

**Niederschrift****14. Sitzung „Runder Tisch Radverkehr“ (RTR)****am 24.03.2011, 15:30 Uhr, Technisches Rathaus, Hansering 15, Zi. 542**

Zu Beginn stellt Herr Möbius die (veränderte) Tagesordnung vor, die so bestätigt wird:

1. Vorstellung von Planungen zur Umgestaltung des Gimritzer Dammes,
2. Protokollkontrolle,
3. Diskussion zur künftigen Arbeitsweise des Runden Tisches Radverkehr,
4. Radverkehr im Verkehrsentwicklungsplan 2025,
5. Aktuelle Probleme Radverkehr,
6. Aktuelle Unfallhäufungsstellen mit Schwerpunkt Radverkehr,
7. Sonstiges.

Da Herr Tucker (ADFC) nicht anwesend ist, soll der insbesondere von ihm angeregte TOP „Diskussion zur neuen Internetpräsenz des Radverkehrs auf [www.halle.de](http://www.halle.de)“ in der Juni-Sitzung behandelt werden.

**TOP 1: Vorstellung von Planungen zur Umgestaltung des Gimritzer Dammes**

Herr Otto (Ressort Verkehrsplanung) informiert über den Planungsstand zum Ausbau des Gimritzer Dammes, einschl. Knoten Weinbergweg. Für den Radverkehr sollen größtenteils beidseitige Radfahrstreifen angelegt werden. Als problematisch erweist sich vor allem die Gestaltung des Knotens Weinbergweg, an dem aufgrund bestimmter Rahmenbedingungen (Lage der Knotenarme, Straßenbahn, Alleebäume u. a.) Kompromisse eingegangen werden müssen. Schwierigkeiten bestehen außerdem in dem sich südlich anschließenden Abschnitt, wo insbesondere Interessen des Naturschutzes im Widerspruch zu den Interessen der Verkehrsplanung stehen. In den übrigen Bereichen ist die Situation relativ unkritisch, was nicht zuletzt an den günstigen Platzverhältnissen (wenig Zwangspunkte etc.) liegt.

In der anschließenden Diskussion betont Herr Henseleit die Wichtigkeit der Begradigung der Fuß- und Radwege zwischen Rennbahnkreuz und Mansfelder Straße. Aufgrund dessen spricht er sich dafür aus, diese Maßnahme vorzuziehen. Herr Bucher weist darauf hin, dass diese Maßnahme bereits seit längerem ein offener Punkt in der Protokollkontrolle ist (vgl. TOP 2, „offene Punkte bzw. Themen“, Punkt 15).

Herr Zeschmar bittet darum, dass bei der Planung der Querungsstellen mit „Z-Lösung“ auch Fahrräder mit Anhänger und andere übergroße Fahrräder (z. B. Tandems) berücksichtigt werden.

Herr Sieber äußert die Befürchtung, dass sich am Knoten Weinbergweg die Verhältnisse für Radfahrer gegenüber dem heutigen Zustand verschlechtern könnten. Bei Realisierung der vorgestellten Planung wäre dies insbesondere für Radfahrer der Fall, die aus Richtung Peißnitz kommend nach Heide-Süd wollen. Für diese Radfahrer sollte zumindest die Möglichkeit eingeräumt werden, den südlichen Radweg in beiden Richtungen zu befahren. Zum Schutz der Fußgänger sollte zudem eine konsequente Trennung von Fuß- und Radwegen angestrebt werden. Dies gilt insbesondere für den Fuß- und Radweg zwischen dem Knoten Weinbergweg und der Schwanenbrücke, der laut jetziger Planung als gemeinsamer Fuß- und Radweg ausgewiesen werden soll.

Im Ergebnis der Diskussion wird somit folgendes empfohlen:

- Der Radverkehr sollte am Kreisel Weinbergweg möglichst im 2-Richtungsverkehr geführt werden,
- An den Querungsstellen am Kreisel Weinbergweg sind die Wartezeiten für Radfahrer möglichst kurz zu halten,
- Zwischen dem Knoten Weinbergweg und der Zufahrt zur (Peißnitz) Schwanenbrücke sollten Fußgänger und Radfahrer möglichst getrennt geführt werden (keine gemeinsamen Fuß-/ Radwege),
- Die Querungsstellen mit „Z-Lösungen“ sind so zu gestalten, dass auch Fahrräder mit Anhänger und andere übergroße Fahrräder problemlos queren können,
- Die Begradigung der Fuß- und Radwege zwischen dem Rennbahnkreuz und der Elisabethbrücke sollte vorgezogen werden.

