Fahrbahn

Die gegenüberliegenden Radverkehrsanlagen in der Waldstraße werden so angelegt, dass eine regelwerkkonforme Fahrbahn mit einer konstanten Breite von 6,5 m gewährleistet ist.

Durch die Neuanlage eines 1,85 m breiten Radfahrstreifens (Regelmaß einschließlich 0,25 m breite Markierung) auf der Südseite zwischen Nordstraße und Hallweg verschiebt sich die für den Kfz-Verkehr nutzbare, 6,5 m breit herzustellende Verkehrsfläche in Richtung Norden.

Im Rahmen der noch zu beauftragenden weiteren Planungen wird die Erneuerung der gesamten Fahrbahnfläche untersucht, um einen homogenen, regelkonformen Deckenaufbau zu erreichen.

3.5 Straßenentwässerung/Vorflut

Abschnitt 1 und 2 (Station km 0+025 bis 1+300):

Die im Bestand unzureichende Oberflächenentwässerung (sichtbar durch Pfützenbildung auf dem ausgefahrenem Schotterstreifen und am Fahrbahnrand) würde sich durch die zusätzliche Versiegelung noch verschärfen. Es fehlt eine geeignete Vorflut.

Mit dem Bau der straßenbegleitenden Radverkehrsanlage ist eine funktionsfähige Oberflächenentwässerung sicherzustellen. Das Niederschlagswasser der Fahrbahn soll durch Straßenabläufe gefasst werden und mittels Stichleitungen in Versickerungsgräben auf der südlichen Straßenseite verbracht werden. Die Entwässerung des nördlichen Geh- und Radweges erfolgt über Versickerungsmulden.

Abschnitt 3 und 4 (Station km 1+300 bis 1+717):

Hier ist der Bau von Versickerungsgräben nicht mehr möglich. Die Entwässerung der gesamten Fahrbahn incl. Gehwege (Radfahrer frei) erfolgt über das Bordgerinne zu den Straßenabläufen, diese binden an einen neu zu bauenden Regenwasserkanal an. Der Sammler leitet das Niederschlagswasser zur Vorflut „Hechtgraben“.

Die Neuversiegelung von Oberfläche beträgt ca. 7460 m² bei dieser Baumaßnahme.

3.6 Straßenbeleuchtung

Es soll eine neue Straßenbeleuchtung geschaffen werden, die die gesamte Verkehrsanlage ausreichend beleuchtet. Folgende Eckdaten sind zu nennen:

- Leuchtenanordnung: einseitig
- Lichtpunkthöhe (Mast): 10 m
- Bestückung: LED (9600 lm, 3000K),
- Mastabstand: ca. 37 bis 40 m
- Lichtmaste mit Ausleger, zylindrisch abgesetzt, Ausladung 1,5 m.

Die Bushaldebucht „Knoll’s Hütte“ mit Fußgängerfurt ist direkt zu beleuchten.

4 Termine und weiteres Vorgehen

Der Planfeststellungsbeschluss soll bis Ende 2025 vorliegen.

Die Bauausführung ist vorbehaltlich der Sicherung der Finanzierung und in Abhängigkeit der Baurechtschaffung im Zuge der nächsten Planungsphasen für 2025 bis 2026 vorgesehen.