

Niederschrift**31. Sitzung „Runder Tisch Radverkehr“ (RTR)****am 20.11.2014, 16:00 Uhr, Technisches Rathaus, Hansering 15, Zi. 542**

Nach der Begrüßung der Teilnehmer stellt Herr Möbius die Tagesordnung vor, die so bestätigt wird:

1. Thematik: Radverkehr und Mobilitätsbehinderte,
2. Vorstellung des aktuellen Planungsstandes zur Umgestaltung der Merseburger Straße im Bereich zwischen dem Riebeckplatz und der Thüringer Straße,
3. Information über den aktuellen Planungsstand beim Radweg zwischen Osendorf und Döllnitz,
4. Protokollkontrolle,
5. Sonstiges.

TOP 1: Thematik: Radverkehr und Mobilitätsbehinderte

Auf Bitte von Herrn Spengler ist der Behindertenbeauftragte der Stadt Halle (Saale), Herr Dr. Fischer, zu Gast am RTR. Dieser wird begleitet von Herrn Vollmer, der Trainer für Sehbehinderte ist.

Anlass für die Einladung war die aktuelle Bauausführung am neuen Radweg in der Kröllwitzer Straße, wo im Bereich der Straßenbahnhaltestelle Talstraße eine ca. 3 cm hohe Kante mit Ansträgung zwischen dem Radweg und dem Fußweg, der gleichzeitig Aufstellfläche für wartende Fahrgäste ist, hergestellt wurde. Aus Sicht von Herrn Spengler stellt diese Kante für Radfahrer eine Gefährdung dar, da diese beim Überfahren dieser Kante stürzen könnten.

Herr Dr. Fischer gibt in seinem Kurzvortrag einen grundsätzlichen Einblick in die Anforderungen von Mobilitätsbehinderten an die Gestaltung von Straßenräumen. Demnach sollten z. B. gemeinsame Fuß- und Radwege grundsätzlich vermieden werden. Bei getrennten Fuß- und Radwegen sollten zur Abtrennung beider Wege taktile und kontrastreiche Trennstreifen mit einer Breite von mindestens 30 cm hergestellt werden. In der Stadt Halle hat man sich darauf verständigt, dass dieser Trennstreifen mit Natursteinpflaster ausgeführt wird. Außerhalb von Haltestellen soll es zwischen Fuß- und Radwegen keine Niveauunterschiede geben. An Haltestellen soll dagegen ein 3 cm hoher Bord hergestellt werden, da der Übergang über den Radweg wie ein Übergang über eine Fahrbahn angesehen wird, wo der 3-cm-Bord den Kompromiss zwischen den Anforderungen von Sehbehinderten und Rollstuhlfahrern darstellt. Insofern ist aus Sicht von Herrn Dr. Fischer der 3-cm-Bord an der Haltestelle Talstraße richtig.

Herr Preibisch weist auf die Ausführungen der ERA 2010 hin, wo im Pkt. 11.1.5 ein „höhen gleicher Begrenzungstreifen“ als „Regelfall der Abgrenzung zwischen Rad- und Gehwegen bzw. Aufenthaltsflächen“ empfohlen wird. Hierzu bemerkt Herr Otto, dass dies in der Regel auch so praktiziert wird, Haltestellen aber aus den genannten Gründen eine Ausnahme darstellen. Ein weiterer Grund für die Herstellung einer baulichen Kante sei im Übrigen der, dass verhindert wird, dass Wartende unbewusst auf den Radweg treten und Radfahrern somit im Weg stehen. Dann hätten Radfahrer auch keinen Grund, über die Kante zu fahren und auf den Fußweg auszuweichen, was sie rechtlich ohnehin nicht dürften.

Herr Tucker weist darauf hin, dass in der Kröllwitzer Straße die besondere Situation mit einem relativ starken Gefälle besteht und das Thema Sturzgefahr deshalb besonders ernst genommen werden sollte. Dabei sollte man auch nicht außer Acht lassen, dass die Sichtbarkeit des Radweges mitunter durch Laub und Schnee eingeschränkt ist. Hinsichtlich einer besseren Wahrnehmung der Kante schlägt Herr Tucker vor, daneben einen weißen Strich zu markieren. Die Vertreter der Verwaltung sagen zu, dies zu prüfen (vgl. Pkt 5.2).

