

Stellungnahme des ADFC Halle zum Ausbau der Radverkehrsanlage L 167 Döllnitz - Dieskau

Im Rahmen der Einvernehmensherstellung wurde dem ADFC Halle von Ihnen, der Landesstraßenbaubehörde Regionalbereich Süd, am 23.06.2016 die Planung zum Bau einer Radverkehrsanlage entlang der L 167 Döllnitz – Dieskau zugestellt. Hiermit geben wir folgende **Stellungnahme** zur geplanten Maßnahme ab:

1. Der ADFC Halle möchte sich bei der Landesstraßenbauverwaltung bedanken für die Zusendung der Planungsunterlagen zum Bauvorhaben.
2. Generell befürworten wir den (Aus-)Bau des Radweges entlang der L 167 Döllnitz – Dieskau. Da für große Teile der Strecke bereits ein straßenbegleitender Radweg existiert (v.a. im Bereich der neuen ICE-Trasse) ist der nun angestrebte Lückenschluss aus Sicht des ADFC Halle sehr erfreulich. Damit können in Zukunft Radfahrer durchgängig auf der Strecke ab dem Kreisverkehr an der Ortsausfahrt Döllnitz bis nach Dieskau fahren. Dies ist vor allem mit Blick auf die Sicherheit von Radfahrern begrüßenswert. Für Kfz gelten auf der Strecke die außerortsüblichen Geschwindigkeitsbegrenzungen – teilweise 70 km/h, teilweise 100 km/h – und diese werden auch ausgenutzt. Außerdem liegt ein erheblicher Anteil an Schwerlasttransport auf der Strecke vor (v.a. von/zur Deponie), welcher ebenfalls Auswirkungen auf die Sicherheit der Radfahrer entlang der relativ schmalen Straße hat.
3. Der Ausbau dieses Streckenabschnittes ist auch mit Blick auf die Anbindung des Weißen-Elster-Radweges – der durch Döllnitz verläuft – aus Sicht des ADFC Halle sehr begrüßenswert. Damit wird die Verbindung von/ab Richtung Halle Ost verbessert.
4. Bei einer Besichtigung/Fahrt entlang der Planungsstrecke am 31.07.2016 (Sonntag) wurde festgestellt, dass Kfz mit hoher bis teils sehr hoher Geschwindigkeit auf der Straße unterwegs sind. Dies ist vor allem für Familien und unsichere Radfahrer gefährlich. Aus diesem Grunde wird vom ADFC Halle der **erste Teil des Lückenschlusses** – also der Bau eines straßenbegleitenden Radweges vom Ende des bestehenden Radweges am Kreisverkehr Döllnitz bis zum Beginn des bestehenden Radweges über die ICE-Trasse – befürwortet. Auf den nachfolgenden **zwei Fotografien** wird dies ersichtlich:



Blick von Dieskau kommend auf den Kreisverkehr vor der Ortseinfahrt Döllnitz. Auf Höhe des gelben Schildes endet der bestehende Radweg. Dann gibt es ca. 930m keinen Radweg auf der relativ schmalen Straße, auf der Kfz mit hohen Geschwindigkeiten verkehren und es erheblichen Schwerlastverkehr gibt.



Nach ca. 930m Beginn des bestehenden Radweges als Rampe und später als Brücke über die neue ICE-Trasse. Kurz vor dem Radweg befindet sich die Einfahrt zur Deponie, welches v.a. unter der Woche Schwerlastverkehr auf der Strecke bedingt.

5. Die Planung für diesen Teilabschnitt wird unterstützt, da die im Planungsvorhaben ange-setzte Breite von 2,50m für den gemeinsamen Fuß- & Radweg (Zweirichtungsweg) konform mit den Regelungen der **ERA 2010** für Radverkehrsanlagen außer Orts ist. Da in diesem Teilabschnitt nur geringer Fußverkehr zu erwarten ist, stellt der gemeinsame Fuß- & Radweg aus unserer Sicht kein Konfrontationspotential dar.
6. Der ADFC Halle befürwortet generell auch den **zweiten Teil des Lückenschlusses**, also den Ausbau des bestehenden Radweges von der Rampe der ICE-Trasse in den Ortskern von Dieskau mit insgesamt ca. 140m.
7. Aus Sicht des ADFC Halle ist dabei anzumerken, dass es am sinnvollsten ist, wenn der Radfahrer (aus Döllnitz kommend) auf der Westseite bleibt und dort auf einem Radweg weiterfahren kann (Variante 1 im Planungsentwurf).
8. Die in **Variante 1** beschriebene bauliche Problematik bei der Umsetzung eines Radweges mit der daraus resultierenden Querneigung von 14% im Bereich der Grundstückszufahrten wird angezweifelt. Auf den Fotografien der Seiten 3-4 wird ersichtlich, dass sich im Abschnitt vor der Bebauung/Grundstückszufahrten bzw. auf der gegenüberliegenden Seite (wo Teile von Variante 3 gebaut werden sollen) Gräben für die Oberflächenentwässerung befinden und es dort ebenfalls eine erhebliche Querneigung gibt. Wenn der Radweg also regelkonform mit 2,50m Breite ausgebaut werden soll, dann besteht das Problem der Querneigung nicht nur im Bereich der Grundstückszufahrten auf der Westseite, sondern auch bei allen anderen angedachten Varianten (also auch auf der Ostseite).
9. **Variante 2** wird vom ADFC Halle nicht unterstützt. Wie im Planungsentwurf beschreiben, halten viele Kfz im Ortseingang nicht die 50 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung ein. Dies konnte bei der Begutachtung der Strecke am 31.07.2016 verifiziert werden. Bedingt durch die Abfahrt von der Brücke über die ICE-Trasse nehmen Autofahrer wie Radfahrer erheblich Geschwindigkeit auf und dadurch entsteht ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für ungeübte Radfahrer beim Einfädeln vom separierten Radweg in den Verkehr der Straße. Diese Variante stellt keine Verbesserung für den Radverkehr und Verkehrssicherheit dar.



