

Niederschrift**33. Sitzung „Runder Tisch Radverkehr“ (RTR)****am 26.03.2015, 16:00 Uhr, Technisches Rathaus, Hansering 15, Zi. 542**

Nach der Begrüßung der Anwesenden erinnert Herr Möbius an die vor kurzem verstorbene Frau Wolff (Neues Forum), die u. a. auch regelmäßig am Runden Tisch Radverkehr vertreten war. Zu Ihrem Gedenken wird eine Schweigeminute eingelegt.

Nach einer Vorstellungsrunde stellt Herr Möbius die Tagesordnung vor, die so bestätigt wird:

1. Vorstellung des aktuellen Planungsstandes zur Umgestaltung der Großen Steinstraße und des Joliot-Curie-Platzes,
2. Information über die Ergebnisse zum Fahrradklimatest 2014,
3. Information zur Thematik Radfahrstreifen Giebichensteinbrücke und Sonstiges zum Radweg Kröllwitzer Straße,
4. Protokollkontrolle,
5. Sonstiges.

TOP 1: Vorstellung des aktuellen Planungsstandes zur Umgestaltung der Großen Steinstraße und des Joliot-Curie-Platzes

Der aktuelle Planungsstand zur Umgestaltung der Großen Steinstraße und des Joliot-Curie-Platzes wird von Frau Elmendorff (Fachbereich Planen, Abteilung Verkehrsplanung) und von Herrn Müller (Büro Iproplan Chemnitz) vorgestellt. Frau Elmendorff gibt zunächst einige allgemeine Informationen zur geplanten Baumaßnahme.

Demnach soll das Vorhaben im Rahmen des „Stadtbahnprogrammes“ in den kommenden Jahren (voraussichtlich 2017) umgesetzt werden. Neben einer anzustrebenden Beschleunigung/ Bevorrechtigung des Straßenbahnverkehrs werden dabei Verbesserungen auch für alle anderen Verkehrsarten angestrebt. Derzeit befindet man sich in der Phase der Vorplanung. Es wurden zahlreiche Varianten entwickelt und betrachtet mit dem Ergebnis, dass nunmehr auf Arbeitsebene eine Vorzugsvariante vorliegt, die auch im Steuerkreis für das Stadtbahnprogramm bestätigt wurde.

Die konkreten Inhalte dieser Vorzugsvariante stellt Herr Müller vor. Demnach ist in der Großen Steinstraße zwischen Joliot-Curie-Platz und Ludwig-Stur-Straße (Kfz-Verkehrsstärke ca. 10.000 Kfz pro Tag) in stadtauswärtiger Richtung (bergauf) ein Schutzstreifen für Radfahrer vorgesehen. Ausgenommen bleibt eine Engstelle zwischen Große Steinstraße Nr. 71 bis 69 aufgrund begrenzter Straßenraumbreiten. Eine Herstellung von beidseitigen Radverkehrsanlagen ist aus Gründen nicht ausreichender Straßenraumbreiten nicht möglich. Deshalb soll der Radverkehr in stadteinwärtiger Richtung auf der Fahrbahn geführt werden.

In der dazugehörigen Diskussion regt Herr Preibisch an, in Hinsicht auf die Verkehrssicherheit für Radfahrer und querende Fußgänger Tempo-30 auszuweisen. Herr Müller bemerkt hierzu, dass dies nicht vorgesehen ist, da hierfür keine Gründe gesehen werden (Unfälle etc). Außerdem wäre Tempo-30 nicht im Sinne der Zielstellung einer Straßenbahnbeschleunigung.

Auf entsprechende Nachfrage gibt Herr Müller die Information, dass noch nicht abschließend geklärt ist, ob die Straßenbahnhaltestelle „Stadtbad“ wiederhergestellt wird. Problematisch ist hier insbesondere die Herstellung einer barrierefreien Haltestelle in stadteinwärtiger Richtung. Außerdem sei nach Schließung der Steintor-Schule der Bedarf für die Haltestelle zurückgegangen und der Abstand zu den angrenzenden Haltestellen recht gering.