Herr Spengler bittet die Stadtvertreter grundsätzlich darum, dass eine Lösung entwickelt wird, mit der alle, also auch die Radfahrer, leben können. Da der neue Radweg in der Kröllwitzer Straße insbesondere für Radfahrer gebaut wurde, kann es aus seiner Sicht nicht sein, dass sich in dieser Hinsicht nicht an den Bedürfnissen der Radfahrer orientiert wird. Herr Möbius bemerkt hierzu, dass auch in solchen Fällen die Bedürfnisse und Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer beachtet werden müssen. Dabei kann es passieren, dass bei bestimmten Aspekten Zielkonflikte entstehen, die sich leider nicht für alle Seiten optimal lösen lassen.

Abschließend wird der Vorschlag unterbreitet, dass in einer kleineren Runde nochmals über die Problematik geredet wird. Herr Vollmer schlägt vor, dass diese Besprechung im Berufsförderungswerk stattfinden könnte.

TOP 2: Vorstellung des aktuellen Planungsstandes zur Umgestaltung der Merseburger Straße im Bereich zwischen dem Riebeckplatz und der Thüringer Straße

Frau Herrmann von der Abteilung Verkehrsplanung informiert über den aktuellen Planungsstand zur Umgestaltung der Merseburger Straße im Bereich zwischen dem Riebeckplatz und der Thüringer Straße, welche im Rahmen des Stadtbahnprogrammes erfolgen soll. Aufgrund der begrenzten Straßenbreite wäre es ohne massiven Gebäudeabriss nicht möglich, die vom Stadtrat geforderte Vierstreifigkeit und richtliniengerechte Fuß- und Radwege herzustellen. Angesichts dessen wird im Sinne eines Kompromisses derzeit eine Variante bevorzugt, bei der in jeder Richtung eine 5,0 m breite Fahrbahn hergestellt wird, die ein Nebeneinanderfahren zweier Pkw ermöglicht, Lkw jedoch nicht überholt werden können. Eine solche Verkehrslösung ist aus verkehrsplanerischer Sicht vertretbar und funktionsfähig und ermöglicht eine fast durchgehende Realisierung getrennter Fuß- und Radwege. Lediglich an der Engstelle am Eichamt reicht der Platz nicht aus für getrennte Fuß- und Radwege, weswegen hier gemeinsame Fuß- und Radwege akzeptiert werden müssten.

In der anschließenden Diskussion stellt Herr Sieber die Frage, warum Bordsteinradwege bevorzugt werden und nicht die aus seiner Sicht besser befahrbaren Radfahrstreifen. Hierzu bemerkt Frau Herrmann, dass sich vor allem deshalb für eine Lösung mit Bordsteinradwegen entschieden wurde, um ein Befahren durch Kfz zu verhindern (aufgrund der Fahrbahnbreite von lediglich 5,0 m). Außerdem geht es auch darum, dass der Bereich der Seitenanlagen (Fuß- und Radwege zusammen) im Straßenbild optisch breiter wirkt.

Herr Preibisch vertritt die Auffassung, dass ein Fahrstreifen in Normalbreite pro Fahrtrichtung ausreicht, erst recht dann, wenn die Europachaussee komplett fertig gestellt ist. Der gewonnene Platz könnte dann für breitere Rad- und Fußwege genutzt werden. Herr Möbius bemerkt hierzu, dass die Verkehrsmengen im betreffenden Abschnitt der Merseburger Straße so hoch sind, dass eine Fahrspur in Normalbreite pro Richtung nicht ausreichend ist. Außerdem hat es im Stadtrat einen Beschluss gegeben, wonach in der Merseburger Straße zwei Fahrspuren pro Richtung hergestellt werden sollen. Aus den genannten Gründen wurde dann eine Lösung mit einer „Quasi-Zweistreifigkeit“ entwickelt.

Herr Spengler äußert sich kritisch über die geplante Radverkehrsführung an der Einmündung Rudolf-Ernst-Weise-Straße. Dabei stört ihn insbesondere die nicht geradlinige Radverkehrsführung im Zuge der Merseburger Straße. Herr Bucher bemerkt hierzu, dass die Radfahrerfurt abgesetzt dargestellt wurde, da sie im Zweirichtungsverkehr befahren werden soll. Die Kritik von Herrn Spengler soll aber aufgegriffen und ggf. eine bessere Lösung entwickelt werden.