## TOP 2: Protokollkontrolle

### 2.1. Erledigte Punkte bzw. Themen

- Stadtratsvorlage zur Beseitigung des Unfallschwerpunktes in der Kröllwitzer Straße (auf TO im Planungsausschuss April),
- Sinnhaftigkeit der Fußgänger- und Radfahrerampeln am Kreisel Magistrale/ Weststraße (Prüfergebnis: keine Veränderungen an den Ampeln),
- Prüfung der Sinnhaftigkeit und Verkehrssicherheit bei Fahrradbügeln in der Geiststraße und am Riebeckplatz (Prüfergebnis: keine Veränderungen),
- Gespräch mit Landesbetrieb Bau zu straßenbegleitenden Radweg entlang der B 80 zwischen Halle-Neustadt und Bennstedt (Ergebnis: Land sieht nach wie vor keinen Bedarf für einen solchen Radweg und wird deshalb nicht aktiv),
- Mängelbogen Fuß- und Radwege auf [www.halle.de](http://www.halle.de) (sowohl als PDF-Dokument als auch Online-Formular),
- Ergänzung der Liste mit Zuständigkeiten und Ansprechpartnern auf den Radverkehrsseiten von [www.halle.de](http://www.halle.de) um den Link zum Elektronischen Polizeirevier Sachsen-Anhalt.

### 2.2. Offene Punkte bzw. Themen

- Stadtratsvorlage zur Fahrradstation am Hauptbahnhof (V: ZGM, SPA),
- Öffnung der Einbahnstraßen Brüderstraße, Neunhäuser und Barfüßerstraße für den Radverkehr in beiden Richtungen (V: UVB),
- Schadhafte Wegweiser entlang Radroute Innenstadt – Südstadt (V: STA),
- Radroutenüberfahrt im Bereich Schülershof (Beseitigung Treppenstufe, Bordabsenkung, V: STA),
- Schutzstreifen Elsa-Brändström-Straße (V: SPA, UVB, STA),
- Piktogramm auf Radweg Am Leipziger Turm, vor Bank (V: STA, April 2011),
- Furtmarkierungen im Zuge des Radweges in der Ernst-Grube-Straße (V: STA),
- Ausbau Saale-Radwanderweg zwischen Planena und Rattmannsdorf (V: STA),
- Ausbau Saale-Radwanderweg entlang der Wilden Saale zwischen Talstraße und Schwanenbrücke (V: SPA, STA),
- „Schnelle Eingreiftruppe“ Saale-Radwanderweg (V: SPA, EfA),
- Gleisüberfahrten am Joliot-Curie-Platz (V: HAVAG, T: 3. Quartal 2011),
- Einführung Fahrrad-Verleihsystem (V: HAVAG),

- Beschilderung von Unechten Sackgassen (V: UVB, abhängig von Inkrafttreten der StVO-Novelle),
- Sanierung des Saale-Radwanderweges zwischen Sportanlagen Sandanger und Gut Gimritz (V: STA),
- Begradigung der Fuß- und Radwege zwischen der Mansfelder Straße (Elisabethbrücke) und dem Rennbahnkreuz (V: STA),
- Radweg zwischen Nietleben und Dölau (V: SPA),
- Abfräsen der Wurzelaufwölbungen am Fuß- und Radweg entlang der Talstraße im Bereich Amselgrund (V: STA, Mai 2011),
- Verkürzung der Rotzeiten an der Straßenbahnquerung Franckeplatz (STA, HAVAG, T: April 2011),
- Ausschilderung der Radroute Innenstadt – Hauptbahnhof (V: STA, T: Mai 2011),
- Bericht Umsetzungsstand Radverkehrskonzeption 2010 (V: SPA),
- Prüfung Bauqualität im Bereich der Gleise Ludwig-Wucherer-Straße (östlich Abderhaldenstraße) und Delitzscher Straße, Knoten Freimfelder Straße (HAVAG),
- Prüfung Rotzeiten an der Bahnüberfahrt Delitzscher Straße, unmittelbar östlich Bahnhofsbrücken (V: HAVAG),
- Lockeres Pflaster in der Großen Ulrichstraße, Höhe Rolltreppe (V: HAVAG, T: Sept. 2011),
- Radverkehrsschau (UVB),
- Ausbau des Verbindungsweges zwischen Pulverweidenwehr und Straße An der Feuerwache sowie Information über das Teilstück zwischen Dammweg und Wehr (V: STA, EfA, T: Frühjahr 2011),
- Zulassung des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße Buddestraße – ggf. nur abschnittsweise (UVB),
- Fahrradabstellrichtlinie (SPA),
- Prüfung des Projekts „Ampelgriffe“ (STA, April 2011).