Im Querschnitt der Westfahrbahn am Joliot-Curie-Platz wird für Radfahrer ein Schutzstreifen von 1,50 m für die Fahrtrichtung mit ansteigendem Gefälle zur Oper angeboten. In der Gegenrichtung sollen die Radfahrer im Mischprinzip mit dem Kfz geführt werden. Die Fahrbahnbreite neben dem einseitigen Schutzstreifen beträgt 5,50 m. Sofern Fußwegbreite und Parkanlage unberührt bleiben sollen, stehen im Fahrbahnbereich keine größere Breiten zur Verfügung.

Im Bereich des Joliot-Curie-Platzes sind in der Großen Steinstraße Lichtsignalanlagen (LSA) an den Knoten Hansering und Wilhelm-Külz-Straße vorgesehen. Die Schaltprogramme dieser beiden LSA werden aufeinander abgestimmt sein, wodurch ein funktionierender Verkehrsablauf gewährleistet werden kann. Für den Radverkehr stellt sich die Frage ob er im Bereich vor der Post auf einem Schutzstreifen geführt wird oder nicht. Auf jeden Fall soll neben dem Verkehrsraum der Straßenbahn eine Fläche für Radfahrer geschaffen werden, wodurch ermöglicht wird, dass Straßenbahnen Radfahrer überholen können.

Dazu wird von den Interessensvertretern der Radfahrer mehrheitlich die Meinung vertreten, dass ein Schutzstreifen hier nicht hergestellt werden sollte, wohl aber der Verkehrsraum für Radfahrer außerhalb des Verkehrsraums der Straßenbahn.

Aus Richtung Steintor soll der Radverkehr in Richtung Marktplatz und in Richtung Hansering über eine Linksabbiegespur geführt werden. Das erachtet Herr Sieber als kritisch. Er befürchtet hier Konflikte mit Kfz. Herr Preibisch schlägt für diese Stelle vor, die Radfahrer über einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen zu führen, der vor der Aufstellfläche der Kfz hergestellt wird. Herr Otto bemerkt hierzu, dass eine solche Lösung die Leistungsfähigkeit am Doppelknoten einschränkt. Der Abstand zwischen den Teilknoten ist sehr kurz.

Der Vorschlag, am rechten Rand der Linksabbiegespur ein Piktogramm für den geradeausfahrenden Radfahrer einzurichten, wurde ebenfalls diskutiert. Dies führt zu verbesserter Aufmerksamkeit für die Radfahrer und verbesserter Orientierung des Radfahrers.

Eine ähnliche Problematik besteht in der Knotenzufahrt aus Richtung Hansering. Auch hier müssen sich Radfahrer mit den Kfz vermischen und gemeinsam über den Knoten fahren. Es wird eine 5,0m breite Aufstellfläche angeboten, in der rechts abbiegende PKW und geradeaus fahrende PKW nebeneinander Aufstellung nehmen können. Dies ist eine wichtige Randbedingung um die Leistungsfähigkeit des Knoten zu gewährleisten. Aus Radfahrersicht wird die geplante überbreite Fahrspur mit einem Rechtsabbiegepfeil und einem Geradeauspfeil kritisch gesehen, da hier für den geradeaus fahrenden Radfahrer kaum verständlich ist, wo er sich vor dem Knoten aufzustellen hat. Eine Verbesserung wäre die deutliche Zurücksetzung des Beginns des Vermischungsabschnittes und die Überprüfung einer bevorrechtigten Einordnung des Radfahrers in die dann im Knotenzulauf vorliegenden mit Richtungspfeilen versehenen Aufstellräume für Geradeaus- und Rechtsfahrverlauf.