Aus Sicht von Herrn Sieber sind die Lösungen mit indirektem Linksabbiegen für Radfahrer ungünstig. Er wünscht sich hier bessere Führungsformen möglichst mit direkter Linksabbiegemöglichkeit. Herr Otto sagt hierzu, dass auch bei Vorhandensein indirekter Radverkehrsführungen ein direktes Linksabbiegen rechtlich möglich sei. Hierzu müssten sich Radfahrer vor dem jeweiligen Knoten in die Linksabbiegespur einordnen und dann mit dem Kfz-Verkehr gemeinsam abbiegen. Die indirekte Führung ist dagegen ein Angebot für Radfahrer, die lieber auf separaten Radwegen den Knoten überqueren möchten und dafür auch einen gewissen Zeitverlust in Kauf nehmen. Außerdem sei es ein zusätzliches Angebot für Radfahrer, wenn für Kfz das Linksabbiegen nicht erlaubt ist.

Eine Herstellung von direkt links abbiegenden Radwegen sei platztechnisch leider nicht möglich.

Herr Tucker betont die Wichtigkeit der Verbindung für Radfahrer zwischen dem Hauptbahnhof (Eingang Ernst-Kamieth-Straße) und der Willy-Brandt-Straße. Herr Bucher bemerkt hierzu, dass diese Verbindung berücksichtigt ist. Aufgrund der besonderen Geometrie am Knoten Merseburger Straße/ Rudolf-Ernst-Weise-Straße/ Willy-Brandt-Straße ist allerdings nur eine etwas umwegige Führung über Zweirichtungsradwege möglich.

Herr Lübbers weist auf ein eventuelles Problem an der Zu- und Abfahrt vom Maritim-Hotel hin. Dort wäre es für Kfz möglich, die geplante Ampel in Höhe des Hoteleingangs zu umfahren. Herr Möbius nimmt den Hinweis dankend an.

Im Übrigen wird die Frage gestellt, wo in der Merseburger Straße die Masten für die Oberleitungen der Straßenbahn aufgestellt werden sollen. Hierzu sagt Herr Möbius, dass angestrebt wird, dass die Leitungen an Häuserwänden angebracht werden und so der Einsatz von Masten minimiert wird.

TOP 3: Information über den aktuellen Planungsstand beim Radweg zwischen Osendorf und Döllnitz

Herr Mahler informiert über den aktuellen Planungsstand beim Radweg zwischen Osendorf und Döllnitz (Abschnitt Stadtgebiet Halle). Wie bereits in der 20. Sitzung am RTR informiert wurde, soll der gemeinsame Fuß- und Radweg zwischen den Einmündungen Fritz-Kießling-Straße und Am Tagebau an der Nordseite der Regensburger Straße hergestellt werden. Unmittelbar westlich der Einmündung Am Tagebau soll eine Querungshilfe in Form einer Mittelinsel hergestellt werden, um die Anbindung des bereits realisierten Fuß- und Radweges östlich der Reide (Bereich Saalekreis) zu gewährleisten. Dazwischen sind noch ein kurzes Stück neuer Fuß-/Radweg und eine neue Fuß-/Radwegbrücke über die Reide erforderlich.

Herr Mahler stellt dar, dass zur Gewährleistung der erforderlichen Breite von 2,50 m abschnittsweise eine aus Winkelementen bestehende Stützmauer errichtet werden muss. Ansonsten haben sich gegenüber dem damaligen Planungsstand keine wesentlichen Änderungen ergeben. Derzeit wird davon ausgegangen, dass das Vorhaben im Frühjahr 2015 realisiert wird.

Hinsichtlich der Ausschilderung des neuen Weges ist vorgesehen, diesen mit der Schilderkombination „Gehweg + Radfahrer frei“ zu versehen. Damit ist der Weg für Radfahrer nicht benutzungspflichtig.

Zur vorgestellten Planung bestehen von Seiten der Anwesenden keine Einwände.

