



Niederschrift

64. Sitzung „Runder Tisch Radverkehr“ (RTR) am 28.09.2021, 16:30 Uhr, Videokonferenz

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

1. Aktuelle Planungen: Elsa-Brändström-Straße, Paul-Suhr-Straße und Hallorenring,
2. Fahrradstraßenkonzeption – weiteres Vorgehen,
3. Arbeitsplanung RTR 2022.

Herr Paulsen informiert, dass aufgrund einer kurzfristigen Erkrankung der aktuelle Stand der Planungen für den Hallorenring heute nicht vorgestellt werden kann. Dieses Thema muss deshalb von der Tagesordnung genommen werden.

TOP 1: Aktuelle Planungen: Elsa-Brändström-Straße und Paul-Suhr-Straße

Beide Planungen werden von Frau Herrmann aus der Abteilung Verkehrsplanung vorgestellt. In der Vorzugsvariante zur **Elsa-Brändström-Straße** sind im gesamten Straßenverlauf größtenteils beidseitige Radfahrstreifen vorgesehen, die unmittelbar neben den Fahrbahnen verlaufen. Nördlich des Knotens Vogelweide/ Damaschkestraße soll auf der Westseite die vorhandene Platanenreihe erhalten werden. Zwischen der Baumreihe und der Fahrbahn sind ein Parkstreifen und der Radfahrstreifen geplant. Auf der Ostseite verbleibt hinter dem besonderen Bahnkörper dann lediglich Platz für Fahrbahn, Radfahrstreifen und Gehweg.

Zwischen dem Knoten Vogelweide/ Damaschkestraße und der Endhaltestelle ist größtenteils eine symmetrische Aufteilung mit beidseitigen Gehwegen, Parkstreifen, Radfahrstreifen, Fahrbahnen und besonderem Bahnkörper vorgesehen. Südlich der Einmündungen Kurt-Freund-Straße und Am Breiten Pfuhl sind im Parkstreifen Bäume integriert. Im Bereich der Einmündungen Theodor-Neubauer-Straße und Murmansker Straße ist eine ovale kreisverkehrsähnliche Lösung geplant, die alle Fahrbeziehungen berücksichtigt. Am südlichen Ende der Elsa-Brändström-Straße sind eine Umfahrung der Endhaltestelle für den fließenden Verkehr und Übergänge für den Fuß- und Radverkehr zum Distelweg vorgesehen.

In der anschließenden Diskussion weist Herr Bucher darauf hin, dass am südlichen Ende die Verkehrsführung für den Radverkehr aus der Elsa-Brändström-Straße in Richtung Distelweg nicht optimal ist. Da diese Relation Teil einer wichtigen Haupt-Radroute ist, sollte unbedingt eine Optimierung der Radverkehrsführung erfolgen.

Herr Sieber weist darauf hin, dass am Ende des westlichen Radfahrstreifens kurz vor dem geplanten Kreisverkehr der Radfahrstreifen nahtlos auf die Fahrbahn geführt werden sollte (ähnlich wie am S-Bahnhof Nietleben).

Ansonsten bestehen in der Runde keine Einwände zum vorliegenden Planungsstand der Elsa-Brändström-Straße.



Ein Dienst von www.halle.de

In der Vorzugsvariante zur **Paul-Suhr-Straße** sind ebenfalls beidseitige Radfahrstreifen geplant. Der Regelquerschnitt ist größtenteils symmetrisch mit beidseitigen Gehwegen, Parkstreifen mit Bäumen, Radfahrstreifen, Fahrbahnen und besonderem Bahnkörper.

Herr Bucher weist in der Diskussion darauf hin, dass im Bereich der Einmündung Moskauer Straße der Verlauf des geplanten Radfahrstreifens so optimiert werden sollte, dass Überfahrungen durch den Kfz-Verkehr (insb. Lkw) möglichst vermieden werden.

Herr Marx übt Kritik an der geplanten Führung für geradeaus fahrende Radfahrer in der südlichen Zufahrt zum Knoten Vogelweide/ Diesterwegstraße. Seiner Meinung nach birgt der geplante Radfahrstreifen in Mittellage Gefahren für geradeaus fahrende Radfahrer durch rechts abbiegende Kfz (insb. Lkw) in sich. Er verweist dabei auf den tragischen Unfall in diesem Jahr in der Berliner Straße, wo eine ähnliche Verkehrsführung existiert.