Diskutiert wird auch noch über eine mögliche Zulassung des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße in der Wilhelm-Külz-Straße. Problematisch sei dabei insbesondere die Weiterführung des Radverkehrs geradeaus in Richtung Oper/ August-Bebel-Straße. Wenn an der Ostfahrbahn am Joliot-Curie-Platz straßenbegleitende Pkw-Stellplätze hergestellt werden sollen, reicht hier der Platz für eine separate Radverkehrsanlage entgegen der künftig

gedrehten Einbahnstraße nicht aus. Auf dem künftig breiteren Fußweg wäre zwar eine Erlaubnis für den Radverkehr denkbar, diese wird aber von der Unteren Verkehrsbehörde kritisch gesehen.

Auf die Frage, ob man den Radverkehr aus Richtung Wilhelm-Külz-Straße nicht anderweitig führen könnte, kommen von Seiten der aktiven Radfahrer kritische Meinungsäußerungen. Schließlich gäbe es auch in der Wilhelm-Külz-Straße Ziele für Radfahrer, die möglichst ohne Umwege erreicht werden sollten. Aus diesem Grund sollte unbedingt das Ziel einer Zulassung des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße Wilhelm-Külz-Straße sowie entgegen der künftigen Einbahnstraße auf der Ostfahrbahn am Joliot-Curie-Platz verfolgt werden.

Herr Zimmermann weist darauf hin, dass Radfahrer alternativ aus der Wilhelm-Külz-Straße linksabbiegend in die Große Steinstraße, danach rechtsabbiegend auf dem Schutzstreifen auf der Westfahrbahn am J.-Curie-Platz in Richtung Oper und dann weiter in die August-Bebel-Straße fahren können. Diese Route wird allerdings von den Radfahrervertretern als zu umständlich angesehen und deshalb nicht als Alternative zur Ostfahrbahn akzeptiert.

Im Bereich vor der Oper ist ein Minikreisel vorgesehen. Hierzu gibt es von Seiten der Radfahrer-Vertreter keine Meinungsäußerungen.

In der Unteren Großen Steinstraße (westlich Knoten Hansering) ist vorgesehen, den Radverkehr in beiden Richtungen auf der Fahrbahn zu führen. Analog zur Großen Ulrichstraße soll hier die Fahrbahn mit einem Pflasterbelag versehen werden. Hierzu äußert Herr Spengler die Bitte, dass bei der Bauausführung möglichst gute Qualität eingefordert wird.

Grundsätzlich wird von den Interessensvertretern der Radfahrer der Wunsch geäußert, dass man sich die vorgestellten Pläne noch einmal in Ruhe ansehen kann. Hierzu wird sich darauf verständigt, dass es einen Folgetermin im kleineren Kreis in der Abteilung Verkehrsplanung geben soll. Herr Bucher wird dazu einladen (**V: FB Planen, T. 15. KW**).

TOP 2: Information über die Ergebnisse zum Fahrradklimatest 2014

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit schlägt Herr Möbius vor, dass dieser Tagesordnungspunkt bei der nächsten Sitzung aufgerufen wird. Dies findet Zustimmung.

Aufgrund der Anwesenheit von Herrn Teschner (Leiter Fachbereich Sicherheit) weist Herr Preibisch darauf hin, dass die Stadt Halle (Saale) insbesondere beim Thema „Falschparker auf Radwegen“ schlecht abgeschnitten hat. Herr Teschner bemerkt hierzu, dass ihm das bekannt sei und das deshalb künftig stärken gegen diese Praxis vorgegangen werden soll.

TOP 3: Information zur Thematik Radfahrstreifen Giebichensteinbrücke und Sonstiges zum Radweg Kröllwitzer Straße

3.1. Information zur Thematik Radfahrstreifen Giebichensteinbrücke

Im Vorfeld der Sitzung äußerte Herr Dr. Meister die Bitte, dass über die Erfahrungen mit dem neuen Radfahrstreifen auf der Giebichensteinbrücke berichtet wird. Herr Sander von der HAVAG teilt hierzu mit, dass es seit Dezember 2014 bei Straßenbahnen zwischen der Dölauer Straße und der Haltestelle Burg Giebichenstein von Montag bis Freitag in der Zeit von 7:00 bis 8:00 Uhr und von 15:00 bis 17:00 Uhr zu Verspätungen zwischen 3 bis 6

Minuten kam. Diese hängen ursächlich mit dem Radfahrstreifen zusammen, da der Kfz-Stau dadurch ab dem Knoten Burgstraße/ Fährstraße jetzt vollständig im Gleisbereich auftritt.