Einfahrt nach Dieskau von Döllnitz kommend (Westseite). Abfahrt von der Brücke über die ICE-Trasse, dadurch beachtliche Geschwindigkeitsaufnahme bei Autofahren wie Radfahren.



Ende des bestehenden Radweges (Westseite). Einfahrt nach Dieskau. Abschnitt des Ortseingangs ohne Bebauung, aber mit Graben zur Oberflächenentwässerung.



Aufnahme in Richtung Ortsausgang Dieskau nach Döllnitz fahrend. Besagte Grundstückszufahrt mit bis zu 14% Querneigung (Westseite lt. Planungsentwurf).

Deutlich sichtbares Gefälle von der Brücke über die ICE-Trasse nach Dieskau fahrend.



Aufnahme in Richtung Ortsausgang Dieskau nach Döllnitz fahrend. Ebenfalls erhebliche Querneigung vorhanden (Ostseite lt. Planungsentwurf). Bereich Fuß-/Radweg gemäß Variante 3.

10. Die von der IGS Ingenieure GmbH & Co.KG präferierte **Variante 3** wird auch vom **ADFC Halle unterstützt**. Dabei würde der Radweg auf der Westseite bis kurz vor die Grundstückseinfahrten geführt und dann über eine Querungshilfe auf die Ostseite bis zur ersten Ortskreuzung mit den Straßen „Neue Siedlung“ und „Obere Hohle“ geführt werden. Diese Querungshilfe am Ortseingang würde Kfz zur Geschwindigkeitsreduzierung zwingen und damit einen positiven Beitrag zur Verkehrssicherheit der Radfahrer und Fußgänger erbringen, sowie der Sicherheit der Anwohner der angrenzenden neuen Siedlung (neugebaute Einfamilienhäuser) erhöhen.
11. Bei der Realisierung von Variante 3 besteht der ADFC Halle allerdings darauf, dass **KEINE Radwegenutzungspflicht** (blaues Schild mit weißen Radsymbol) für den Abschnitt ab der Straßenquerung auf der Ostseite bis zur Kreuzung mit den Straßen „Neue Siedlung“ und „Obere Hohle“ ausgewiesen wird. Es sollte nur das Schild "Gehweg mit Zusatzzeichen Radfahrer frei" aufgestellt werden. So können sichere Radfahrer bei der Querungshilfe auf die Straße wechseln und sich in den gewöhnlichen Verkehr einfädeln. Mit einer Radwegenutzungspflicht würden alle Radfahrer dazu gezwungen werden innerhalb von 80m zweimal die Straße zu wechseln und würden damit erheblich ausgebremst werden. Außerdem bestünde dann auf diesem innerörtlichen Teilstück auf dem 2,50m breiten gemeinsamen Fuß- & Radweg ein erhöhtes Konfliktpotential zwischen Fußgängern und Radfahrern.
12. Überdies fordert der ADFC Halle, dass bei der Anpassung der beschriebenen Knotenpunkte, aller die Radverkehrsanlage kreuzenden Straßen und der Querungshilfe **alle Kanten und Absätze auf das Nullniveau abgesenkt werden!** Beim Neubau sollte deshalb darauf geachtet werden, dass Übergänge vom Radweg auf die Fahrbahn komplett ohne Versatz gebaut werden, da ein Versatz immer einen Schlag auf die Felgen bedeutet. Dies würde den Fahrtenfluss des Radfahrers erheblich beeinflussen, da er an Kanten abbremsen muss und diese Kanten auch Sturzquellen darstellen.

i.A. Clemens Schmidt