

## Niederschrift

### 32. Sitzung „Runder Tisch Radverkehr“ (RTR)

am 29.01.2015, 16:00 Uhr, Technisches Rathaus, Hansering 15, Zi. 542

Nach der Begrüßung der Teilnehmer stellt Herr Möbius die Tagesordnung vor, die so bestätigt wird:

1. Vorstellung des Planungsstandes zur Herstellung eines Schutzstreifens in der Bernburger Straße (Westseite),
2. Protokollkontrolle,
3. Sonstiges.

#### **TOP 1: Vorstellung des Planungsstandes zur Herstellung eines Schutzstreifens in der Bernburger Straße (Westseite)**

Der aktuelle Planungsstand zur Herstellung eines Schutzstreifens in der stadteinwärtigen Richtung der Bernburger Straße wird von Herr Bucher vorgestellt. Dabei benennt er zunächst die Gründe für die Entfernung des ehemaligen Radweges, der auf dem westlichen Fußweg markiert war. So kam es dort immer wieder zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern, was insbesondere auf die zu geringen Breiten der jeweiligen Verkehrsanlagen zurückzuführen war. Außerdem achteten Fußgänger häufig nicht auf den abmarkierten Radweg, was zu Ausweichmanövern der Radfahrer auf den Fußweg führte. Aufgrund des abschüssigen Verlaufs der Bernburger Straße und der damit verbundenen höheren Geschwindigkeiten der Radfahrer wurde ein nicht unerhebliches Gefährdungspotential gesehen, weswegen sich für eine Herunternahme des Radverkehrs von der Seitenanlage auf die Fahrbahn entschieden wurde.

Angesichts des nicht sehr hohen aber auch nicht niedrigen Kfz-Verkehrsaufkommens in der Bernburger Straße (ca. 5.000 Kfz pro Tag, ca. 500 Kfz in der Spitzenstunde) wird in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) empfohlen, dem Radverkehr in derartigen Fällen eine nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage anzubieten. Da die Varianten Bordsteinradweg und „Gehweg + Radfahrer frei“ dabei als nicht sinnvoll angesehen werden, wurden im FB Planen drei Varianten mit einem Schutzstreifen zu Papier gebracht.

Die drei Varianten unterscheiden sich dabei lediglich im Bereich der Knotenpunktzufahrt Mühlweg. Ansonsten ist neben dem Schutzstreifen mit schwankenden Breiten eine Fahrbahn mit einer konstanten Breite von 3,25 m (Abschnitt zwischen Händelstraße und Mühlweg) bzw. 3,50 m (Abschnitt zwischen Mühlweg und Ende des Parkstreifens) vorgesehen. Da zwischen Schutzstreifen und Parkstreifen ein Sicherheitsraum mit einer Breite von 0,5 m vorgesehen ist, ergibt sich aufgrund des schwankenden Abstandes zwischen dem Fahrbahnrand und der Mitte zwischen den Gleisen eine Schutzstreifenbreite, die zwischen 1,38 m und 1,90 m schwankt.

Zur Knotenpunktzufahrt Mühlweg stellt Herr Bucher folgende drei Varianten vor:

1. Variante mit durchgezogenen Schutzstreifen und verlängertem Park- oder Andienstreifen (Fahrbahnbreite: 3,25 m),
2. Variante mit verlängertem Park- oder Andienstreifen und Schutzstreifenende in Höhe des derzeitigen Endes des Parkstreifens (Fahrbahnbreite: 5,65 m),

3. Variante ohne verlängertem Park- oder Andienstreifen und Schutzstreifenende in Höhe des derzeitigen Endes des Parkstreifens (Fahrbahnbreite: 7,65 m, Aufteilung in Fahrstreifen wäre möglich).

Zu den Ausführungen von Herrn Bucher ergänzt Herr Möbius, dass die vorgeschlagene Verkehrsführung mit Schutzstreifen nur dann zur Anwendung kommen kann, wenn es gelingt, den Kfz-Verkehr südlich des Reilecks konfliktfrei in den Gleisbereich zu führen und dabei Behinderungen für Straßenbahnen zu vermeiden. Hierzu sind noch Lösungen zu entwickeln.