Offensichtlich ist es nicht gelungen, diesen Stau vor der Straßenbahn durch Dosierung an der Signalanlage Dölauer Straße/ Kreuzvorwerk zu verhindern, was nach Auffassung der HAVAG daran liegt, dass sich die Stauerkennungsschleife derzeit in Höhe der Haltestelle Talstraße

befindet. Würde sich diese Schleife im Bereich der Einmündung Burgstraße/ Fährstraße befinden, könnte der Stau besser erkannt werden und die Dosierung funktionieren.

In der anschließenden Diskussion wird insbesondere von Seiten der Radfahrer-Vertreter die Meinung geäußert, dass alles daran gesetzt werden sollte, die jetzige Verkehrsführung beizubehalten. Sowohl aus Sicht der Radfahrer, als auch aus Fußgängersicht wäre eine Führung des Radverkehrs auf dem Gehweg (getrennt oder gemeinsam) keine befriedigende Alternative.

Herr Piller informiert in diesem Zusammenhang, dass im Rahmen der anstehenden Brückensanierung das Gelände auf 1,30 m erhöht werden soll, was eine Führung des Radverkehrs auf dem Gehweg zuließe. Da diese Verkehrsführung aber von den meisten Anwesenden sehr kritisch gesehen wird, sollte die von der HAVAG vorgeschlagene Verlegung der Stauerkennungsschleife erfolgen, um dadurch die o. g. Probleme zu lösen. Sinnvollerweise sollte dies in der Zeit der Brückensanierung erfolgen (**V: FB Bauen, HAVAG**).

3.2. Probleme an der Haltestelle Talstraße

Mit einigen Fotos lenkt Herr Sieber den Blick zur Haltestelle Talstraße. Nicht zu akzeptieren ist dabei aus seiner Sicht die jetzige Situation mit dem Fahrgastunterstand, der ca. 70 cm vor der neuen Stützwand steht und damit zu nah am davor liegenden Radweg (dieser Platz wird bekanntlich für Reinigungsarbeiten benötigt). Wenn am Unterstand Fahrgäste warten, kommt es vor, dass Fußgänger auf den Radweg ausweichen, was unweigerlich zu Konflikten führt. Es ist aus seiner Sicht unverständlich, dass an solch einer Stelle so viel Platz vergeudet wird.

Herr Mahler informiert hierzu, dass der Unterstand von der Firma Ströer errichtet wurde. Allerdings sei der Unterstand, abweichend von der Planung, ca. 10 cm zu weit in Richtung Gehweg gerückt worden.

Wie bereits mehrfach am RTR und vor Ort angesprochen wurde, wäre es aus Nutzersicht eigentlich die beste Lösung, wenn der gesamte Platz am Unterstand Fahrgästen und Fußgängern zur Verfügung stünde, was durch eine Sonderlösung mit einem Dach auf der Stützwand erreicht werden könnte. Eine solche Lösung wird allerdings von Ströer abgelehnt. Deshalb wäre es nötig, dass es eine Entscheidung gibt, ob hier eine solche Sonderlösung ggf. durch die Stadt oder die HAVAG realisiert wird (**V: GB II, FB Bauen, HAVAG**).

Desweiteren kritisiert Herr Sieber, dass im Rahmen der Baumaßnahme der Pfosten mit dem Haltestellenschild und ein Abfallbehälter nicht aus dem beengten Bereich herausgenommen und in den aufgeweiteten Bereich versetzt wurden. Herr Sander sagt zu, sich darum zu kümmern (**V: HAVAG**).