TOP 4: Protokollkontrolle

4.1. Erledigte Punkte bzw. Themen

1. Prüfung des Versetzens der Betonsperren am Riveufer, Ecke Rainstraße (Prüfergebnis: Ein Versetzen wäre mit erheblichem finanziellen Aufwand verbunden, da die Sperren mit Bodenhülsen fest im Untergrund verankert sind. Bei einem evt. Versetzen müssten neue Bodenhülsen eingefügt und die alten entfernt werden. Da der diesbezügliche Aufwand von der Stadtverwaltung als unverhältnismäßig angesehen wird, sollen keine Veränderungen erfolgen),
2. Prüfung der Ausweisung einer Fahrradstraße in der Talstraße im Bereich Kröllwitz (Prüfergebnis: Die Untere Verkehrsbehörde spricht sich gegen eine solche Ausweisung aus, da aus ihrer Sicht die verkehrlichen Voraussetzungen für eine solche Ausweisung nicht gegeben sind. So hat die Straße insbesondere eine zu große Bedeutung für den Kfz-Verkehr, was laut StVO-VwV in Fahrradstraßen nicht sein sollte).
3. Prüfung der Herstellung einer Fahrtmöglichkeit für Radfahrer von der ebenerdigen Querung der Merseburger Straße in Höhe Com-Center in die Rudolf-Ernst-Weise-Straße (Prüfergebnis: Aufgrund der örtlichen Situation würde im Moment nur eine Zulassung des Radverkehrs auf dem vorhandenen Fußweg in Frage kommen. Bei einer solchen Zulassung kann es aus Sicht der Stadtverwaltung allerdings zu Gefährdungen für Radfahrer kommen, zum einen an Grundstückszufahrten und zum anderen bei der Einfädelung auf die Fahrbahn. Angesichts dessen wird von einer solchen Zulassung abgeraten und verwiesen auf den absehbaren Umbau des Knotenbereiches im Zuge des Stadtbahnprogrammes.),
4. Beseitigung von Pflasterfugen auf der Fahrbahn vor dem Landesmuseum für Vorgeschichte,
5. Mängelbeseitigung an einer Kanalabdeckung in der östlichen Ernst-Grube-Straße, Höhe Parkscheinautomat,
6. Entscheidung zur Thematik der Finanzierung von Straßenreparaturen durch Privatinitiativen (Ergebnis: Laut Information von Herrn Spengler hat sich der OB gegen ein solches Projekt ausgesprochen),
7. Versetzen einer Werbetafel in der Willy-Brandt-Straße, Ecke Kurt-Eisner-Straße (Ergebnis: Die Tafel soll nicht versetzt werden, da sie aus Sicht der Stadtverwaltung keine Gefährdung für Radfahrer darstellt),
8. Prüfung der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Paracelsusstraße zwischen Wielandstraße und Hardenbergstraße, stadteinwärts (Prüfergebnis: Da mittlerweile der Bauzaun am Eckhaus Paracelsusstraße/ Wielandstraße zurückversetzt wurde, ist der Radweg wieder durchgängig befahrbar. Angesichts des sehr hohen Kfz-Verkehrsaufkommens in der Paracelsusstraße sind nach Auffassung der Stadtverwaltung die Voraussetzungen für eine Beibehaltung der Radwegebenutzungspflicht somit gegeben. Der ADFC vertritt allerdings weiterhin die Auffassung, dass die Voraussetzungen für eine Beibehaltung der Radwegebenutzungspflicht, insbesondere aufgrund des unzureichenden baulichen Zustandes des Radweges, nicht gegeben sind).