In der anschließenden Diskussion sprechen sich Herr Preibisch und Herr Spengler für die Variante 1 aus, die nach deren Auffassung aufgrund des durchgängigen Schutzstreifens die größten Vorteile für Radfahrer mit sich bringt. Herr Dr. Meister und Herr Sieber sehen bei dieser Variante allerdings einen möglichen Konflikt zwischen geradeaus fahrenden Radfahrern und rechts abbiegenden Kfz. Aus diesem Grund würde sie die Varianten 2 oder 3 bevorzugen.

In Hinsicht auf die künftige Verkehrsführung in der Bernburger Straße unterbreitet Herr Preibisch zudem den Vorschlag, in der Straße Tempo-30 auszuschildern. Hierzu bemerkt Herr Möbius, dass dies insbesondere in Hinsicht auf den Straßenbahnverkehr, für den dann auch Tempo-30 gelten würde, nicht förderlich sei.

Mit Blick auf die Akzeptanz des Schutzstreifens durch Autofahrer stellt Herr Dr. Meister eine mögliche Variante mit Radfahrstreifen zur Diskussion. Hierzu muss allerdings bemerkt werden, dass die Mindestbreite für Radfahrstreifen laut ERA 1,85 m beträgt, was in der Bernburger Straße insbesondere im nördlichen Abschnitt nicht realisiert werden kann.

Herr Sieber schlägt vor, dass an der Knotenzufahrt Mühlweg ein so genannter aufgeweiteter Radaufstellstreifen eingerichtet wird. Dies wäre dann der erste dieser Art in Halle und ein Fingerzeig für weitere derartige Lösungen. Herr Bucher bemerkt hierzu, dass es an dieser Stelle aufgrund des Verlaufs der Ludwig-Wucherer-Straße kaum Bedarf für Linksabbieger gibt. Eine derartige Lösung mit Pilotcharakter für Halle sollte deshalb an besser geeigneten Stellen eingeführt werden.

Herr Zeschmar meint, dass der Schutzstreifen am südlichen Ende ca. 20 m eher enden sollte, damit Radfahrer geradliniger auf den Knoten Hermannstraße zufahren. Dies wird von der Runde befürwortet.

Abschließend gibt Herr Gerstenberg noch Auskunft darüber, dass die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in stadtauswärtiger Richtung kurz bevor steht. An der Signalanlage Mühlweg wurde die hierfür erforderliche Programmänderung vorgenommen und eine verkehrsrechtliche Anordnung für die Entfernung der entsprechenden Verkehrszeichen liegt vor.

## **TOP 2: Protokollkontrolle**

### 2.1. Erledigte Punkte bzw. Themen

1. Freigabe der Platzfläche vor dem Neustadt-Center für Radfahrer,
2. Zusätzliche Fahrradabstellanlagen in der Kleinen Ulrichstraße (es wurden insgesamt 12 Anlehnbügel an 3 Standorten errichtet),
3. Prüfung der Notwendigkeit der Ampeln an den Fuß- und Radwegquerungen über die Straßenbahngleise am Kreisverkehr Magistrale/ Weststraße bzw. Verkürzung der Rot-Zeiten (Prüfergebnis: Die betreffenden Signalanlagen sind insbesondere auf-

16/12/2014

grund der Sicherung von Schulwegen erforderlich. Die derzeitigen Signalschaltungen entsprechen den vorgeschriebenen Normen. Eine Verkürzung der Rotzeiten ist demnach nicht möglich),

4. Aufstellung eines Verkehrsspiegels am Hauseingang Kröllwitzer Straße 43 (Anmerkung: Der Spiegel wurde von privater Seite finanziert und installiert).