Im Übrigen wird die Qualität der Radwegpflasterung kritisiert. Hierzu bemerkt Herr Piller, dass die Bauausführung überprüft wurde mit dem Ergebnis, dass die zulässigen Toleranzen nach DIN eingehalten wurden. Herr Spengler erwidert hierauf, dass die Stadt eigene Vorgaben zu den Toleranzen ausgeben sollte, um eine bessere Qualität verlangen zu können.

Dazu sagt Herr Piller, dass dies zwar grundsätzlich möglich sei, die Baufirmen ihre Leistungen dann aber teurer anbieten würden, was gegenüber der Kämmerei nicht zu rechtfertigen sei.

3.3. Kante zwischen Wartebereich und Radweg

Herr Tucker hält einen Vortrag mit dem Titel „Kanten Kontraste“, in dem es um die Abgrenzung von Rad- und Fußwegen in Haltestellenbereichen geht (s. Anlage). Dabei zeigt er Beispiele aus Leipzig und Halle, bei denen zwischen Fuß- und Radweg eine bauliche Kante hergestellt wurde. Diese bauliche Ausführung wird als problematisch angesehen, da Radfahrer an der Kante stürzen könnten. In diesem Zusammenhang weist Herr Tucker auf Leitfäden aus den Ländern Hessen und Nordrhein-Westfalen hin, in denen eine Abgrenzung von Fuß- und Radwegen mittels Kanten aufgrund von Sturzgefahren nicht empfohlen wird. Die Abgrenzung sollte statt dessen niveaugleich, aber dennoch ertastbar und außerdem gut sichtbar (mit Kontrast) erfolgen. Zur der an der Haltestelle Talstraße hergestellten Kante schlägt Herr Tucker deshalb vor, an der Kante eine weiße, gelbe oder schwarz-weiße Markierung anzubringen.

Herr Bucher weist darauf hin, dass über diese Thematik bereits mehrfach am RTR gesprochen wurde. Bei der Sitzung am 20.11.2014 war auch der Behindertenbeauftragte der Stadt Halle, Herr Dr. Fischer, und ein Trainer von Sehbehinderten anwesend, die die Lösung mit der Kante in Haltestellenbereichen bestätigten. Die Kante dient dabei nicht nur zum Spüren der Abgrenzung zwischen Fuß- und Radweg, sondern soll auch verhindern, dass wartende Fahrgäste auf dem Radweg stehen. Dies funktioniere an der Haltestelle Kröllwitzer Straße und auch an den anderen Haltestellen dieser Art recht gut. Herr Bucher betont, dass die Lösung mit Kante zwischen Fuß- und Radweg nur in Haltestellenbereichen, nicht jedoch im übrigen Verlauf von Radwegen zur Anwendung kommen soll.

Wie bereits beim Vororttermin am 05.11.2014 besprochen, wird vom Runden Tisch Radverkehr empfohlen, eine weiße Trennlinie auf dem Bordstein zwischen Fuß- und Radweg zu markieren (**V: UVB, FB Bauen**).

TOP 4: Protokollkontrolle

4.1. Erledigte Punkte bzw. Themen

1. Beseitigung von Wurzelaufbrüchen am Radweg zwischen der Magistrale und dem Rennbahnkreuz,
2. Beseitigung von Schlaglöchern in der Uferstraße in Lettin,
3. Prüfung der Qualität der neuen Radwegpflasterung an der Straßenbahnhaltestelle Kröllwitzer Straße/ Talstraße (Ergebnis: Der Einbau des Pflasters erfolgte im Rahmen der zulässigen Toleranzen, s. Pkt. 3.2),
4. Klärung zur Beteiligung des ADFC an offiziellen Planverfahren (Ergebnis: siehe beigefügte Aktennotiz zu einer Abstimmung über die Thematik der Beteiligung des ADFC als Träger öffentlicher Belange),
5. Teilnahme am Wettbewerb „Best for Bike“ (Ergebnis: Die Stadt Halle hat sich mit dem Projekt „Fahrradbügel in der Kleinen Ulrichstraße“ beworben).

