

Niederschrift**45. Sitzung „Runder Tisch Radverkehr“ (RTR)****am 27.04.2017, 16:00 Uhr, Technisches Rathaus, Hansering 15, Zi. 542**

Herr Möbius begrüßt die Anwesenden und stellt die Tagesordnung vor. Diese wird wie folgt aktualisiert und bestätigt:

1. Information über Planungen zur Endstelle Hauptbahnhof im Rahmen des Stadtbahnprogrammes,
2. Ergebnisse der Verkehrsunfallentwicklung Radverkehr der Jahre 2010 bis 2016 in der Stadt Halle (Saale),
3. Aktuelle Radverkehrsthemen,
4. Protokollkontrolle,
5. Sonstiges.

TOP 1: Information über Planungen zur Endstelle Hauptbahnhof im Rahmen des Stadtbahnprogrammes

Frau Elmendorff von der Abteilung Verkehr informiert über die aktuellen Planungen zum Bauvorhaben der Endstelle Hauptbahnhof im Rahmen des Stadtbahnprogrammes (Stufe 2). Anlass für diese Planungen ist der Wunsch der HAVAG nach Verbesserungen im Betriebsablauf an dieser Stelle bzw. das Vermeiden von betriebsbedingten Behinderungen oder Verzögerungen des Straßenbahnverkehrs.

In einer vorausgegangen Untersuchung wurde eine Reihe von Varianten zur Einrichtung einer Kopfstelle oder Wendeschleife untersucht. Ergebnis dieser Variantenuntersuchung war, dass lediglich eine Variante mit einem zusätzlichen Gleis unmittelbar südlich der vorhandenen Haltestelle Hauptbahnhof-Nord (in Fahrtrichtung Ost) als sinnvoll angesehen wird.

Bei dieser Lösung wird im zweiten Brückenfeld von Süden eine Breite von 4,85 m für Gleis und Bahnsteig mit Wartefläche benötigt. Wenn man beachtet, dass die hier vorhandenen Fahrradabstellanlagen mit Fahrrädern eine Breite von 3,15 m aufweisen, verringert sich durch die geplante Maßnahme die für Fußgänger und Radfahrer in den beiden Brückenfeldern nutzbare Breite von heute 10,85 m um 1,70 m auf künftig 9,15 m.

Frau Elmendorff informiert, dass derzeit ca. 1.000 Fußgänger und Radfahrer in der täglichen Spitzenstunde die Unterführung passieren. Davon sind ca. 85 % Fußgänger und ca. 15 % Radfahrer. Eine Untersuchung zur Verkehrsqualität für die Fußgänger und Radfahrer hat ergeben, dass auch bei einer Nutzbreite von 9,15 m eine gute Verkehrsqualität gewährleistet werden kann.

Für die entfallenden 30 Fahrradabstellplätze (= 60 Abstellplätze) soll ein Ersatzangebot bereitgestellt werden. Derzeit gehen die Planer davon aus, dass dieses Ersatzangebot in dem am danebenliegenden Hang geplanten Fahrradparkhaus bereitgestellt werden kann. In der anschließenden Diskussion fordert Herr Spengler, dass das Fahrradparkhaus zur Bedingung für die Baumaßnahme Endstelle Hauptbahnhof gemacht wird, um ein ersatzloses Entfallen der betreffenden Fahrradabstellplätze zu vermeiden. Frau Elmendorff bemerkt hierzu, dass dies nicht möglich ist. Für den Fall, dass das Fahrradparkhaus in absehbarer Zeit nicht kommt, ist vorgesehen, Ersatzabstellplätze im unmittelbaren Umfeld zu schaffen. Zu

dieser möglichen Ersatzlösung fordert Herr Tucker, dass auch diese Abstellplätze überdacht werden.

Herr Dr. Meister fragt nach, ob sich durch die weiteren Umbauplanungen am Bahnhof Möglichkeiten zur Schaffung von Abstellräumen für Fahrräder ergeben (konkret unter den Bahnsteigen 1 bis 6). Herr Möbius bemerkt hierzu, dass die DB AG bislang stets betont hat, dass weder diesbezügliche Möglichkeiten im Bestand existieren noch die Herstellung von entsprechenden Räumlichkeiten oder Flächen geplant ist. Er erinnert dabei an die Ausführungen der Bahnmanagerin in der 41. Sitzung am RTR am 11.08.2016.