## 2.2. Offene Punkte bzw. Themen

1. „Schnelle Eingreiftruppe“ Saale-Radwanderweg (**V: FB Planen, EfA**),
2. Radweg zwischen Nietleben und Dölau (**V: FB Planen**),
3. Instandsetzung des Weges am westlichen Rand der Weinbergwiesen - Gefällebereich (**V: FB Umwelt, Abt. Stadtgrün**),
4. Prüfung der Möglichkeiten für eine öffentlichkeitswirksame Aktion der Polizei gemeinsam mit ADFC für mehr Verkehrssicherheit (**V: Polizei**),
5. Schaffung einer Fahrtmöglichkeit für Radfahrer entgegen der Einbahnstraße Kreuzvorwerk (**V: FB Bauen**, Lösungsvorschlag liegt vor, Anhörung erfolgte),
6. Prüfung der Möglichkeit zur Errichtung eines Verkehrsspiegels am westlichen Ende der Bahnhofsbrücken in der Delitzscher Straße (**V: FB Bauen**),
7. Zusätzliche Fahrradabstellanlage im Umfeld der Tourist-Information (**V: FB Planen**, Prüfung erfolgte; es sollen 5 bis 6 Fahrradbügel an der Südseite des Marktschlösschens errichtet werden).
8. Erstellung eines Plans zur Thematik der Haupttrouten für den Radverkehr an Schneetagen (**V: FB Planen, FB Sicherheit, FB Umwelt, Abt. Stadtgrün**),
9. Ausschilderung vom Saale-Radwanderweg zu den Fahrradboxen am Parkplatz Fährstraße (**V: FB Planen, FB Bauen**),
10. Aufstockung der Fahrradboxen am Parkplatz Fährstraße (**V: FB Planen, FB Bauen**),
11. Maßnahmen zur Verhinderung des Versandens des Radweges an der Ausfahrt Gestüt Kreuz/ Ostseite (**V: FB Bauen**),
12. Prüfung einer baulichen Änderung der Radverkehrsführung an der Ausfahrt Gestüt Kreuz/ Ostseite (**FB Planen**),
13. Prüfung der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Ludwig-Wucherer-Straße zwischen Robert-Blum-Straße und Reileck (**V: UVB, FB Planen**),
14. Prüfung bzw. Beseitigung der Mängel aus dem ADFC-Radwegetest Halle-Neustadt (**V: FB Bauen, FB Umwelt, Abt. Stadtgrün**),
15. Überarbeiteter Detailkatalog für Radwegebaumaßnahmen in der Stadt Halle (**V: FB Planen**),
16. Schutzstreifen in der Bernburger Straße, stadteinwärts (**FB Planen**),
17. Beseitigung von Wurzelaufbrüchen am Radweg zwischen der Magistrale und dem Rennbahnkreuz (**V: FB Bauen**),
18. Errichtung einer Informationstafel zu touristischen Radrouten im Stadtgebiet Halle am Hauptbahnhof (**V: SMG**),
19. Beseitigung von Schlaglöchern in der Uferstraße in Lettin (**V: FB Bauen**),
20. Information über die Entwicklung der Unfallstatistik in Hinsicht auf Radverkehr (**V: Polizei**),
21. Prüfung der Möglichkeit einer Ausweisung von Tempo-30 in der Kröllwitzer Straße ab der Straßenbahnhaltestelle Luise-Otto-Peters-Straße (stadteinwärtige Richtung, **V: FB Planen, UVB**),
22. Information über Grund des Nichterrichtens des Geländers am Fußweg Ecke Kröllwitzer Straße/ Hoher Weg (**V: UVB**),
23. Austausch des Schildes „Gehweg! Radfahrer bitte absteigen“ durch das VZ. 239 ohne Zusatzzeichen, da jetziges Schild suggeriert, dass alle Radfahrer ihr Rad auf dem Gehweg schieben sollen (**V: UVB**),

24. Prüfung der Qualität der neuen Radwegpflasterung an der Straßenbahnhaltestelle Kröllwitzer Straße/ Talstraße (**V: FB Bauen**),
25. Markierung einer weißen Trennlinie zwischen Fuß- und Radweg im Bereich der Straßenbahnhaltestelle Kröllwitzer Straße/ Talstraße (**V: UVB, FB Bauen**),
26. Ersatz des Fahrgastunterstandes an der Straßenbahnhaltestelle Kröllwitzer Straße/ Talstraße durch ein Dach auf der Stützmauer (**V: FB Bauen in Abstimmung mit Firma Ströer**).

### TOP 3: Sonstiges

#### 3.1. Beteiligung des ADFC an offiziellen Planverfahren

Aus Sicht von Herrn Preibisch wäre es wünschenswert, wenn der ADFC obligatorisch an Planverfahren beteiligt wird. Auf Landesebene wäre dies bereits der Fall. Hier ist der ADFC als „Träger öffentlicher Belange“ (TÖB) eingestuft. Insbesondere geht es dem ADFC darum, dass er im Rahmen von Abstimmungen Pläne zum jeweiligen Vorhaben in die Hand bekommt, ähnlich wie in Stadtratsvorlagen. Auch müsse sichergestellt werden, dass auf Stellungnahmen, die von der AG Rad bzw. dem ADFC erarbeitet werden, geantwortet würde. Auf Stellungnahmen zur Baumaßnahme Böllberger Weg vom 28.11.2012 und zum Steintor vom 26.02.2013 (siehe Anlagen) seien leider keine Reaktionen erfolgt.