4.2. Offene Punkte bzw. Themen

In einer Beratung bei Herr Stäglin wurde festgelegt, dass zu allen offenen Punkten der aktuelle Sachstand ermittelt und die weitere Vorgehensweise bestimmt wird. Im Nachgang zur Sitzung am RTR wurde deshalb folgende Übersicht erstellt:

Nr.	Thema	Zuständigkeit	Aktueller Sachstand	Weitere Vorgehensweise
1	„Schnelle Eingreiftruppe“ Saale-Radwanderweg	FB Planen, EfA	Noch keine diesbezügliche Klärung	Abstimmung mit EfA am 22.04.2015
2	Radweg zwischen Nietleben und Dölau	FB Planen	Es gibt grundsätzlich zwei Lösungsvarianten: 1. Nutzung der alten S-Bahntrasse (ca. 350.000 €), 2. Bau eines Radweges unmittelbar neben der Straße (ca. 750.000 €). Die Bahntrassen-Variante ist derzeit nicht umsetzbar, da ein Verein die Nutzungsrechte für einen Bahnbetrieb hat. Im Übrigen stehen für beide Varianten derzeit keine finanziellen Mittel zur Verfügung.	1. Erstellen einer Vorplanung mit beiden Varianten (FB Planen), 2. Entscheidung zur weiteren Vorgehensweise.
3	Instandsetzung des Weges am westlichen Rand der Weinbergwiesen - Gefällebereich	FB Umwelt, Abt. Stadtgrün	Problem besteht noch.	Instandsetzung des Weges durch FB Umwelt, Abt. Stadtgrün
4	Prüfung der Möglichkeiten für eine öffentlichkeitswirksame Aktion der Polizei gemeinsam mit ADFC für mehr Verkehrssicherheit	Polizei	Bei der Polizei werden derzeit keine Möglichkeiten für eine solche Aktion gesehen.	Thema wird aus dem Protokoll genommen.
5	Schaffung einer Fahrtmöglichkeit für Radfahrer entgegen der Einbahnstraße Kreuzvorwerk	UVB, FB Bauen	Abgestimmte Lösung liegt vor. Die verkehrsrechtliche Anordnung ist in Arbeit.	1. Fertigstellung der verkehrsrechtlichen Anordnung (UVB), 2. Realisierung durch FB Bauen.
6	Prüfung der Möglichkeit zur Errichtung eines Verkehrsspiegels am westlichen Ende der Bahnhofsbrücken in der Delitzscher Straße	FB Bauen	Nach Auskunft von Herrn Spengler gibt es eine Zusage der HASTRA, den Spiegel zu finanzieren. Der FB Bauen stimmt der Errichtung des Spiegels zu.	1. Ortstermin zur genauen Standortfestlegung, 2. Ausführung durch die HASTRA.
7	Zusätzliche Fahrradabstellanlage im Umfeld der Tourist-Information	FB Planen, FB Bauen	Prüfung erfolgte. Es sollen 5 bis 6 Fahrradbügel an der Südseite des Marktschlösschens errichtet werden. Die Finanzierung ist noch ungeklärt.	1. Klärung der Finanzierung (FB Bauen), 2. Erstellung eines Planes durch FB Planen, 3. Ausführung durch FB Bauen.