Herr Sieber fragt, was dagegen spricht, die 60 zusätzlichen Abstellplätze bereits jetzt herzustellen. Herr Bucher sagt hierzu, dass derzeit davon ausgegangen wird, dass das Fahrradparkhaus in absehbarer Zeit realisiert wird. Von daher wäre es nicht vertretbar, mit einem nicht unerheblichen Aufwand Abstellplätze im Hangbereich zu schaffen und diese dann wieder zu beseitigen.

Zur Frage nach der geplanten Ausstattung des Fahrradparkhauses informiert Herr Bucher, dass bei der nunmehr verfolgten Lösung ein Fahrradparkhaus in Leichtbauweise angestrebt wird. Dieses soll nach derzeitigem Stand mit einem automatischen Zugangssystem ausgestattet und kostenpflichtig sein.

Mit Blick auf die dann möglicherweise nicht so große Akzeptanz bei den Radfahrern regt Herr Wagner von der Fraktion DIE LINKE hierzu an, dass nicht das gesamte Parkhaus, sondern nur bestimmte Bereiche wie z. B. verschließbare Fahrradboxen kostenpflichtig gemacht werden.

Herr Spengler übt grundsätzliche Kritik an der Radverkehrsführung zwischen dem Riebeckplatz und der Delitzscher Straße. Konkret kritisiert er, dass man als Radfahrer in dieser Relation zweimal die Straßenbahngleise überqueren muss, was sehr hinderlich und umständlich sei. Er unterbreitet deshalb den Vorschlag, den östlichen Straßenbahntunnel entweder zu verbreitern und einen Radweg herzustellen oder zumindest den Gleisbereich zu befestigen, damit Radfahrer diesen im Tunnel befahren können.

Herr Möbius bemerkt hierzu, dass dies völlig abwegig sei, da eine Verbreiterung des Tunnels mit enormen Kosten verbunden wäre, was angesichts der finanziellen Möglichkeiten der Stadt und der zahlreichen anderen Bedarfe und Prioritäten in keinsten Weise vertretbar sei. Eine Befestigung des Gleisbereichs und Freigabe für Radfahrer im Tunnel muss insbesondere aus Sicherheitsgründen abgelehnt werden.

TOP 2: Ergebnisse der Verkehrsunfallentwicklung Radverkehr der Jahre 2010 bis 2016 in der Stadt Halle (Saale)

In der 44. Sitzung am RTR am 23.02.2017 wurde der Wunsch geäußert, dass die Polizei wieder einmal über das Thema des Unfallgeschehens mit Radfahrerbeteiligung berichtet. Herr Bade hatte sich bereiterklärt, dies in der heutigen Sitzung zu tun.

In seiner Präsentation (s. Anlage) geht es zunächst auf die zahlenmäßige Entwicklung der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung ein. Demnach bewegt sich die Gesamtzahl der Radfahrerunfälle pro Jahr seit Jahren in etwa auf konstanter Höhe (ca. 480). Gleiches gilt auch für die Unfälle mit Personenschaden (ca. 360). Einen konstanten Rückgang gab es bei den schwerverletzten Radfahrern (von 52 im Jahr 2013 auf 42 im Jahr 2016).

Die meisten Radfahrunfälle wurden von Radfahrern verursacht (1.706 seit 2010), gefolgt von Pkw (1.391). Allerdings hat es in den letzten 5 Jahren einen Rückgang bei den von Radfahrern verursachten Unfällen gegeben (von 279 auf 230 pro Jahr bei Hauptverursachern). Die Anzahl der durch Pkw verursachten Unfälle ist dagegen in den letzten drei Jahren ungefähr gleich geblieben (ca. 210 pro Jahr bei Hauptverursachern).

Die meisten Unfälle mit Radfahrereteiligung ereignen sich montags bis freitags im nachmittäglichen Berufsverkehr.

Örtlich ereignen sich die Unfälle mit Radfahrereteiligung zumeist an Hauptverkehrsstraßen und dort insbesondere an Knotenpunkten. In den Wohngebietsstraßen ereignen sich deutlich weniger Unfälle.