4.2. Offene Punkte bzw. Themen

1. „Schnelle Eingreiftruppe“ Saale-Radwanderweg (**V: FB Planen, EfA**),
2. Radweg zwischen Nietleben und Dölau (**V: FB Planen**),
3. Freigabe der Platzfläche vor dem Neustadt-Center für Radfahrer (verkehrsrechtliche Anordnung liegt vor, voraussichtlicher Realisierungstermin: Dez. 2014, **V: FB Bauen**),
4. Instandsetzung des Weges am westlichen Rand der Weinbergwiesen - Gefällebereich (**V: FB Umwelt, Abt. Stadtgrün**),
5. Prüfung der Möglichkeiten für eine öffentlichkeitswirksame Aktion der Polizei gemeinsam mit ADFC für mehr Verkehrssicherheit (**V: Polizei**),
6. Schaffung einer Fahrtmöglichkeit für Radfahrer entgegen der Einbahnstraße Kreuzvorwerk (**V: FB Bauen**, Lösungsvorschlag liegt vor, Anhörung erfolgte),
7. Prüfung der Möglichkeit zur Errichtung eines Verkehrsspiegels am westlichen Ende der Bahnhofsbrücken in der Delitzscher Straße (**V: FB Bauen**),
8. Zusätzliche Fahrradabstellanlagen in der Kleinen Ulrichstraße (ggf. an Stelle von Pkw-Stellplätzen, **V: FB Bauen**, Prüfung erfolgte; es sollen ca. 10 Fahrradbügel im Straßenraum der Kleinen Ulrichstraße errichtet werden, Termin: Dez. 2014),
9. Zusätzliche Fahrradabstellanlage im Umfeld der Tourist-Information (**V: FB Planen**, Prüfung erfolgte; es sollen 5 bis 6 Fahrradbügel an der Südseite des Marktschlösschens errichtet werden).
10. Erstellung eines Plans zur Thematik der Haupttrouten für den Radverkehr an Schneesagen (**V: FB Planen, FB Sicherheit, FB Umwelt, Abt. Stadtgrün**),
11. Ausschilderung vom Saale-Radwanderweg zu den Fahrradboxen am Parkplatz Fährstraße (**V: FB Planen, FB Bauen**),
12. Aufstockung der Fahrradboxen am Parkplatz Fährstraße (**V: FB Planen, FB Bauen**),
13. Maßnahmen zur Verhinderung des Versandens des Radweges an der Ausfahrt Gestüt Kreuz/ Ostseite (**V: FB Bauen**),
14. Prüfung einer baulichen Änderung der Radverkehrsführung an der Ausfahrt Gestüt Kreuz/ Ostseite (**FB Planen**),
15. Prüfung der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Ludwig-Wucherer-Straße zwischen Robert-Blum-Straße und Reileck (**V: UVB, FB Planen**),
16. Prüfung bzw. Beseitigung der Mängel aus dem ADFC-Radwegetest Halle-Neustadt (**V: FB Bauen, FB Umwelt, Abt. Stadtgrün**),
17. Überarbeiteter Detailkatalog für Radwegebaumaßnahmen in der Stadt Halle (**V: FB Planen**),
18. Schutzstreifen in der Bernburger Straße, stadteinwärts (**FB Planen**),
19. Prüfung der Notwendigkeit der Ampeln an den Fuß- und Radwegquerungen über die Straßenbahngleise am Kreisverkehr Magistrale/ Weststraße bzw. Verkürzung der Rotzeiten (**V: UVB, FB Bauen**),
20. Beseitigung von Wurzelaufrüchen am Radweg zwischen der Magistrale und dem Rennbahnkreuz (**V: FB Bauen**),
21. Errichtung einer Informationstafel zu touristischen Radrouten im Stadtgebiet Halle am Hauptbahnhof (**V: SMG**),
22. Beseitigung von Schlaglöchern in der Uferstraße in Lettin (**V: FB Bauen**).

4.3. Offene Punkte, die nicht mehr im Protokoll aufgeführt werden

1. Fahrradstation am Hauptbahnhof (Grund: Im Moment ist kein realistisches Ergebnis in Sicht),
2. Ausbau Saale-Radwanderweg zwischen Planena und Rattmannsdorf (Maßnahme ist im Programm der Fluthilfemaßnahmen enthalten. Realisierung voraussichtlich 2015/16),

3. Ausbau Saale-Radwanderweg entlang der Wilden Saale zwischen Talstraße und Schwanenbrücke (Maßnahme ist im Programm der Fluthilfemaßnahmen enthalten. Realisierung voraussichtlich 2015/16),
4. Einführung Fahrrad-Verleihsystem (Im Moment ist keine Finanzierungsmöglichkeit in Aussicht. Außerdem gibt es mittlerweile drei Ausleihstationen von Call-a-Bike in Halle),
5. Errichtung eines Fußgängerüberweges im Robert-Franz-Ring, unmittelbar am Knoten Mansfelder Straße (Maßnahme ist in der diesbezüglichen Prioritätenliste enthalten. Realisierung voraussichtlich 2017).

