



Niederschrift

61. Sitzung „Runder Tisch Radverkehr“ (RTR) am 20.02.2020, 16:00 Uhr, Stadthaus, Marktplatz 2, Raum 114

Herr Paulsen begrüßt die Anwesenden. Entsprechend der verschickten Einladung stehen folgende Themen auf der Tagesordnung:

1. Schwerpunktsetzung und Arbeitsweise Runder Tisch Radverkehr,
2. Auswertung Wunschkatalog Radverkehr des ADFC.

TOP 1: Schwerpunktsetzung und Arbeitsweise Runder Tisch Radverkehr

Entsprechend dem Ergebnis der letzten Zukunftswerkstatt Radverkehr sowie dem Umsetzungsplan zur Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) für die kommenden Jahre sollen die Sitzung am RTR künftig inhaltlich mehr gestrafft und sich vorrangig auf die konzeptionelle Begleitung von Schwerpunktthemen konzentriert werden.

Kleinere Themen und konkrete Probleme wie Schlaglöcher, Kanten, Verkehrszeichen, Ampelschaltungen, fehlende Fahrradbügel, ungünstige Baustellenführung etc. sollen nicht mehr am RTR thematisiert, sondern direkt beim Fuß- und Radverkehrsbeauftragten Herrn Bucher, der jetzt im Geschäftsbereich des Oberbürgermeisters tätig ist, gemeldet werden (Kontakt wie bisher: Tel. 0345-221-6263, E-Mail: ralf.bucher@halle.de).

Große Bauprojekte wie Straßen-, Brücken- und Wegeplanungen sollen weiterhin am RTR vorgestellt und zur Diskussion gestellt werden.

TOP 2: Auswertung Wunschkatalog Radverkehr des ADFC

Der ADFC hatte am RTR einen „Wunschkatalog Radverkehr“ präsentiert (s. Anlage). Zu den Einzelthemen aus diesem Katalog gibt es folgende Standpunkte und Ergebnisse.

1. Masterplan Radverkehr – Markierungen

Hinsichtlich der gewünschten Fahrradschleusen und aufgeweiteten Radaufstellstreifen weist Herr Bucher darauf hin, dass derartige Lösungen in Halle bereits realisiert wurden (z. B. Berliner Straße, Veszpremer Straße) und im Einzelfall auch künftig realisiert werden sollen. Bei Bestandskreuzungen besteht allerdings das Problem, dass oft Signalanlagen umprogrammiert werden müssen, was mit nicht unwesentlichen Kosten verbunden ist. Außerdem sind derartige Lösungen nicht zuletzt auch aus Sicherheitsgründen nicht immer sinnvoll. So werden aufgeweitete Radaufstellstreifen dort nicht empfohlen, wo relativ lange Grünzeiten für Radfahrer und Kfz bestehen (Hauptstraßen wie z. B. die Ludwig-Wucherer-Straße).

Zum Thema der Markierungen an Kreuzungen in Tempo-30-Zonen informiert Herr Bucher, dass mit der demnächst in Kraft tretenden StVO-Novelle möglich wird, so genannte Haifisch-Zähne zu markieren, die die Rechts-vor-Links-Regel verdeutlichen sollen.



Ein Dienst von www.halle.de

Hinsichtlich roter Flächenmarkierungen in Furten vertritt die Verwaltung die Meinung, dass diese nur an besonderen Stellen mit erhöhten Gefährdungspotentialen realisiert werden sollten, da neben den Kosten auch erhöhte Rutschgefahren und Umweltschutz (Abrieb des Markierungskunststoffes) zu beachten sind.

Neue Markierungen oder Markierungen an Baustellen können nur aufgebracht werden, wenn der hierfür erforderliche Platz im Straßenraum vorhanden ist. Bei den gewünschten geschützten Radfahrstreifen (Protected Bike Lanes) besteht darüber hinaus aufgrund der zahlreichen erforderlichen Poller auch das Problem der negativen Beeinflussung des Straßenbildes.

In der Diskussion wird noch die Verdeutlichung der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn bei nicht benutzungspflichtigen Radwegen thematisiert. Hierzu wird vorgeschlagen, dies mit so genannten Piktogrammketten auf der Fahrbahn zu verdeutlichen.