Herr Bade stellt auch eine Auflistung von Straßen mit der jeweiligen Anzahl der Unfälle im Zeitraum von 2010 bis 2016 vor. Hier steht die Merseburger Straße mit 170 Unfällen an erster Stelle, gefolgt von der Delitzscher (126) und der Ludwig-Wucherer-Straße (105).

Hierzu bemerkt Herr Sieber, dass diese Auflistung ein verzerrtes Bild wiedergibt, da die Straßen unterschiedlich lang sind (z. B. die Merseburger Straße im Vergleich zur Ludwig-Wucherer-Straße). Hier sollte eine Berechnung pro Länge (z. B. pro Kilometer) erfolgen, um deutlicher zu machen, wo tatsächlich die Unfallschwerpunkte liegen. Herr Bucher sieht dies auch so und erklärt sich bereit, entsprechende Umrechnungen vorzunehmen (**V.: Herr Bucher, T.: nächste Sitzung**).

Hinsichtlich der aktuellen Unfallschwerpunkte hebt Herr Bade den Knoten Trothaer Straße/ Seebener Straße hervor. Aufgrund der Unfalldhäufung seien hier vor Kurzem Änderungen an der Signalanlage vorgenommen worden. Diese Maßnahme wird auch von anwesenden Radfahrern begrüßt.

Herr Zeschmar weist darauf hin, dass an diesem Knoten aufgrund der Straßenbahngleise und der vorhandenen offenen Asphaltfugen an den Gleisen Sturzgefahren bestehen. Er fordert deshalb ein Verschließen der offenen Fugen neben den Gleisen. Gleiches gilt auch für den Knoten Bernburger Straße/ Mühlweg.

Herr Schuster fragt nach, wie sich die Unfallsituation am Knoten Kreuzvorwerk/ Ernst-Grube-Straße aktuell darstellt. Hierzu sagt Herr Bade, dass sich die Unfallzahlen während des Betriebes der umleitungsbedingten Ampel reduziert haben.

Herr Piller fragt nach der Entwicklung der Radfahrerzahlen insgesamt. Hierzu bemerkt Herr Bucher, dass die aktuellen Zahlen schwanken zwischen 11 und 13 % Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr (je nach Befragungsmethode). Nach der Befragungsmethode „Socialdata“ blieb der Radverkehrsanteil in den letzten Jahren in etwa konstant bei ca. 13 %. Nach dem „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ gab es zwischen 2008 und 2013 einen Rückgang des Radverkehrsanteils von ca. 14 auf ca. 11 %.

Interessant wäre sicherlich auch eine Auswertung von Verkehrszählungen. Entsprechende Auswertungen können aber personalbedingt nur für bestimmte interessante Zählstellen vorgenommen werden.

TOP 3: Aktuelle Radverkehrsthemen

3.1. Radverkehrsführung in der Dessauer Straße während der Straßenausbaumaßnahme

Herr Mechel schildert, dass er als Radfahrer in der Dessauer Straße, Höhe Landrain, von der Polizei angehalten wurde, da er nicht den Radweg sondern auf der Fahrbahn gefahren ist. Hierzu merkt er an, dass zu dieser Zeit im betreffenden Abschnitt Bautätigkeiten erfolgten und der Radweg deshalb schlecht oder nicht befahrbar war (u. a. aufgrund von abgestellten Baumaterialien oder Containern).

Herr Bade bemerkt hierzu, dass der betreffende Straßenabschnitt zu dieser Zeit aufgrund der Bautätigkeiten gar nicht hätte befahren werden dürfen, was auch entsprechend ausgeschildert war. Die Polizei kontrollierte nicht nur die Radfahrer sondern insbesondere Autofahrer, die das Verbot missachteten. Das Verbot wurde auch für Radfahrer ausgewiesen, um Unfälle z. B. mit Baufahrzeugen zu verhindern. Es wurde eine Umleitung über den Landrain ausgewiesen.

Hierzu merkt Herr Mechel an, dass diese Route sehr umwegig und deshalb für Radfahrer unattraktiv ist. Herr Bade sagt dazu, dass auch er sich eine bessere Ausweichroute gewünscht hätte, hierfür aber keine Möglichkeiten gesehen wurden. Die Verantwortung für die Verkehrsführung während der Bauzeit trägt letztlich der städtische Fachbereich Sicherheit (Team Sperrungen).

