



Member of the  
European Cyclists' Federation (ECF)



**Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club**

**Landesverband**

**Sachsen-Anhalt e. V.**

Regionalverband Halle (Saale)  
Große Klausstraße 11  
06108 Halle (Saale)

info@adfc-halle.de  
www.adfc-halle.de

**Bankverbindung**

Saalesparkasse Halle  
IBAN: DE80 8005 3762 0384 3009  
61  
BIC: NOLADE21HAL

**Kontakt**

Clemens Schmidt  
Tel. 049 | 15751174529 (privat)

OBERMEYER Planen + Beraten GmbH  
Eberswalder Straße 1  
01097 Dresden

27. April 2018

## **Stellungnahme zum geplanten Radweg im Zuge der L50 von Halle-Trotha bis Morl**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Planung eines Radweges im Zuge der L50 von Halle-Trotha bis Morl wird grundsätzlich begrüßt und unterstützt. Jegliche Förderung des Radverkehrs und insbesondere die Anbindung der Umlandgemeinden an das Oberzentrum Halle liegt im Interesse des ADFC.

### **Ausgangssituation:**

Geplant ist ein beidseitiger Radweg von Ortsausgang Halle Trotha bis Morl. Unklar bleibt bei dieser Planung die Weiterführung des Radweges im Stadtgebiet Halle und in der Ortschaft Morl.

Bei der L50 handelt es um viel durch Fernverkehr, Pendler und Zubringerverkehr zur Autobahnschlussstelle BAB 14 Halle Trotha frequentierte Straße.

Im Verlauf der Straße ist die Strecke auch von häufigen Grundstückseinfahrten in teilweise zur Zeit auch ungenutzte Grundstücke und genutzte Grundstücke sowie Gewerbegrundstücke geprägt.

Knotenpunkte bestehen zu den Richtung Morl hinter der Götzschebrücke gelegenen links und rechts gelegenen Gewerbegebieten und sowie im Kreuzungsbereich Straße Im alten Dorf nach Sennewitz und zur Saalebaumschule.

An diesen Knotenpunkten ist zu Geschäftszeiten und nach Sennewitz auch zu anderen Zeiten mit häufigen Abbiegeverkehr durch KFZ zu rechnen. Zwischen dem Kreuzungsbereich nach Sennewitz und Ortseingang Morl gibt es eine ansteigende und in Grube Ferdinande absteigende Streckenführung. Hier ist mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten des Radverkehrs durch unterschiedliche Konditionen der Radfahrer und steigenden E-Bike Verkehr zu rechnen. Daraus ergeben sich in diesem Bereich häufigere Überholvorgänge der Fahrradfahrer untereinander.

Im Bereich von und nach Grube Ferdinande gibt es straßenbegleitenden Bewuchs durch Büsche und Bäume. Hier besteht die Gefahr der Unterwurzlung und Aufbrechen des Radweges.

Der Beginn der Strecke führt über die Götzschebrücke. Diese lässt in der gegenwärtigen Breite keine vom KFZ-Verkehr getrennte Radwegführung zu.

Gegenwärtig ist die Streckenführung für Radfahrer durch starken KFZ-Verkehr nur bedingt nutzbar und führt auch durch die Steigungen zu Behinderungen eines flüssigen KFZ-Verkehrs.

Im Bereich der Ortschaft Grube Ferdinade ergibt sich durch die Bebauung und straßennahe Grundstücksgrenzen und vorhandene Fußwege eine eingeschränkte Breite für getrennte Radwegführung.

Für Radfahrer könnte die Strecke jedoch gut als Pendlerstrecke, Verbindung zu den umliegenden Gemeinden und nach Halle sowie als Zufahrt zur Erholung in den Naturpark „Unteres Saaletal“ genutzt werden.

Hinweise und Empfehlungen zur Planungen des Radweges

Die Hinweise der seit dem 31. Dezember 2011 auch in Sachsen-Anhalt verbindlichen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ sind bei der Planung unbedingt zu berücksichtigen.

- Auf Grund des vorhandenen Verkehrsaufkommens und des Schwerverkehrs zur Autobahnanschlussstelle ist die beidseitige Führung eines von der Fahrbahn getrennten Radweges dringend empfohlen.
- Eine niveaugleiche Ausführung des Radweges mit der Straße ist zu bevorzugen.

Absenkungen bei Grundstücksein- und Ausfahrten sind innerhalb des Schutzstreifens zur Straße auszuführen. Absenkungen innerhalb des Radweges sind zu vermeiden.

- Bei der Radwegbreite sind die Mindestforderungen der ERA mindestens einzuhalten.

Im Bereich der Gefälle und Steigungsstrecken ist auf Grund der zu erwartenden häufigeren Überholvorgänge der Radfahrer untereinander und bergauf größeren Breitenbedarf durch instabile Fahrweise eine breitere Ausführung des Radweges zu wählen  
Zukünftig zu erwartende Änderungen der ERA mit Berücksichtigung des steigenden Anteils von Elektro- und Lastenrädern und größeren Mindestbreiten sollten zukunftsorientiert berücksichtigt werden.

- Als Straßenbelag wird im Interesse auch eines flüssigen Radverkehrs ein durchgehend glatter, radfahrgeeigneter Teer/Bitumenbelag empfohlen. Belagwechsel und Absenkungen innerhalb der Radwegführung sollten vermieden werden.