### **TOP 3: Diskussion zur künftigen Arbeitsweise des Runden Tisches Radverkehr**

In der 13. Sitzung des Runden Tisches Radverkehr äußerte Herr Bade (Polizei) den Wunsch, dass sich die Teilnehmer über die künftige Arbeitsweise dieses Gremiums verständigen sollten. Hintergrund hierfür war eine gewisse Unzufriedenheit mit der bisherigen Arbeitsweise, die aus Sicht der Polizei zu wenig effektiv ist. So würde man beispielweise relativ viel und lange über relativ kleine Probleme diskutieren, die eigentlich auch über andere Wege geklärt werden könnten (z. B. im direkten Kontakt mit Tiefbauamt, Ordnungsamt oder HAVAG).

Herr Spengler bemerkt hierzu, dass es häufig die kleinen Ärgernisse sind, die für Radfahrer ein Problem darstellen. Er hat die Erfahrung gemacht, dass man auch diese Dinge in den entsprechenden Gremien thematisieren muss, damit sich damit beschäftigt wird. Auch aus seiner Sicht wäre es schöner, wenn dies über andere Wege geklärt werden könnte.

Vor diesem Hintergrund verständigt sich der Runde Tisch Rad darüber, dass künftig angestrebt wird, die „kleinen Probleme“ möglichst im direkten Kontakt mit der zuständigen Stelle zu klären. Herr Bucher bietet dazu an, entsprechend zu vermitteln bzw. selbst die Probleme entgegenzunehmen und weiterzuleiten (was auch schon in der Vergangenheit erfolgte). Zu speziellen Themen wie z. B. Bauqualität sollten sich jedoch die entsprechenden Akteure (in diesem Fall Herr Spengler, Herr Krüger, Herr Heise) direkt und ggf. auch vor Ort verständigen. In diesem Zusammenhang bietet Herr Spengler an, bei Bauabnahmen hinzuzukommen und die Stadt zu unterstützen.

Herr Gerstenberg regt an, dass im Sinne der gewünschten Effektivierung die offenen Themen und Punkte mit Terminen untersetzt werden. Außerdem sollte in kurzfristige und langfristige Maßnahmen unterschieden werden. Diese Vorschläge finden bei den Anwesenden grundsätzlich Unterstützung, allerdings wird auch darauf hingewiesen, dass es häufig nicht möglich ist, konkrete Termine zu benennen, da z. B. die Finanzierung der jeweiligen Maßnahmen nicht sichergestellt ist oder Abhängigkeiten zu anderen Akteuren bestehen. Insofern können Termine nur dann benannt werden, wenn die entsprechenden Rahmenbedingungen erfüllt sind.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass die Teilnehmer des Runden Tisches Radverkehrs den Austausch in diesem Rahmen nach wie vor für wichtig erachten und dieses Gremium unbedingt erhalten bleiben soll. Allerdings sollte in Zukunft verstärkt darauf geachtet werden, dass die offenen Themen sukzessive abgearbeitet werden bzw. Aussagen getroffen werden, die eine Herausnahme von bestimmten Themen rechtfertigen (z. B. Prüfung erfolgte etc.). Außerdem sollte verstärkt versucht werden, bestimmte Einzelthemen wie generelle Bauqualität oder „kleinere Ärgernisse“ auf andere Weise zu klären.