Herr Bucher äußert die Bitte, dass derartige Themen bei ihm gemeldet werden, damit er den Sachverhalt mit der zuständigen Stelle besprechen kann.

3.2. Steintor-Passage

Herr Mechel thematisiert darüber hinaus die Führung von Fußgängern und Radfahrern an der neu errichteten Steintor-Passage. Er fragt, warum es hier nicht möglich gewesen ist, eine Rampe zu errichten. Außerdem übt er Kritik an der Größe des Fahrstuhls, wo man Fahrräder nur aufrecht befördern kann.

Herr Möbius merkt hierzu an, dass über das Thema auch schon am RTR gesprochen wurde und die Hintergründe der Baumaßnahme erläutert wurden. Demnach handelt es sich bei der Steintor-Passage um ein Bauprojekt eines privaten Bauherren. In Absprache mit Universität und Stadt konnte sich leider nicht über eine Lösung mit einer Rampe verständigt werden. Der Fahrstuhl wurde errichtet, um Mobilitätsbehinderten einen barrierefreien Übergang zu ermöglichen. Für Radfahrer ist er nicht konzipiert.

Im Übrigen weist Herr Möbius darauf hin, dass demnächst die Ludwig-Wucherer-Straße zwischen Emil-Abderhalden-Straße und Steintor wieder per Rad befahren werden kann. Dann wird der Bedarf der Nutzung der Steintor-Passage sicherlich wieder zurückgehen.

TOP 4: Protokollkontrolle

4.1. Erledigte Punkte bzw. Themen

1. Anbringen eines Schildes „Radfahrer in Gegenrichtung beachten!“ an der Zufahrt Geiststraße zum Universitätsring,
2. Markieren eines Fahrrad-Piktogramms an der Zufahrt Große Ulrichstraße zum Universitätsring,

3. Weitere Vorschläge für Fahrradstraßen in Halle,
4. Schutzstreifen-Markierung am Ende des neu gebauten Radweges am S-Bahnhof Nietleben (stadteinwärts).

4.2. Offene Punkte bzw. Themen

Nr.	Thema	Zuständigkeit	Aktueller Sachstand	Weitere Vorgehensweise
1	Instandsetzung des Weges am westlichen Rand der Weinbergwiesen - Gefällebereich	FB Umwelt, Abt. Stadtgrün	Problem besteht noch.	Instandsetzung des Weges durch FB Umwelt, Abt. Stadtgrün (bei Vorhandensein entsprechender finanzieller Mittel).
2	Schaffung einer Fahrmöglichkeit für Radfahrer entgegen der Einbahnstraße Kreuzvorwerk	FB Planen, UVB, FB Bauen	Es wurde sich über neue Lösung verständigt.	1. Übergabe der Unterlagen an die UVB, 2. Erarbeitung einer verkehrsrechtlichen Anordnung, 3. Realisierung
3	Zusätzliche Fahrradabstellanlagen im Umfeld der Tourist-Information	FB Bauen	Die geplanten 5 Fahrradbügel an der Südseite des Marktschlösschens sollen im Rahmen der Errichtung von insgesamt 25 zusätzlichen Fahrradbügeln auf dem Marktplatz errichtet werden.	Ausführung durch FB Bauen (T.: Frühjahr 2017)
4	Errichtung einer Informationstafel zu touristischen Radrouten im Stadtgebiet Halle am Hauptbahnhof	SMG, FB Planen	Noch kein Arbeitsstand	Abstimmung zwischen SMG und FB Planen
5	Verbesserung der Situation für Radfahrer und Fußgänger am Verbindungsweg zwischen der Schwanenbrücke und dem Gimritzer Damm	FB Bauen	Verbesserungsmöglichkeit wurde im Rahmen eines Ortstermins besprochen. Entsprechende Planskizze wurde dem FB Bauen übergeben.	Ausführung nach Fluthilfemaßnahme Saale-Radweg entlang der Wilden Saale (Mitte 2017)
6	Entscheidung zur Fußgängerampel in der Magdeburger Straße (an Straßenbahnhaltestelle)	FB Planen	Thema wurde in Mündlicher Anhörung angesprochen.	Entscheidung nach Abschluss der Baumaßnahme Steintor
7	Fahrradbügel am Eingang der Kita in der Großen Wallstraße	FB Bauen	Plan wurde an FB Bauen übergeben.	Realisierung
8	Bauliche Maßnahmen zur Verhinderung des Parkens an der Durchfahrt Kleine Ulrichstraße – Mühlberg	FB Planen	Plan mit Fahrradbügeln wurde erarbeitet und am RTR vorgestellt.	1. Fachbereichsabstimmung, 2. Übergabe an FB Bauen, 3. Realisierung
9	Errichten von Fahrradbügeln vor 2 HWG-Objekten	FB Bauen	Pläne wurden an FB Bauen übergeben.	Realisierung