2. Masterplan Radwegesanierungsprogramm

Entsprechend des Stadtratsbeschlusses Nr. VI/2018/03722 sind 15 % der insgesamt zur Verfügung stehenden Unterhaltungsmittel für die Instandsetzung von Radverkehrsanlagen zu verwenden. Die diesbezügliche Prioritätenliste soll am RTR vorgestellt werden (**V.: FB Bauen**).

3. Masterplan Radverkehr – 100 Kanten absenken

Wie bereits häufiger am RTR diskutiert, gibt es Einzelfälle, in denen 3 cm hohe Kanten unvermeidbar sind (u. a. wegen Wasserführung, Behindertenbelangen oder aus verkehrsrechtlichen Gründen). Sofern es solche Gründe nicht gibt, sollen derartige Kanten vermieden bzw. beseitigt werden. An Stellen, wo aufgrund von Behindertenbelangen (hier Blinde und Sehbehinderte) derartige Kanten gefordert werden, ist zu prüfen, ob auch Nullabsenkungen mit dahinter eingebautem Sperrfeld realisiert werden können.

4. Fahrradstraßen, Tempo-30 und Ampeln

Mit Beschluss Nr. VII/2019/00484 hat der Stadtrat die Verwaltung beauftragt, ein Fahrradstraßenkonzept für Halle (Saale) zu erstellen. Dieses Konzept wird gerade erarbeitet. Auch der RTR soll aktiv an der Erstellung des Konzepts mitwirken. Am RTR werden die gesetzlichen Grundlagen und Einsatzbereiche vorgestellt. In weiteren Sitzungen werden gemeinsam mögliche Straßen identifiziert und eine entsprechende Einrichtung von Fahrradstraßen vorgeschlagen.

Hinsichtlich Tempo-30 merkt Herr Bucher an, dass das in den 1990-Jahren beschlossene Tempo-30-Zonen-Konzept der Stadt Halle (Saale) nahezu komplett umgesetzt ist. Bei den Vorrangstraßen wird Tempo-30 insbesondere dort geprüft, wo der Radverkehr auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt wird. So wurde vor Kurzem in der Bernburger Straße in stadteinwärtiger Richtung Tempo-30 angeordnet. Gleiches soll demnächst auch in der Seebener Straße zwischen der Burgstraße und der Trothaer Straße erfolgen.

Hinsichtlich einer Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h weist die Untere Verkehrsbehörde auf die diesbezüglichen verkehrsrechtlichen Vorschriften hin. Demnach ist eine Beschränkung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nur unter den Voraussetzungen des § 45, Abs. 1, i. V. m. Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung (StVO)

19.03.2020



Ein Dienst von www.halle.de

möglich. Da Hauptverkehrsstraßen, wie die Seebener Straße, nicht in Tempo 30-Zonen einbezogen werden dürfen, ist demnach eine Geschwindigkeitsbeschränkung nur bei Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage zulässig. Dazu müssen die Straßenverkehrsbehörden nachweislich belegen, dass im konkreten Fall infolge der jeweiligen Örtlichkeit eine besondere, erheblich den Normalfall übersteigende Gefahrenlage für Leib, Leben und Gesundheit vorliegt, für die die allgemeinen Verkehrsverhaltensregeln (§ 1 StVO) nicht ausreichen, um der Gefahr wirksam zu begegnen. Dabei ist in der Regel der Nachweis eines Unfallschwerpunktes erforderlich. Allein das Vorhandensein einer schwierigen Verkehrssituation reiche zur Annahme einer objektiven Gefahrensituation nicht aus.

Hinsichtlich nutzerfreundlicher Ampeln sollen in Zukunft wieder verstärkt kleine Fahrradampeln zum Einsatz kommen. Hier besteht aber nach wie vor das Problem des Vandalismus.

Eine flächendeckende Fahrradwegweisung wäre ein guter Service für den Radverkehr, ist allerdings mit nicht unwesentlichen Kosten sowohl für die Herstellung als auch die Unterhaltung verbunden. Deshalb beschränkt sich die Stadt derzeit auf die Ausweisung der wichtigsten Haupt-Radrouten und die touristischen Radrouten.

Bezüglich der vom ADFC geforderten ganztägigen Zulassung des Radverkehrs in der Leipziger Straße vertritt die Verwaltung nach wie vor die Meinung, dass dies insbesondere aufgrund der Würdigung der Interessen der Fußgänger nicht erfolgen soll. Die Ausweichroute über die Franckestraße und den Hansering wurde vor Kurzem mit neuen und größeren Wegweisern besser kenntlich gemacht.