Herr Möbius sagt eine diesbezügliche Prüfung zu (**V: FB Planen**).

#### 3.2. Situation am Verbindungsweg zwischen der Schwanenbrücke und dem Gimritzer Damm

Herr Schuster spricht die Situation am Weg zwischen der Schwanenbrücke und dem Gimritzer Damm an. Aufgrund der momentanen Baustellensituation seien die dortigen Verhältnisse für Radfahrer und Fußgänger sehr beengt. Dies sei recht problematisch, da der Weg Bestandteil einer wichtigen Radverbindung und somit stark frequentiert ist. Hinsichtlich einer Milderung der Problematik schlägt Herr Schuster zum einen die Asphaltierung der kompletten Fahrstrecke für Radfahrer und zum anderen eine Markierung von Richtungspfeilen vor.

Hierzu wird aus der Runde die Meinung vertreten, dass hierdurch keine wirkliche Lösung der angesprochenen Problematik bewirkt wird, da sich an den Platzverhältnissen für Radfahrer nichts ändert. Die Radfahrer müssen sich somit weiterhin mit der Situation arrangieren insbesondere durch gegenseitige Rücksichtnahme.

Herr Möbius lässt nicht unerwähnt, dass im Rahmen der geplanten Umgestaltung des Gimritzer Damms auch Teile dieses Weges betroffen sind. Er bietet an, die diesbezüglichen Planungen am RTR nochmals vorzustellen (**V: FB Planen**).

#### 3.3. Situation an der Wegeverbindung im Bereich der Ziegelwiese, unmittelbar südlich der Peißnitzbrücke

Desweiteren lenkt Herr Schuster den Blick auf die Situation im Bereich der Ziegelwiese, unmittelbar südlich der Peißnitzbrücke. Hier befindet sich zwischen dem Uferweg entlang der Saale und der Peißnitzstraße ein geschotterter Abschnitt, der im Sinne einer besseren Befahrbarkeit ebenfalls asphaltiert werden sollte.

Herr Bucher bemerkt hierzu, dass dies möglicherweise im Rahmen der Fluthilfemaßnahmen ohnehin vorgesehen ist. Er sagt eine entsprechende Prüfung vor.

Ergebnis: Eine entsprechende Klärung im FB Planen ergab, dass das betreffende Wegestück in der Tat im Rahmen der Fluthilfemaßnahmen befestigt werden soll.

### 3.4. Themen von Herrn Spengler

Anhand von Fotos spricht Herr Spengler einige Themen an. So zeigt er Beispiele, bei denen bestimmte Reparaturarbeiten vorgenommen wurden, dabei allerdings nicht der Blick für Straßenschäden im unmittelbaren Umfeld entwickelt wurde (z. B. August-Bebel-Straße und Burgstraße). Hier wünscht er sich vom FB Bauen mehr Umsicht.

Desweiteren äußert sich Herr Spengler lobend über die neuen Fahrradbügel in der Kleinen Ulrichstraße. Gleichzeitig bemängelt er jedoch, dass an den einzelnen Standorten die Markierungsnägel nicht entfernt wurden, die aus seiner Sicht Stolperstellen darstellen.

Herr Bucher bemerkt hierzu, dass die Markierungsnägel die Größe des jeweiligen Parkplatzes anzeigen, was auch verhindern soll, dass abgestellte Fahrräder in die Fahrbahn hineinragen. Die Gefahr des Stolperns sei im Übrigen aufgrund der geringen Höhe der Markierungsnägel recht gering. Diese Meinung wird auch von anderen in der Runde geteilt, weswegen die Nägel bleiben sollen.

### 3.5. Fluthilfemaßnahmen in der Klostervorstadt

Herr Preibisch erkundigt sich nach dem Stand der Planungen zum Ausbau der Pfälzer Straße und der Straße Tuchrähmen im Rahmen der Fluthilfemaßnahmen. Hierzu gibt Herr Piller bekannt, dass die Planungsleistungen derzeit ausgeschrieben sind und mit ersten Ergebnissen im Frühjahr gerechnet wird.

Zur Frage nach der baulichen Ausführung bemerkt Herr Piller, dass es im Sinne des Fördermittelgebers ist, den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen. Dazu äußert sich Herr Preibisch speziell für den Fall der Pfälzer Straße kritisch, wo in Hinsicht auf eine Befahrung mit dem Rad auf keinen Fall die heutige, schlecht befahrbare Natursteinpflasterung wiederhergestellt werden sollte.