8	Erstellung eines Plans zur Thematik der Hauptrouten für den Radverkehr an Schneetagen	FB Planen, FB Sicherheit, FB Umwelt, Abt. Stadtgrün	An Plan wurde aufgrund anderer Prioritäten noch nicht gearbeitet.	Abstimmung zwischen FB Planen, FB Umwelt und FB Sicherheit (V: FB Planen).
9	Ausschilderung vom Saale-Radwanderweg zu den Fahrradboxen am Parkplatz Fährstraße	FB Planen, FB Bauen	Noch kein Arbeitsstand, da Finanzierung ungeklärt	1. Klärung der Finanzierung (FB Bauen), 2. Erstellung eines Planes durch FB Planen, 3. Ausführung durch FB Bauen.
10	Aufstockung der Fahrradboxen am Parkplatz Fährstraße	FB Planen, FB Bauen	Noch kein Arbeitsstand, da Finanzierung ungeklärt	1. Klärung der Finanzierung (FB Bauen), 2. Erstellung eines Planes durch FB Planen, 3. Ausführung durch FB Bauen.
11	Maßnahmen zur Verhinderung des Versandens des Radweges an der Ausfahrt Gestüt Kreuz/ Ostseite	FB Bauen	FB Bauen hat den Weigeigentümer aufgefordert, Maßnahmen gegen das Versenden zu ergreifen.	Prüfung nach Ablauf der Frist durch FB Bauen
12	Prüfung einer baulichen Änderung der Radverkehrsführung an der Ausfahrt Gestüt Kreuz/ Ostseite	FB Planen	Vorschlag liegt vor.	Notwendigkeit sollte am RTR diskutiert werden.
13	Prüfung der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Ludwig-Wucherer-Straße zwischen Robert-Blum-Straße und Reileck	UVB, FB Planen, FB Bauen	Es gibt drei Lösungsvorschläge zu einer veränderten Radverkehrsführung. All diese Vorschläge haben allerdings eine Reduzierung der Leistungsfähigkeit am Knoten Reileck zur Folge.	1. Untersuchung zu Auswirkungen der drei Varianten auf den Verkehrsablauf am Reileck, 2. Entscheidung zur weiteren Vorgehensweise.
14	Prüfung bzw. Beseitigung der Mängel aus dem ADFC-Radwegetest Halle-Neustadt	FB Bauen, FB Umwelt, Abt. Stadtgrün, FB Planen	Einige Mängel wurden beseitigt.	Umsetzungsstand wird überprüft (FB Planen)
15	Überarbeiteter Detailkatalog für Radwegebaumaßnahmen in der Stadt Halle	FB Planen	Entwurf liegt vor.	1. Abstimmungen zum Entwurf, 2. Ratsbeschluss.
16	Schutzstreifen in der Bernburger Straße, stadteinwärts	FB Planen	Plan liegt vor (wurde am RTR vorgestellt und grundsätzlich bestätigt).	1. Übergabe des Plans an die UVB, 2. Erarbeitung einer verkehrsrechtlichen Anordnung (UVB), 3. Umsetzung durch FB Planen.

17	Errichtung einer Informations-tafel zu touristischen Radrouten im Stadtgebiet Halle am Hauptbahnhof	SMG, FB Planen	Noch kein Arbeitsstand	Abstimmung zwischen SMG und FB Planen
18	Information über die Entwicklung der Unfallstatistik in Hinsicht auf Radverkehr	Polizei		Information wird in einer der nächsten Sitzungen RTR gegeben.
19	Prüfung der Möglichkeit einer Ausweisung von Tempo-30 in der Kröllwitzer Straße ab der Straßenbahnhaltestelle Luise-Otto-Peters-Straße (stadteinwärtige Richtung)	FB Planen, UVB	In Anhörung	Entscheidung nach Anhörung
20	Information über Grund des Nichterrichtens des Geländers am Fußweg Ecke Kröllwitzer Straße/ Hoher Weg	UVB		Information wird in nächster Sitzung RTR gegeben.
21	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	UVB	In Anhörung	Entscheidung nach Anhörung
22	Markierung einer weißen Trennlinie zwischen Fuß- und Radweg im Bereich der Straßenbahnhaltestelle Kröllwitzer Straße/ Talstraße	UVB, FB Bauen	Soll in mündlicher Anhörung besprochen werden.	Entscheidung in mündlicher Anhörung
23	Ersatz des Fahrgastunterstandes an der Straßenbahnhaltestelle Kröllwitzer Straße/ Talstraße durch ein Dach auf der Stützmauer	FB Bauen in Abstimmung mit Firma Ströer	Die Firma Ströer wird diesbezüglich nicht aktiv.	Es muss eine Entscheidung getroffen werden, ob diesbezüglich die Stadt oder die HAVAG aktiv wird (GB II, FB Bauen, HAVAG).
24	Verbesserung der Situation für Radfahrer und Fußgänger am Verbindungsweg zwischen der Schwanenbrücke und dem Gimritzer Damm	FB Planen	Bei der jetzigen Situation werden keine Verbesserungsmöglichkeiten gesehen.	Ortstermin (FB Planen lädt ein)
25	Beseitigung von Kanten an der Ochsenbrücke und der Überfahrt zwischen der Straße Holzplatz und dem Saaleradweg	FB Bauen	Zusage, dass Kanten 2015 beseitigt werden.	