Herr Bucher weist darauf hin, dass es sich bei dieser Art von Verkehrsführung um eine Regellösung nach gültigem und allgemein anerkanntem Regelwerk (u. a. ERA 2010, Bild 52) handelt. Der Unfall in der Berliner Straße sei ein tragischer Einzelfall gewesen. So gibt es in der Stadt Halle, wie auch in vielen anderen Städten, derartige Verkehrsführungen, die aus Unfallsicht völlig unauffällig sind, wie z. B. am Knoten An der Magistrale/ Nietlebener Straße. Alternativ müsste man den Radverkehr zunächst rechts neben der Rechtsabbiegespur weiterführen und dann mit einer Verschwenkung und getrennter Signalisierung über eine Dreiecksinsel führen. Ein Beispiel hierfür wäre in Halle die Einmündung An der Magistrale/ Hallorenstraße. Zu einer derartigen Radverkehrsführung gab es in der Vergangenheit immer wieder kritische Stimmen auch aus Reihen des ADFC.

Herr Pethe macht den Vorschlag, dass der geplante Radfahrstreifen in Mittellage rot eingefärbt werden sollte, was auf allgemeine Zustimmung stößt.

In Hinsicht auf das vorgesehene direkte Linksabbiegen über die Kfz-Fahrspur für Radfahrer aus Richtung Diesterwegstraße macht Herr Pethe im Übrigen den Vorschlag, eine entsprechende Hinweisbeschilderung anzubringen.

Ansonsten gibt es keine weiteren Anmerkungen zum vorliegenden Planungsstand der Paul-Suhr-Straße.

TOP 2: Fahrradstraßenkonzeption – weiteres Vorgehen

Im Ergebnis der Diskussion über den Entwurf des Fahrradstraßenkonzeptes in der letzten Sitzung am 29.06.2021 wurde sich darüber verständigt, dass aus dem Teilnehmerkreis Vorschläge gemacht werden, nach welchen Kriterien die Prioritäten für die Realisierung von Fahrradstraßen bestimmt werden sollten. Herr Bucher informiert, dass dazu bislang lediglich eine diesbezügliche Rückmeldung und zwar von Herrn Tucker vorliegt (s. Vorschläge zur Priorisierung von Fahrradstraßen in Halle (Saale) in der Anlage). Da Herr Tucker nicht anwesend ist, gibt Herr Bucher die wesentlichen Inhalte seiner Vorschläge wieder.

Demnach schlägt Herr Tucker vor, dass zunächst die in der Anlage 8 zum Entwurf des Fahrradstraßenkonzeptes grün markierten Straßen bzw. Straßenabschnitte (empfohlene Fahrradstraßen) in die engere Wahl zur Realisierung von Fahrradstraßen kommen sollten. Da die empfohlenen Fahrradstraßen im Zuge des Radschnellweges Halle – Leipzig derzeit noch irrelevant sind, kommen somit 9 Straßen in die engere Wahl. Beim Ermitteln einer Prioritätä-

04.11.2021



Ein Dienst von www.halle.de

tenfolge schlägt Herr Tucker vor, sich an den aktuellen und prognostizierten Belegungswerten zu orientieren. Dabei ermittelt er zum einen eine Reihenfolge nach Kfz- und Radverkehrsbelegung zusammen und zum anderen nur nach Kfz-Belegung. Interessanterweise kommen bei beiden Berechnungen recht ähnliche Ergebnisse heraus.

Aus der Runde heraus gibt es den Wunsch, dass das Papier von Herrn Tucker mit der Niederschrift verteilt wird, was Herr Bucher zusagt.

TOP 3: Arbeitsplanung RTR 2022

Herr Paulsen fragt in die Runde, welche Themen aus Sicht der Teilnehmer am RTR in nächster Zeit besprochen werden sollten.

Herr Wagner macht dazu folgende Vorschläge:

1. Hauptwegenetz für den Radverkehr in Halle,
2. Erfahrungen mit dem aktuell gültigen Plan für Winterdienst auf Radwegen,
3. Katalog für Regellösungen zur Radverkehrsführung an Baustellen.