Herr Bucher lenkt in diesem Zusammenhang den Blick auf sanierte Straßen in der Altstadt, wo wie z. B. in der Kleinen Ulrichstraße, Großen Nikolaistraße oder Großen Märkerstraße die Fahrbahnen mit Betonstein gepflastert wurden. Eine solche Lösung müsste doch eigentlich auch dem Fördermittelgeber entgegen kommen, da die Baukosten in diesem Fall geringer sein dürften. Die Fachbereiche Planen und Bauen werden deshalb gebeten, dies bei den Planungen zu beachten.

### 3.6 Themen von Herrn Zeschmar

Herr Zeschmar spricht das Problem von Kanten zum einen an der Auffahrt zur Ochsenbrücke (Nordseite) und zum anderen an der Überfahrt zwischen der Straße Holzplatz und dem Saaleradweg im Bereich Genzmerbrücke. Diese sollten mit Blick auf die Vermeidung von Stürzen beseitigt werden (**V: FB Bauen**).

### 3.7 Teilnahme am Wettbewerb „Best for Bike“

Herr Bucher informiert darüber, dass derzeit wieder der alljährlich vergebene deutsche Fahrradpreis „Best for Bike“ ausgeschrieben ist (s. [www.der-deutsche-fahrradpreis.de](http://www.der-deutsche-fahrradpreis.de)). Als Bestandteil des Nationalen Radverkehrsplans der Bundesregierung trägt dieser Preis dazu bei, Good-Practice-Beispiele bei Entscheidungsträgern und Fachleuten bekannt zu machen.

So dienen die eingereichten Beiträge bundesweit als Vorbild und Anregung für weitere Projekte und Maßnahmen der Radverkehrsförderung. Ein weiteres Ziel des Wettbewerbs ist es, das Image des Fahrrads in der Öffentlichkeit aufzuwerten und somit mehr Menschen in Deutschland zum Fahrradfahren zu bewegen. 2015 werden zum ersten Mal vier Preise verliehen:

- „Die fahrradfreundlichste Persönlichkeit“,
- „Die fahrradfreundlichste Entscheidung - Infrastruktur“,
- „Die fahrradfreundlichste Entscheidung - Service“ und
- „Die fahrradfreundlichste Entscheidung - Kommunikation“.

In Hinsicht auf einen möglichen Wettbewerbsbeitrag der Stadt Halle (Saale) kann sich Herr Bucher vorstellen, für die Rubrik „Infrastruktur“ das realisierte Projekt „Radweg Kröllwitzer Straße“ einzureichen. Angesichts der am RTR geäußerten massiven Kritik an diesem Vorhaben bestehen allerdings Zweifel an der Sinnhaftigkeit eines solchen Wettbewerbsbeitrages.

In der anschließenden Diskussion überwiegt die Meinung, dass zunächst abgewartet werden sollte, wie sich die Maßnahme in der Praxis bewährt. Gegebenenfalls könnte die Maßnahme im nächsten Jahr als Wettbewerbsbeitrag der Stadt Halle eingereicht werden.

In Hinsicht auf einen möglichen Wettbewerbsbeitrag in diesem Jahr bittet Herr Möbius um weitere Vorschläge. Aufgrund der **Abgabefrist bis zum 08.03.2015** wird um eine möglichst zeitnahe Rückmeldung bei Herrn Bucher gebeten (**V: alle Teilnehmer**)

### 3.8. Veränderung der Anfangszeit RTR

Von Seiten der Fraktion *Die Linke/ Die Partei* (Frau Haupt, Herr Lübbers) wurde angefragt, ob ein späterer Beginn der Sitzungen am RTR möglich ist. Beweggrund hierfür sind Arbeitszeiten nichtstädtischer Teilnehmer. Herr Sieber gibt hierzu zu bedenken, dass ein späterer Beginn womöglich dazu führen könnte, dass weniger Mitarbeiter aus der Verwaltung an den Sitzungen am RTR teilnehmen. Da dies nicht eintreten sollte, spricht er sich für die Beibehaltung der jetzigen Anfangszeit aus. Hierzu gibt es keine gegenteilige Meinung. Die jetzige Anfangszeit (16:00 Uhr) bleibt somit bestehen.

### **Nächster Termin**

Die nächste reguläre Sitzung am RTR findet am **26.03.2015, 16:00 Uhr**, statt.