5. Einbahnstraßen öffnen, vorgezogene Haltelinie

Zum Thema der Öffnung von Einbahnstraßen merkt Herr Bucher an, dass bereits heute sehr viele Einbahnstraßen für Radfahrer in beiden Richtungen befahrbar sind (ca. 80). Sofern die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen für die Öffnung einer Einbahnstraße für den Radverkehr (u. a. Tempo-30) vorliegen, wird die Öffnung von der Verwaltung angestrebt. Beim Beispiel der Lessingstraße besteht allerdings das Problem, dass hier eine Öffnung erst dann erfolgen kann, wenn an der Signalanlage Ludwig-Wucherer-Straße Veränderungen vorgenommen werden. Abgesehen von den finanziellen Auswirkungen einer solchen Maßnahme, hätte diese auch negative Auswirkungen auf die Grünzeiten für Radfahrer im Zuge der Ludwig-Wucherer-Straße.

Vorgezogene Haltelinien sind ERA-Standard und aus diesem Grund, wenn möglich, zu realisieren.

6. Masterplan Radverkehr – Fahrradabstellen

Hinsichtlich Fahrradparken am Hauptbahnhof weist Herr Bucher darauf hin, dass in das geplante Gebäude am Hang zwischen dem Riebeckplatz und dem Bahnhof ein Fahrradparkhaus mit ca. 400 Abstellplätzen integriert werden soll. Dieses wird voraussichtlich im Jahr 2023 zur Verfügung stehen.

Im Zusammenhang mit dem Bau des geplanten dritten Gleises der HAVAG in der Fußgängerunterführung und dem damit verbundenen Wegfall der dortigen 30 Fahrradbügel werden auf der heutigen Grünfläche am Bahnhofsvorplatz (Nordostecke) ca. 60 Fahrradbügel als Ersatz und Zusatzangebot errichtet. Weitere Möglichkeiten für mehr Fahrradbügel am Bahnhofsvorplatz werden derzeit geprüft.

19.03.2020



Ein Dienst von www.halle.de

Im derzeit in den politischen Gremien befindlichen Umsetzungsplan zur Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) für den Zeitraum 2020 bis 2025 ist auch eine Bedarfsliste für die Errichtung von Fahrradbügeln im öffentlichen Straßenraum enthalten. In dieser Liste sind ca. 30 Standorte mit insgesamt ca. 250 Fahrradbügeln aufgeführt (u. a. auch ca. 100 an Knotenbereichen im Mediziner- und Paulusviertel).

Zum Thema Fahrradparken in Wohngebieten wird vorgeschlagen, dass die Stadt auch Fahrradboxen oder –häuschen auf breiten Gehwegen errichtet. Hierzu vertritt die Verwaltung allerdings die Meinung, dass es im öffentlichen Straßenraum grundsätzlich ein Gebrauchsrecht für Jedermann gibt. Fahrradboxen oder –häuschen würden dem entgegenstehen. In Stadtvierteln wie dem Paulusviertel sprechen zudem Gründe der Stadtgestaltung und des Denkmalschutzes dagegen.

7. Masterplan Radverkehr – Vorrangnetz – schnelle kreuzungsfreie Routen in Halle

Im Umsetzungsplan zur Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) für den Zeitraum 2020 bis 2025 sind Haupt-Radrouten in Ost-West- sowie Nord-Süd-Richtung dargestellt. Diese sind größtenteils in einem guten Zustand, sollen aber noch attraktiver für Radfahrer gestaltet werden (z. B. durch Einrichtung von Fahrradstraßen). Eine durchgängige Führung auf abgetrennten Radwegen ist im Bereich der Innenstadt von Halle aufgrund der historischen Bebauung und anderer Nutzungsinteressen (z. B. ÖPNV) häufig nicht möglich.

Wie sich bei der Potential- und Machbarkeitsanalyse für eine Radschnellverbindung von Halle nach Leipzig herausgestellt hat, sind ausreichende Potentiale für eine solche Route vorhanden. Es soll deshalb weiter an der Realisierung dieses Vorhabens gearbeitet werden. In der Stadt

Halle (Saale) selbst sollen noch weitere Routen nach dem neuen Standard „Radvorrangroute“ hergestellt werden.