#### **TOP 4: Radverkehr im Verkehrsentwicklungsplan 2025**

Dieser TOP soll in der Juni-Sitzung behandelt werden, da hierfür wichtige Akteure nicht bzw. nicht mehr anwesend sind.

#### **TOP 5: Aktuelle Probleme Radverkehr**

Anhand von Fotos macht Herr Spengler erneut auf verschiedene aktuelle Probleme für Radfahrer aufmerksam:

##### 5.1. Trothaer Straße, Ecke Seebener Straße

An der Radwegauffahrt in Richtung Norden ist eine für Radfahrer sehr hinderliche Kante vorhanden. Diese Kante birgt auch Sturzgefahren in sich.

Die betreffende Stelle soll überprüft werden (V: STA).

Zur Ampel auf der gegenüberliegenden Seite zeigt Herr Spengler Fotos, aus denen hervorgeht, dass Radfahrer rot, während Kfz grün angezeigt bekommen.

Nachtrag: Das Straßen- und Tiefbauamt hat den Sachverhalt zwischenzeitlich geprüft und u. a. folgendes dazu mitgeteilt:

*Der stadteinwärtige Rad- und Kfz-Verkehr sind getrennt signalisiert. Dabei erhält der Radverkehr einen Vorlauf und wird entsprechend den gesendeten Signalzeitenplänen (Modifikationen) vor oder gleichzeitig mit dem Kfz-Verkehr abgeschaltet.*

Die Stadt sieht somit keinen Handlungsbedarf in Hinsicht auf die Ampelschaltung.

## 5.2. Trothaer Straße/ westlicher Radfahrstreifen zwischen Seebener Straße und Geschwister-Scholl-Straße

Vor einem auffälligen Haus wurde der Fußweg abgesperrt. Um den Fußgängern einen sicheren Verkehrsraum zu bieten, wurde der Radfahrstreifen als Fußweg ausgeschildert und mit einem Absperrzaun zur Fahrbahn hin abgegrenzt. Radfahrer werden per Beschilderung aufgefordert, abzusteigen.

Kritikwürdig ist hierbei zum einen der Umstand, dass Radfahrer zum Absteigen aufgefordert werden, was dem Prinzip der kontinuierlichen Führung des Radverkehrs widerspricht. Zum anderen sind die Halterungen des Absperrzaunes quer zum Weg ausgerichtet, was eine unnötige Verschmälerung des Fußweges zur Folge hat. In dieser Hinsicht sollten unbedingt Nachbesserungen erfolgen (V: UVB).

## 5.3. Offene Bohrlöcher und Kanaldeckel auf Fahrbahnen

Zu den Bohrlöchern äußert Herr Spengler den Wunsch, dass künftig eine bessere Wiederherstellung erfolgt, bzw. das Tiefbauamt die Wiederherstellung besser überwacht.

Zu den Kanalschächten bittet Herr Spengler bei grundhaften Straßenausbaumaßnahmen zu beachten, dass diese möglichst in Fahrbahnmitte hergestellt werden. Neben der geringeren Belastung durch den Kfz-Verkehr hätte dies auch den Effekt, dass Autofahrer weniger auf Radfahrstreifen ausweichen (wie z. B. vereinzelt in der Ludwig-Wucherer-Straße).

## 5.4. Befahrung der Leipziger Straße durch Lieferfahrzeuge

Herr Spengler weist darauf hin, dass sich zahlreiche Lieferfahrzeuge nicht an die vorgeschriebenen Einfahrten und Lieferzeiten in der Leipziger Straße und bittet in diesem Zusammenhang um eine bessere Überwachung (V: Polizei, OA).

## **TOP 6: Aktuelle Unfalldüpfungsstellen mit Schwerpunkt Radverkehr**

Herr Bade von der Polizei berichtet über aktuelle Unfalldüpfungsstellen, an denen sich in den vergangenen Jahren verstärkt Unfälle mit Radfahrern ereignet haben.