10	Beleuchtung der Wege östlich und westlich des Sportplatzes Ziegelwiese	FB Bauen	Beleuchtungskonzept wurde vom Stadtrat beschlossen (Weg östlich des Sportplatzes wurde nach Stadtratsantrag ins Konzept aufgenommen)	Realisierung
11	Sanierung des Fuß- und Radweges südlich des Rennbahnkreuzes	FB Bauen		Sanierung nach Klärung der Finanzierung
12	Einglättung des Weges zwischen dem Rennbahnkreuz und Am Meeresbrunnen (Problem: Baumwurzeln)	FB Bauen/ FB Umwelt, Abt. Stadtgrün		Klärung der technischen Lösung
13	Bitumenkeile an den Überfahrten in der Straße Am Bruchsee auf Nullniveau	FB Bauen		Realisierung
14	Errichtung von Fahrradbügeln vor dem Hallenbad Saline	FB Bauen	Plan wurde erarbeitet und mit Stadtwerken abgestimmt. Stadtwerke sehen sich derzeit nicht im Stande, die Fahrradbügel zu realisieren und bitten die Stadt, dies zu tun.	Realisierung (Plan wurde bereits übergeben)
15	Prüfung von baulichen Maßnahmen zur Verhinderung des Parkens auf dem Radweg in der Dessauer Straße (vor Sparkasse)	FB Planen	Plan mit Fahrradbügeln wurde erarbeitet und am RTR vorgestellt. Anregung: Auch ein Geländer wäre vorstellbar.	1. Fachbereichsabstimmung, 2. Übergabe an FB Bauen, 3. Realisierung
16	Errichten von Pollern am Saale-Radweg zwischen der Äußeren Lettiner Straße und der Einfahrt Kläranlage Lettin	FB Planen, FB Bauen	Herr Schuster regt an, Poller nur auf der Seite der Kläranlage zu errichten.	1. Klärung der Art der Ausführung, 2. Realisierung
17	Neue Anordnung der Poller westlich der Peißnitzbrücke	FB Bauen		Ausführung durch FB Bauen (T.: Juni 2017)

4.3. Anmerkungen

4.3.1. Fahrradampel am Knoten Große Ulrichstraße/ Universitätsring/ Geiststraße

Zu den umgesetzten Maßnahmen am Knoten Große Ulrichstraße/ Universitätsring/ Geiststraße (Pkt. 4.1, Nr. 1 u. 2) merkt Herr Spengler an, dass diese Maßnahmen aus seiner Sicht nicht ausreichen, um die Situation für Radfahrer spürbar zu verbessern. Insbesondere fordert er den Einsatz einer kleinen Fahrradampel an Stelle der großen für Radfahrer aus Richtung Große Ulrichstraße.

Hierzu bemerkt Herr Wagner, dass der Fachbereich Bauen vorzugsweise große Signalgeber einsetzt, da diese weniger vandalismusanfällig sind als die kleinen. Der Fachbereich Bauen hätte jährlich große Schäden und somit enorme Kosten aufgrund der Zerstörung oder des Diebstahls von kleinen Signalgebern. Diese Kosten gilt es zu minimieren. Der Einsatz eines kleinen Signalgebers an der besagten Stelle wird deshalb abgelehnt.