8. Masterplan Radverkehr – Werbung für Radfahren, Leihräder und ...

Im Rahmen der Möglichkeiten ist bereits einiges in Hinsicht auf Werbung für das Radfahren passiert. So liegt der Rad- und Wanderstadtplan der Stadt Halle (Saale) mittlerweile in der 4. Auflage vor und es gibt eine ständig aktualisierte Internetseite zum Radverkehr in Halle.

Mit Beschluss Nr. VII/2019/00150 wurde im Stadtrat beschlossen, dass die Stadt Halle (Saale) im Jahr 2020 an der Kampagne Stadtradeln teilnimmt.

Zu den vom ADFC gewünschten Zählsäulen merkt Herr Bucher an, dass derartige Anlagen sicherlich interessant wären und Aufmerksamkeit verursachen würden, jedoch auch mit nicht unerheblichen Kosten verbunden sind. Außerdem besteht auch hier, wie auch bei den gewünschten öffentlichen Luftpumpen, das Problem des Vandalismus.

Zum Thema des zu engen Überholens von Radfahrern durch Kfz wird vorgeschlagen, zu prüfen, den nun auch in der StVO benannten Sicherheitsabstand von 1,50 m auf der Rückseite von Bussen der HAVAG darzustellen. Entsprechende Gespräche sollen mit der HAVAG geführt werden.



Ein Dienst von www.halle.de

Hinsichtlich Leihfahrräder weist Herr Bucher darauf hin, dass es mittlerweile mit der Firma Swapfiets einen größeren Anbieter für Leihfahrräder in Halle gibt. Ein stationsbasiertes Ausleihsystem müsste von der Stadt bezuschusst werden.

Fazit/ Handlungsschwerpunkte:

Im Ergebnis der Diskussion zum Wunschkatalog Radverkehr und einer strategischen Ausrichtung der Arbeit am RTR werden für die nächsten Sitzungen folgende Handlungsschwerpunkte gesehen:

1. Erarbeitung eines Fahrradstraßenkonzepts,
2. Identifikationen eines Netzes von Radvorrangrouten,
3. Programm/ Prioritäten Radwegesanierung,
4. Programm/ Prioritäten Markierungen.

Ein weiteres wichtiges Thema ist die Führung des Radverkehrs an Baustellen. Hier sagt die Verwaltung zu, für anspruchsgerechte Lösungen zu sorgen.

Protokollkontrolle (nachrichtlich)

1. Erledigte Punkte bzw. Themen

1. Überprüfung der Straßenmarkierungen an der Einmündung Ludwig-Wucherer-Straße/ Mühlweg (Ergebnis: Es wurden keinerlei fehlende Markierung im Straßen- sowie im Radbereich festgestellt),
2. Anordnung von Verkehrszeichen für eine durchlässige Sackgasse im Birkhahnweg und in der Goldbergstraße,
3. Überprüfung des Radweges in der Straße Am Leipziger Turm (Ergebnis: Sturzgefahren für Radfahrer werden nicht gesehen),
4. Auswertung Wunschkatalog Radverkehr.

2. Offene Punkte bzw. Themen

Nr.	Thema	Zuständigkeit	Aktueller Sachstand	Weitere Vorgehensweise
1	Errichtung einer Informationstafel zu touristischen Radrouten im Stadtgebiet Halle am Hauptbahnhof	SMG, FB Planen/ FRVB	Abstimmung zwischen SMG und FB Planen erfolgte. Es wurde sich darauf verständigt, dass die Infotafel vorzugsweise auf dem H.-D.-Genscher-Platz errichtet wird. Die Finanzierung ist allerdings noch ungeklärt.	1. Standortfindung, 2. Klärung der Finanzierung, 3. Realisierung
2	Sanierung des Fuß- und Radweges südlich des Rennbahnkreuzes	FB Bauen	Vorort-Termin fand statt, Kosten wurden ermittelt	Realisierung