TOP 5: Sonstiges

5.1. Rosengartenbrücke

Herr Dr. Meister thematisiert den Stand der Entwicklungen zum Ersatzneubau der Bahnbrücke am Rosengarten. Aufgrund eines vom Stadtrat beschlossenen 4-spurigen Ausbaus der Merseburger Straße soll die Stadt Halle hier ein Aufweitungsverlangen gegenüber der DB erklären, das mit immensen Kosten für die Stadt verbunden ist. Hier würden Gelder gebunden, welche an anderen Stellen, u. a. beim Bau oder der Reparatur von Radwegen, weitaus dringender benötigt werden. Angesichts dessen spricht sich Herr Dr. Meister dafür aus, dass vom Runden Tisch Radverkehr heraus eine Botschaft an die Stadtratsmitglieder gerichtet wird, diesen Beschluss nochmals zu überdenken.

Herr Möbius bemerkt hierzu, dass die Verwaltung an die geltende Beschlusslage gebunden ist und sich deshalb am diesbezüglichen Votum nicht beteiligen kann. Hierfür haben die Interessensvertreter des Radverkehrs Verständnis, weswegen sich darauf verständigt wird, dass ein entsprechendes Votum nur von den Teilnehmern am RTR abgegeben wird, die nicht der Stadtverwaltung angehören. Herr Dr. Meister wird ein entsprechendes Schreiben vorbereiten und dies per E-Mail an die Teilnehmer am RTR versenden.

Unabhängig hiervon weist Herr Sieber darauf hin, dass auch im Fall eines Aufweitungsverlangens ein reduzierter Querschnitt ähnlich des im TOP 2 vorgestellten Abschnitts zwischen Riebeckplatz und Thüringer Straße in Erwägung gezogen werden sollte. Wenn ein solcher Querschnitt im deutlich stärker frequentierten Nordabschnitt verkehrstechnisch möglich sei, müsste dieser erst recht auch an der nur halb so stark frequentierten Rosengartenbrücke möglich sein. Auf diese Weise könnte der Kostenanteil der Stadt zumindest reduziert werden.

5.2. Radweg Kröllwitzer Straße

Am 5. November 2014 trafen sich Teilnehmer des RTR zu einem Vorort-Termin am neuen Radweg in der Kröllwitzer Straße. Vorausgegangen war ein entsprechender Wunsch von Teilnehmern am RTR. Den Protokollentwurf zu diesem Vorort-Termin hatte Herr Bucher im Vorfeld der heutigen Sitzung an alle Teilnehmer versandt.

Im Sinne einer Auswertung des Vorort-Termins präsentiert Herr Spengler Fotos von der aktuellen Situation in der Kröllwitzer Straße. Da die inhaltlichen Aspekte bereits ausführlich beim Vorort-Termin besprochen und im dazugehörigen Protokoll festgehalten wurden, werden im Folgenden lediglich die Punkte aufgeführt, zu denen eine (ggf. nochmalige) Prüfung erfolgen soll:

1. Ausweisung von Tempo-30 ab der Straßenbahnhaltestelle Luise-Otto-Peters-Straße (stadteinwärtige Richtung, **V: FB Planen, UVB**),
2. (Wieder-) Aufstellung des Geländers am Fußweg Ecke Kröllwitzer Straße/ Hoher Weg (**V: UVB, FB Bauen**),
3. 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, **V: UVB**),
4. Aufstellung eines Verkehrsspiegels am Eingang Haus Nr. 43 (**V: FB Bauen**),
5. Bauliche Ausführung der neuen Radwegpflasterung (**V: FB Bauen**),
6. Markierung einer weißen Trennlinie zwischen Fuß- und Radweg im Bereich der Haltestelle (**V: UVB, FB Bauen**),
7. Ersatz des Fahrgastunterstandes durch ein Dach auf der Stützmauer (**V: FB Planen, FB Bauen**).

Nächster Termin und Themen

Die nächste reguläre Sitzung am RTR findet am **29.01.2015, 16:00 Uhr**, statt.