4.3.2. LSA-Schaltung am Große Ulrichstraße/ Universitätsring/ Geiststraße

Herr Wagner hatte sich auf dieses Thema vorbereitet. Herr Spengler als Problemmelder bitet allerdings um Aufschub.

4.3.3. Versetzen des Tempo-30-Schildes in der Salzmünder Straße (nördlich Querung Alvenslebenweg).

Hierzu liegt eine Stellungnahme der Unteren Verkehrsbehörde vor mit folgendem Inhalt:

Eine Versetzung der Verkehrszeichenkombination „Kurve“ und „30 km/h“ wird nicht in Betracht gezogen. Die Beschilderung weist eindeutig auf eine gefährliche Kurve hin, welche mit der ausgewiesenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit befahren werden muss.

Das heißt, für den in Rede stehenden Straßenabschnitt in der Salzmünder Straße – zwischen den Waldwegen Lieskauer Weg und G.-v.-Alvensleben-Weg – besteht lediglich in Richtung Nietleben eine Geschwindigkeitsreduzierung. In Richtung Dölau darf nach der Kurve wieder die innerörtlich zulässige Höchstgeschwindigkeit gefahren werden.

4.3.4. Ausführung der Markierungen am Ende der neu gebauten Radwege am S-Bahnhof Nietleben

Herr Sieber thematisiert nochmals die Schutzstreifen-Markierungen am Ende der neu gebauten Radwege am S-Bahnhof Nietleben (Pkt. 4.1, Nr. 5). Aus seiner Sicht sollten diese so ausgeführt werden, dass nicht die KFZ sondern die Radfahrer Vorrang haben bzw. beide Verkehrsarten gleichberechtigt sind. Bei dem nachträglich markierten Schutzstreifen für Radfahrer in stadteinwärtiger Richtung sei dies annähernd der Fall. Bei dem Schutzstreifen in stadtauswärtiger Richtung hätten dagegen die KFZ Vorrang gegenüber den Radfahrern, da die Radfahrer quasi in die KFZ-Spur wechseln müssen.

Herr Bucher bemerkt hierzu, dass eine andersartige Markierung aufgrund der sich unmittelbar anschließenden Linkskurve problematisch sei. So müssten die KFZ vor der Kurve zunächst nach rechts verschwenkt werden, was fahrdynamisch sehr ungünstig sei. Zu befürchten wäre dann ein Überfahren von Sperrmarkierungen, was ebenfalls vermieden werden sollte.

4.3.5. Arbeitsfördermaßnahme „Touristische Radwege in Halle (Saale)“

Herr Bucher informiert darüber, dass ein schriftlicher Bericht zur Arbeitsfördermaßnahme „Touristische Radwege in Halle (Saale)“ vorliegt. Herr Schwenke vom Eigenbetrieb für Arbeitsförderung wäre auch zum RTR gekommen, um den Bericht vorzutragen, konnte aber heute aus terminlichen Gründen nicht kommen. Er würde deshalb zur nächsten Sitzung kommen und den Bericht vortragen. Die Anwesenden begrüßen dies.

4.3.6. Winterdienst auf Radwegen

Herr Bucher gibt bekannt, dass eine Stellungnahme des Fachbereichs Sicherheit zu den am RTR gestellten Forderungen hinsichtlich Winterdienst auf Radwegen vorliegt und informiert über deren Inhalt. In der Stellungnahme werden Gründe benannt, warum den Forderungen nicht Folge geleistet werden kann (s. Anlage).

Herr Neubert bemerkt hierzu, dass das Gremium „Runder Tisch Radverkehr“ dies nicht so akzeptieren sollte und eine Erklärung hierzu abgeben sollte. Herr Möbius schlägt dazu vor,

dass die Vertreter der Verbände und Bürger am RTR diese Erklärung erarbeiten und sie dann abgeben.

4.3.7. Anlehnstangen am Marktschlösschen

Herr Bucher gibt bekannt, dass die Abteilung Denkmalschutz als Untere Denkmalschutzbehörde eine offizielle Stellungnahme zu den von Herrn Spengler und Frau Gergele übergebenen Ausführungsvarianten für Anlehnstangen am Marktschlösschen abgegeben hat und informiert über deren Inhalt (s. Anlage).