19.03.2020



Ein Dienst von www.halle.de

3	Bauliche Verbesserungen an der Fahrbahnoberfläche im Bereich des westlichen Straßenbahngleises in der Burgstraße zwischen der Zufahrt Altenpflegeheim und Peißnitzstraße (stadteinwärts)	HAVAG	Es bestehen noch Probleme aufgrund unebener Platten und Fugen unmittelbar neben dem Gleis.	Herstellung einer ebenen Oberfläche
4	Radweg an Kreuzung Burgstraße/ Seebener Straße/ Fährstraße	FB Bauen	Abstimmung erfolgte, Planung wurde übergeben	Realisierung
5	Verbesserung der Fuß- und Radverkehrssituation in der Heideallee, Westseite	FB Bauen	Abstimmung erfolgte, Vorzugsvariante: gemeinsamer Geh- und Radweg	Realisierung
6	Verbreiterung des Radweges in der Trothaer Straße, vor Einmündung Morlstraße	FB Bauen	Plan wurde FB Bauen übergeben	Realisierung
7	Verbesserung der Situation für Radfahrer in der Dölauer Straße, Bereich Gleisquerung	HAVAG	Abgestimmte Lösung mit Z-Führung und verkehrsrechtliche Anordnung liegt vor.	Realisierung
8	Errichtung von Wegweisern am nördlichen Ende des Geh- und Radweges entlang der Europachaussee (Anschluss Hobergweg)	FB Planen/ FRVB		1. FB Planen/FRVB erarbeitet einen Plan mit Standorten und Schilderhalten, 2. Vorstellung am RTR
9	Mängelbeseitigung am Geh-/ Radweg in der Berliner Straße, Höhe Anschluss Europachaussee	FB Bauen		Mängelbeseitigung
10	Fahrradabstellanlagen vor dem HAVAG-Service-Center	FB Planen/ FRVB, FB Bauen	Mit Abt. Denkmalschutz abgestimmte Lösungsvariante liegt vor	Prüfung der Realisierbarkeit
11	Weitere Fahrradbügel am Marktschlösschen	FB Bauen		Realisierung
12	Prüfung Schutzstreifen und Aufhebung von Radwegenbenutzungspflichten in der Ludwig-Wucherer-Straße	FB Planen	FB Planen arbeitet an Planung	1. Abstimmung zur Planung, 2. ggf. verkehrsrechtliche Anordnung und Realisierung
13	Weitere Fahrradbügel in der Ludwig-Wucherer-Straße (Umfeld EDEKA)	FB Planen, FB Bauen	FB Planen arbeitet an Planung	1. Abstimmung zur Planung, 2. Realisierung
14	Austausch Fahrradampel in der Großen Ulrichstraße, Ecke Universitätsring (klein gegen groß)	FB Bauen		Realisierung
15	Beseitigung der Sturzgefahren am Gleis im Park Thüringer Bahnhof (Bereich Hügel)	FB Umwelt		Realisierung



Ein Dienst von www.halle.de

3. Weitere Punkte bzw. Themen

3.1 Zustand der Pflasterstreifen in der Ludwig-Wucherer-Straße

Eine Überprüfung ergab Folgendes:

Die Gossenläufer in der Ludwig-Wucherer-Straße haben stellenweise fehlendes Fugenmaterial. Die von der Stadtverwaltung geplante Fahrbahnsanierung konnte bisher nicht im Haushalt abgebildet werden. Eine Gefährdung für Radfahrer wird nicht gesehen.

3.2 Unfall mit Radfahlerin in der Reilstraße

Der tragische Unfall in der Reilstraße, Ecke Einmündung Paracelsusstraße, war Thema in der Verkehrsunfallkommission der Stadt Halle (Saale). Bei einem diesbezüglichen Vorort-Termin wurde sich über folgende Sofortmaßnahmen verständigt:

- Erneuerung und Schließung der weißen Markierung des Radfahrstreifens,
- Anpassung der Rotmarkierung des Radweges,
- Anbringen eines Spiegels am letzten Lichtmast vor der Abbiegespur (dazu ist es erforderlich, dass die Vorwegweiser von diesem Mast entfernt und weiter in Richtung Reileck auf die separat gepflasterte Fläche neben der Fahrbahn zwischen den Häusern Nr. 81 und 82 umgesetzt werden; dabei ist auch ein Aufstellen von Fahrradbügeln zu prüfen),
- Markierung des Verkehrszeichens Nr. 138 „Radverkehr“ und Zusatzzeichens Nr. 1000-21 „Richtung der Gefahrstelle rechtsweisend“ auf der Fahrbahn.

Diskutiert wurde auch über den Vorschlag vom RTR, eine zweite Haltelinie vor der Rechtsabbiegespur zu markieren. Hierzu wurde gesagt, dass eine solche Linie den Unfall nicht verhindert hätte, da der Lkw nicht das erste Fahrzeug war und sich Lkw und Radfahlerin nebeneinander fahrend der grün zeigenden Ampel näherten. Aus diesem Grund wurde diesem Vorschlag nicht gefolgt.