Frau Scheiner schlägt vor, über das Thema der Weiterentwicklung bzw. Verbesserung des Radtourismus zu sprechen.

Herrn Sieber geht es um die Prioritätensetzung bei Radverkehrsmaßnahmen und die Frage der Aufteilung zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel. Dabei sollte auch das Thema der Schaffung weiterer Fahrradabstellmöglichkeiten im gesamten Stadtgebiet eine wichtige Rolle spielen.

Im Übrigen besteht aus der Runde heraus Informationsbedarf hinsichtlich der Erfahrungen mit E-Rollern. Hierzu soll es in der nächsten Sitzung eine Information geben.

Protokollkontrolle (nachrichtlich)

1. Erledigte Punkte bzw. Themen

- Ausweisung von Tempo-30 in der Seebener Straße zwischen Burgstraße und Trothaer Straße

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/ 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

04.11.2021



Ein Dienst von www.halle.de

2	Sanierung des Fuß- und Radweges südlich des Rennbahnkreuzes	FB Mobilität	Vorort-Termin fand statt, Kosten wurden ermittelt	Realisierung
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 Mobilität	Abstimmung erfolgte, Planung wurde übergeben	Realisierung
5	Verbesserung der Fuß- und Radverkehrssituation in der Heideallee, Westseite	FB Mobilität	Abstimmung erfolgte, Vorzugsvariante: gemeinsamer Geh- und Radweg	Realisierung
6	Verbreiterung des Radweges in der Trothaer Straße, vor Einmündung Morlstraße	FB Mobilität	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 Mobilität/ FRVB		1. FB Mobilität /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 Mobilität		Mängelbeseitigung
10	Fahrradabstellanlagen vor dem HAVAG-Service-Center	FB Mobilität/ FRVB	Mit Abt. Denkmalschutz abgestimmte Lösungsvariante liegt vor	Prüfung der Realisierbarkeit
11	Weitere Fahrradbügel am Marktschlösschen	FB Mobilität		Realisierung
12	Planung Schutzstreifen und Aufhebung von Radwegenbenutzungspflichten in der Ludwig-Wucherer-Straße	UVB/ FB Mobilität	Schriftliche Anhörung erfolgte	1. verkehrsrechtliche Anordnung, 2. Realisierung im Rahmen des Programms „Stadt und Land“
13	Weitere Fahrradbügel in der Ludwig-Wucherer-Straße (Umfeld EDEKA)	FB Mobilität/ FRVB	FB Mobilität/ FRVB arbeiten an Planung	1. Abstimmung zur Planung, 2. Realisierung
14	Austausch Fahrradampel in der Großen Ulrichstraße, Ecke Universitätsring (klein gegen groß)	FB Mobilität		Realisierung



Ein Dienst von www.halle.de

15	Reparatur und Sanierung von Radverkehrsanlagen	FRVB/ FB Mobilität	Es liegen Zuarbeiten von drei Teilnehmern vom RTR vor	1. Übergabe der Unterlagen an FB Mobilität, 2. Kontinuierliche Abarbeitung der Liste
----	--	-----------------------	---	---

3. Information zu einem offenen Punkt aus der Niederschrift zur 63. Sitzung am 29.06.2021

Beim TOP 2 war Herr Gergele der Auffassung, dass die LSA am Reileck aufgrund der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht nicht umprogrammiert werden muss, da Radfahrer bereits heute legal in die Geradeaus-Fahrspur wechseln und in Richtung Richard-Wagner-Straße weiterfahren dürfen. Herr Bucher sagte eine Prüfung zu.

Prüfergebnis:

Das LSA-Programm am Reileck ist noch aus einer Zeit, in der die von Herrn Gergele beschriebene Fahrmöglichkeit verkehrsrechtlich noch nicht möglich war. Der Radverkehr ist deshalb nicht in der Signalisierung der Geradeaus-Fahrspur berücksichtigt. Eine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Ludwig-Wucherer-Straße setzt somit eine entsprechende Änderung des Signalprogrammes am Reileck voraus.