### 6.1. Franckestraße/ Rudolf-Breitscheid-Straße

An dieser Einmündung ereigneten sich in den vergangenen Jahren zahlreiche Unfälle, in deren Folge auch einige schwer verletzte Radfahrer zu beklagen waren. In den meisten Fällen kam es dabei zu Zusammenstößen von Kfz aus der Rudolf-Breitscheid-Straße mit Radfahrern, die erlaubt auf dem linksseitigen Radweg der Franckestraße fahren. Die Stadt hat daraufhin eine Reihe von Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen umgesetzt (u. a. Sonderschild: Unfallgefahr mit Radfahrerbetefilgung). Leider haben diese Maßnahmen noch nicht zu dem erhofften deutlichen Rückgang der Unfälle geführt, weswegen Herr Bade dazu aufruft, weitere Maßnahmenvorschläge zu unterbreiten.

### 6.2. Dessauer Straße/ Otto-von-Guericke-Straße

Auch an dieser Einmündung kommt es vor allem zu Zusammenstößen zwischen Kfz aus der Nebenstraße mit Radfahrer auf dem linksseitigen Radweg der Hauptstraße. Im Unterschied zur Franckestraße fahren hier jedoch die Radfahrer regelwidrig auf dem linksseitigen

Radweg der Dessauer Straße, weswegen dem Problem nur mit verstärkten Kontrollen und mehr Öffentlichkeitsarbeit entgegnet werden kann.

### 6.3. Paul-Suhr-Straße/ Ausfahrt Kaufland

Der häufigste Unfallhergang ist auch an dieser Einmündung das Zusammenstoßen von Kfz mit Radfahrern, die aus Sicht des Kraftfahrers aus der falschen Richtung kommen. Im Fall der Kaufland-Einmündung ist das linksseitige Befahren des Radweges erlaubt, vor allem aus Gründen der Wegebeziehungen zwischen dem Wohngebiet Willi-Bredel-Straße und Kaufland. Auf die Situation wurde in der Vergangenheit vor allem mit Maßnahmen zur Verbesserung der Sichtbeziehungen (inbs. Grünverschnitt) reagiert, was aber auch noch nicht zum erhofften deutlichen Rückgang der Unfälle geführt hat.

Fazit: Alle vorgestellte Fälle haben die Gemeinsamkeit, dass die häufigste Unfallursache darin besteht, dass Kfz mit Radfahrern kollidieren, die erlaubt oder unerlaubt den linksseitigen Radweg einer Straße befahren. Hieran zeigt sich, wie problematisch eine solche Verkehrsführung generell ist und macht deutlich, weshalb die Verwaltungsvorschrift zur StVO vorschreibt, dass ein Befahren linker Radwege nur in begründeten Ausnahmefällen erfolgen sollte. Bei künftigen Planungen sollte auf diesen Aspekt deshalb stärker geachtet werden.

## **TOP 7: Sonstiges**

### 7.1. Unechte Sackgassen

Herr Zeschmar spricht erneut das Problem der entsprechenden Kennzeichnung von für Radfahrer und Fußgänger durchlässigen Sackgassen insbesondere auf Radwanderwegen oder Radrouten an. Als Übergangslösung würden andere Städte das Aufkleben von Piktogrammen auf das Verkehrszeichen „Sackgasse“ praktizieren. Die Untere Verkehrsbehörde weist hierzu darauf hin, dass die neue StVO noch immer nicht in Kraft getreten ist und es somit auch noch kein offizielles Verkehrszeichen für eine entsprechende Kennzeichnung gibt. Eine andersartige Kenntlichmachung (z. B. mit Zusatzschild „Radfahrer frei“) lehnt die Untere Verkehrsbehörde ab. Gleiches gilt für ein Aufbringen von Aufklebern, was nach Auffassung der Verkehrsbehörde gesetzwidrig ist.

### 7.2. Nächster Termin und Themen

Die nächste Sitzung des *Runden Tisches Radverkehr* findet am 16.06.2011, 15:30 Uhr, statt. Dabei sollen folgende Themen behandelt werden:

- Diskussion zur neuen Internetpräsenz des Radverkehrs auf [www.halle.de](http://www.halle.de),
- Radverkehr im Verkehrsentwicklungsplan 2025.

Aus dem 13. Runden Tisch Radverkehr sind zudem noch folgende Themen offen:

- Information über die ERA 2010,
- Kriterien für Radwegebenutzungspflicht.