Zum Vorschlag, die Rechtsabbiegespur zu sperren oder rückzubauen und das Rechtsabbiegen zu untersagen, vertritt die Verwaltung die Meinung, dass eine solche Maßnahme mangels sinnvoller Alternativen wenig zielführend ist.

3.3 Prüfung von Markierungen an den Rampen der Peißnitzbrücke

Wie die Polizei mitteilte, gab es im Zeitraum 2015 bis 2019 folgende registrierte Verkehrsunfälle:

Westseite:

0 Verkehrsunfälle

im Umfeld 1 Verkehrsunfall an der Ausfahrt Peißnitzhaus (Rad Fahrender/ Rad Fahrender)

Ostseite:

2 Verkehrsunfälle im Bereich Linkskurve ca. 50 vor der Brücke

1 x Rad Fahrender alleinbeteiligt auf nasser Fahrbahn

1 Verkehrsunfall Zusammenstoß mit Gegenverkehr (Rad Fahrender/ Rad Fahrender)

19.03.2020



Ein Dienst von www.halle.de

Da es im genannten Zeitraum an den beiden Rampen lediglich einen Unfall zwischen zwei Verkehrsteilnehmern gab, wird keine Veranlassung gesehen, hier Maßnahmen in Form von Markierungen umzusetzen.

3.4 Saale-Radweg an Kläranlage Lettin

Hinsichtlich einer möglichen Sanierung des Weges mit Fördermitteln aus dem GRW-Förderprogramm musste festgestellt werden, dass dies aktuell nicht möglich ist, da die Maßnahme seinerzeit nicht angemeldet wurde. Sie soll aber bei künftigen Anmeldungen berücksichtigt werden.

Für eine Instandsetzung des Weges stehen derzeit keine Mittel zur Verfügung. Gefahrenstellen für Radfahrer werden nicht gesehen.

3.5 Ampel am Knoten Ludwig-Wucherer-Straße/ Gudrun-Goesecke-Straße/ Emil-Abderhalden-Straße

Hierzu informiert die Verwaltung wie folgt:

Die Installation eines „Aufleuchttasters“ zur Erhöhung der Akzeptanz der roten Ampel wird abgelehnt. Die Freigabe für den Radfahrer wird in jeden Signalumlauf geschaltet. Die Wartezeiten betragen, abhängig vom Erreichen der Furt, 0 bis maximal 80 Sekunden. Auch für den parallel geführten Fußgänger über die Gudrun-Goesecke-Straße wird das „Grün“ in jedem Signalumlauf geschaltet. Ein zusätzlicher Anforderungstaster ist hier schaltungstechnisch nicht notwendig, aber zur Ermittlung der auftretenden Wartezeiten nützlich. Das war kostenneutral, da hier sowieso ein Anforderungstaster für Sehbehinderte eingesetzt werden musste.

3.6 Ampel am Knoten Paracelsusstraße/ Äußere Hordorfer Straße (Rechtsabbiegerspur der Paracelsusstraße)

Hierzu informiert die Verwaltung wie folgt:

Die Fußgängerfurt über die Rechtsabbiegespur erhält in jedem Signalumlauf eine Freigabe und wird unabhängig von anderen Verkehrsströmen ganztägig geschaltet. Eine Kopplung mit Kfz-Verkehren besteht nicht. Die Wartezeiten sind bedingt durch die geschalteten Umlaufzeiten des Signalprogramms. Diese liegen derzeit bei 120 Sekunden und können aufgrund der enormen Verkehrsbelastung nicht geändert werden. Eine Reduzierung würde zur Verschärfung der Stausituationen, verbunden mit der Erhöhung der Schadstoffemissionen, führen.

Eine Ausrüstung der Fußgängerquerung mit Anforderungstastern ist gegenwärtig nicht möglich, da die technische Ausrüstung der Lichtsignalanlage dies nicht zulässt. Die verbaute Technik wurde bereits 2004 durch den Hersteller abgekündigt und die Produktion von Nachrüst-/ Ersatzteilen 2014 eingestellt. Erst mit einem kompletten Neubau ist eine Ausrüstung mit Anforderungstastern möglich.