TOP 5: Sonstiges

Mit Fotos spricht Herr Spengler einige Themen an. Als erstes kritisiert er, dass an einer Baustelle in der Ludwig-Wucherer-Straße (unmittelbar nördlich Goethestraße) das Schild „Radfahrer absteigen“ errichtet wurde. Er lobt, dass es auf einen Anruf hin sofort entfernt wurde, merkt aber an, dass dieses Schild prinzipiell fragwürdig und auch verkehrsrechtlich bedenklich sei.

An der Baustelle selbst gibt es im Bereich des Radfahrstreifens eine Stahlplatte, die als Abdeckung einer Aufschachtung dient. An dieser Platte sind ca. 2 bis 3 cm hohe Kanten, die für Radfahrer sehr hinderlich sind. Hier sollte eine fahrradfreundlichere Lösung gefunden werden (**V: FB Sicherheit, Team Sperrungen**).

Desweiteren spricht Herr Spengler das Thema der baulichen Unterhaltung von Fahrbahnen im Bereich von Straßenbahngleisen an. Dabei übt er Kritik an der in Halle praktizierten Zuständigkeitsaufteilung zwischen der Stadt (FB Bauen) und der HAVAG. So sei die HAVAG zuständig für die Bereiche zwischen den Schienen und jeweils 70 cm neben den Außenschienen. Dies führe in der Praxis häufig dazu, dass die HAVAG an den Fahrbahnen nur die größten Schäden beseitigt. Für Radfahrer sei dies problematisch, da diese im Unterschied zu Autofahrern auch von kleineren Schäden, Fugen und Unebenheiten betroffen sind. Als konkretes Beispiel benennt Herr Spengler die Burgstraße, wo die HAVAG zwar Instandsetzungsarbeiten durchgeführt hat, diese aber für Radfahrer nicht befriedigend abgeschlossen wurden. Hier wünscht sich Herr Spengler künftig bessere Ergebnisse.

Abschließend thematisiert Herr Spengler abermals die Radverkehrsführung am Knoten Paracelsusstraße/ Äußere Hordorfer Straße. Dabei wird insbesondere die Radverkehrsführung aus der Äußeren Hordorfer Straße in Richtung Süden kritisiert, da diese aufgrund mehrerer signalisierter Querungen sehr langwierig ist. Das Probleme ließe sich lösen, wenn die Radwegebenutzungspflicht in der Äußeren Hordorfer Straße aufgehoben wird.

Herr Bucher erinnert daran, dass hierüber bereits in früheren Sitzungen am RTR gesprochen wurde mit dem Ergebnis, dass die Stadt eine Aufhebung der Benutzungspflicht ablehnt, da sich hierdurch die Zwischenzeiten an der Signalanlage verlängern würden, was eine Verminderung der Leistungsfähigkeit des Knotens zur Folge hätte.

Nächste Termine

Die nächste reguläre Sitzung am RTR findet am **07.05.2015, 16:00 Uhr**, statt. Die übrigen Sitzungen im Jahr 2015 sollen an folgenden Terminen stattfinden: **25.06., 10.09. und 26.11.**