Demnach beurteilt die Abteilung Denkmalschutz das gewünschte Anbringen der Stangen an dem historischen Gebäude grundsätzlich kritisch. Da geplant ist, an der Südseite des Gebäudes 5 neue Fahrradlehnenbügel und auf dem gesamten Marktplatz weitere 20 neue Bügel zu errichten, sollte nach Meinung der Denkmalschutzbehörde abgewartet werden, wie sich nach Realisierung dieser Maßnahmen der Bedarf nach Fahrradabstellplätzen am Marktschlösschen darstellt. Sollte dieser dann noch groß sein und eine „zwingende Notwendigkeit“ nach weiteren Fahrradabstellplätzen bestehen, könnte eine Abwägungsentscheidung zu Gunsten von Fahrradlehnenstangen in Erwägung gezogen werden.

4.3.8. Ampel Delitzscher Straße/ Paul-Singer-Straße/ Kurze Straße (Halle-Reideburg)

Herr Wagner informiert darüber, dass die LSA überprüft und die Induktionsschleife auf die höchstmögliche Empfindlichkeitsstufe eingestellt wurde. Sollten sich keine Verbesserungen für Radfahrer aus Richtung Kurze Straße ergeben, schlägt er einen Ortstermin mit dem Problemmelder vor.

4.3.9. Saale-Radweg bei Lettin

Herr Bucher informiert darüber, dass nach derzeitigem Stand die Bauarbeiten am Abschnitt zwischen Lettin und Stadtgrenze bis zum 31.05.2017 andauern. Die genauen Gründe für die Bauverzögerung sind nicht bekannt.

TOP 5: Sonstiges

5.1. Schriftstück von Herrn Spengler mit Fragen an den Runden Tisch Radverkehr

Herr Spengler übergibt Herrn Bucher ein Schriftstück mit „Fragen für den Runden Tisch Radverkehr am 27.04.2017. Herr Bucher sagt eine Stellungnahme zu.

Nachtrag: Nach Kenntnisnahme der Inhalte wurde in Absprache mit Herrn Spengler vereinbart, dass hierzu ein Gespräch in kleinerer Runde (mit FB Planen, FB Bauen und UVB) stattfinden soll. Herr Bucher wird hierzu einladen (V.: Herr Bucher, T.: 2. Maihälfte 2017).

5.2. Schieberinnen und Fahrstühle am Hauptbahnhof

Herr Zeschmar fragt nach, ob es von Seiten der Bahn eine Reaktion auf die Wünsche und Empfehlungen vom RTR bezüglich der Gestaltung von Schieberinnen und Fahrstühlen im Hauptbahnhof gab. Herr Bucher gibt hierzu bekannt, dass dies noch nicht erfolgte. Er wird deshalb diesbezüglich bei der Bahnverkehrsmanagerin nachfragen (V.: Herr Bucher, T.: nächste Sitzung).

5.3. Ausdehnung von Außengastronomie auf dem Marktplatz und in der Kleinen Ulrichstraße

Herr Zeschmar äußert sich kritisch über die Ausdehnung der Außengastronomie auf dem Marktplatz und in der Kleinen Ulrichstraße. Insbesondere in der Kleinen Ulrichstraße sei dies ein Problem für Fußgänger und Radfahrer.

Herr Möbius bemerkt hierzu, dass es ausdrücklicher Wille der Stadt ist, diese Straße als Kneipenmeile zu entwickeln. Die Straße ist als „Verkehrsberuhigter Bereich“ ausgewiesen und ist somit eine Mischverkehrsfläche ohne funktionale Trennung in Gehwege und Fahrbahn (auch wenn dies optisch den Anschein erweckt). Da KFZ-Verkehr zugelassen ist und es auch möglich sein muss, dass Rettungsfahrzeuge die Straße im Bedarfsfall befahren können, muss immer eine Mindestbreite von 3,0 m gewährleistet werden.

Herr Bucher merkt an, dass nach Veränderung der Verkehrsorganisation in dem Gebiet augenscheinlich weniger KFZ die Kleine Ulrichstraße befahren, was für Radfahrer und Fußgänger grundsätzlich positiv ist. Diesen Eindruck bestätigen auch andere Anwesende.

Nächste Termine: 22.06.2017,
24.08.2017,
26.10.2017,
07.12.2017.