Im Bereich der Knotenpunkte soll der Radweg niveaugleich ohne

Absenkungen und Borte die Straßen queren.

- Auf der Führung des Radweges sind Kanaldeckel und Abdeckungen anderer Revisionsschächte unbedingt zu vermeiden. Mindestabstände zu Gebäuden, Einfriedungen, Baumscheiben, Verkehrseinrichtungen und sonstigen Einbauten von 0,25m sollen eingehalten werden. Dieser Abstand ist als Mindestabstand zu planen und wenn möglich vergrößert werden.
- Sicherheitsstreifen zwischen Radweg und benachbarten Flächen und dem Fahrbahnrand von 0,75m sind einzuhalten.
- Enge und für Radfahrer ungeeignete Kurvenradien sind bei Radwegführung zu vermeiden. Hier soll auch das zukünftig zu erwartende höhere Verkehrsaufkommen von längeren Lastenrädern und Überholvorgänge der Radfahrer untereinander Berücksichtigung finden.
- Streckführungen mit Heranführung an möglicherweise teilweiser Führung auf Schutzstreifen und an Knotenpunkte sind in weitem Radius und allmählicher Heranführung an die Straße zu führen. Dabei ist unbedingt darauf zu achten, dass für den KFZ-Verkehr diese Heranführung deutlich sichtbar wird und der Radverkehr deutlich wahrgenommen werden kann um Unfallgefahren zu vermeiden.
- Im Bereich der Ortsdurchfahrt Grube Ferdinade ergibt sich durch die nahe an der Straße liegenden Grundstücksgrenzen eine Einengung des Verkehrsraums. Hier ist zu prüfen, ob durch eine Verminderung der Breite des Fußweges eine getrennte Führung des Radweges oder der Übergang auf Schutzstreifen unter Berücksichtigung der Breite des zur Verfügung stehenden Verkehrsraumes möglich ist. Die Führung als gemeinsamer Fuß- und Radweg erscheint auf Grund der für Radfahrer notwendigen erhöhten Aufmerksamkeit und zu verminderten Geschwindigkeit als ungünstigste Variante.
- In den Bereichen mit an dem Radweg angrenzenden Bewuchs durch Bäume und Büsche wird eine engen Abstimmung mit Baumexperten zur Prüfung der Möglichkeiten der Vermeidung der Unterwurzelung des Radweges zu treffen. Hier könnte ein Interessenkonflikt zwischen Umweltschutz, Grundstückseigentümern und Schutz vor Unterwurzelung entstehen. Bei Entfernung von Baum- und Strauchbewuchs sollen entsprechende Ersatzpflanzungen berücksichtigt werden.
- Radweganfang und Radwegende im Bereich Morl und Halle wird der Radweg durch entsprechende oder Schutzinseln baulich vom KFZ-Verkehr getrennt auf die Fahrbahn geführt. Eine empfohlene Verflechtungslänge von min 10 – 20m, die als Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ausgeführt wird.
- Knotenpunkten an Kreuzungsbereichen wie Kreuzung Sennewitz und Zufahrten zu Tankstellen und stärker frequentierten Gewerbegebieten ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Hier besteht eine erhöhte Unfallgefahr durch abbiegende KFZ und Nichtwahrnehmung des parallel verlaufenden Radverkehrs auf dem Radweg. Für alle Knotenpunkte gilt, dass sie von sämtlichen Verkehrsteilnehmern einfach, übersichtlich und damit sicher zu befahren sein sollen. Um unnötige Gefahren zu vermeiden, ist wichtig, dass schon vor Einfahrt in den Knotenpunkt für alle Verkehrsteilnehmer die Radverkehrsführung klar erkennbar ist. Dies kann zum Beispiel über

die farbige Markierung von Radfahrstreifen und Abbiegespuren für den Radverkehr gewährleistet werden.

Hier sollte überprüft werden, ob rechtzeitig vor den Knotenpunkten ein Übergang mit ausreichender Einfädelspur vom getrennten Radweg auf einen Radfahrstreifen möglich ist.

Die Querungen des Radweges über die Straße sind entsprechend den Regelungen der ERA deutlich zu kennzeichnen.

Die Planung muss in diesem Bereich unbedingt eine deutliche Sichtbeziehung zwischen KFZ- und Radverkehr berücksichtigen.

Direktes Abbiegen erscheint auf Grund des hohen KFZ Verkehrsaufkommens nicht sinnvoll. Daher sind für indirekt abbiegenden Radverkehr geeignete Aufstellflächen vorzusehen, die den geradeaus führenden Radverkehr nicht behindern.

Der ADFC Regionalverband ist gerne bereit die konkreten planerischen Maßnahmen und Empfehlungen bei einem vor Ort Termin im Verlauf des geplanten Radweges konkret zu erläutern und Alternativen zu erörtern.

Der ADFC empfiehlt bei der geplanten Radverkehrsanlage angesichts der zahlreichen potentiellen Gefahrenstellen den Erlaß des MLV vom 08.01.2014 bzw. RdErl. des MLV vom 29.08.2011 veröffentlicht im MBI. LSA Nr.: 4312011 konsequent zur Anwendung zu bringen und auch „Sicherheitsaudits für Planungen vorlagepflichtiger Landesstraßenmaßnahmen durch die zertifizierten Sicherheitsauditoren des LSBB“ vorzusehen.

Mit freundlichen Grüßen

Clemens Schmidt  
Vorsitzender ADFC RV Halle (Saale)