

Niederschrift**21. Sitzung „Runder Tisch Radverkehr“ (RTR)****am 27.09.2012, 16:00 Uhr, Technisches Rathaus, Hansering 15, Zi. 542**

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

1. Vorstellung des aktuellen Planungsstands zur Fahrradstation Hauptbahnhof,
2. Auswertung der Verkehrsunfälle mit Radfahrern in Halle (Saale),
3. Diskussion über Vorschläge von Herrn Sieber zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich der Klausbrücke,
4. Aktuelle Probleme,
5. Protokollkontrolle,
6. Sonstiges.

TOP 1: Vorstellung des aktuellen Planungsstands zur Fahrradstation Hauptbahnhof

Die Vorstellung des aktuellen Planungsstands zur Fahrradstation am Hauptbahnhof erfolgte durch Herrn Hesse. Auf Wunsch von Herrn Stäglin wurde noch einmal geprüft, ob im Bahnhofsgebäude selbst eventuelle Räumlichkeiten für die Unterbringung einer Fahrradstation bzw. weiterer Abstellanlagen existieren. Nach einem erneuten Gespräch mit dem Bahnmanager musste festgestellt werden, dass von Seiten der Bahn nach wie vor keine Möglichkeiten dafür gesehen werden. Darüber hinaus wurde der Frage nachgegangen, mit welchen Kosten eine Arkadenlösung an der Ostseite des Bahnhofsvorplatzes verbunden wären. Angesichts der dabei ermittelten ca. 5 Mio. € wurde eingeschätzt, dass vor dem Hintergrund der bekannten städtischen Finanzlage eine solche Lösung keine ernsthaften Realisierungschancen hat. Deshalb sieht die Stadtverwaltung im Moment nur die Möglichkeit der Errichtung einer Fahrradstation am begrünten Hang nördlich des Busbahnhofs.

Der entsprechende Baukörper sieht zwei Ebenen vor. Im Erdgeschoss befinden sich die Service- und Verkaufsflächen. Im Obergeschoss sollen die Fahrradabstellanlagen untergebracht werden. Entsprechend der zur Fahrradstation durchgeführten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung werden für die Startphase 300 Fahrradabstellanlagen empfohlen. Für den künftigen Bedarf sollte ein Aufstocken auf 500 Plätze möglich sein.

Einschließlich Baunebenkosten wird die Gesamtinvestition auf ca. 1,3 Mio € brutto geschätzt. Es wird damit gerechnet, dass die Fahrradstation über das Schnittstellenprogramm des Landes gefördert wird, woraus sich ein Eigenanteil der Stadt von ca. 400.000 € ergeben würde.

In einer anschließenden Diskussion vertraten die Teilnehmer unterschiedliche Auffassungen zum geplanten Standort der Fahrradstation. Aus Sicht von Herrn Stäglin ist der jetzt favorisierte Standort nicht optimal, da er zu weit von den Bahnsteigen entfernt ist. Herr Tucker vom ADFC sieht dies ähnlich und spricht sich für die Schaffung einer Fahrradstation an der Ostseite des Bahnhofsvorplatzes aus. Herr Preibisch vom ADFC ist der Meinung, dass der Hang-Standort zwar nicht optimal ist, da es aber keinen besseren realistischen Standort gibt, sollte die Fahrradstation nicht zuletzt aufgrund der hohen Fahrraddiebstahlrate baldmöglichst an diesem Standort realisiert werden. Er sagt einen Erfahrungsbericht aus dem Betrieb einer vom ADFC betriebenen Radstation und eine Stellungnahme zu (siehe Anlage). Ähnlich sieht dies auch Herr Dr. Meister, der darauf hinweist, dass die Entfernung zu den Bahnsteigen 1 bis 6 vom Standort Hang nicht groß ist. Wer zu den übrigen Bahnsteigen möchte,

müsste sich entscheiden, ob ihm der Schutz des Fahrrades oder die möglichst kurze Entfernung zum Bahnsteig wichtiger ist.

Auch angesichts der kostenlosen Fahrrad-Mitnahmemöglichkeit in den Zügen in Sachsen-Anhalt sowie im MDV-Gebiet wird von einigen Teilnehmern angezweifelt, dass ein ausreichend hoher Bedarf für eine Fahrradstation existiert. In diesem Zusammenhang wird der ADFC gebeten, im Rahmen seiner Möglichkeiten, entsprechende Umfragen und Erhebungen durchzuführen (z. B. über den „Fahrradklimatest“).

Herr Dr. Wöllenweber weist darauf hin, dass bereits seit Jahren über die Fahrradstation diskutiert wird und alle Fakten im Grunde bekannt sind. Vor diesem Hintergrund bittet er um eine rasche Beendigung der Diskussionen und Beschlussfassung. Herr Stäglin ist allerdings der Auffassung, dass gerade aufgrund der angesprochenen Probleme und Bedenken keine schnelle Entscheidung getroffen werden sollte. In diesem Zusammenhang weist er auch darauf hin, dass in den kommenden Jahren mit einer deutlichen Zunahme der E-Bikes zu rechnen ist und dabei das Thema der sicheren Abstellmöglichkeiten an Bedeutung gewinnen wird. Außerdem ist zu beachten, dass die Bahn in den kommenden Jahren umfangreiche Umbaumaßnahmen am Bahnknoten Halle beabsichtigt und sich hierbei auch evtl. Möglichkeiten für eine Fahrradstation an einem geeigneteren Standort ergeben. Herr Stäglin regt im Übrigen an, sich mit den Stadtwerken Halle abzustimmen, inwiefern deren Planungen zur E-Mobilität mit der Radstation zu verknüpfen sind (V: SPA).

Im Sinne eines allgemeinen Meinungsbildes bat Herr Dr. Meister um die Abgabe eines Votums zum Standort Hang. Hierbei wurde deutlich, dass die Interessensvertreter der Radfahrer diesbezüglich keine einheitliche Auffassung vertreten (3 dafür, 2 dagegen).

Herr Bucher sprach sich abschließend dafür aus, dass im Sinne von Übergangslösungen u. a. auch eine Erweiterung der überdachten Abstellmöglichkeiten im Bereich des Bahnsteiges 1a geprüft werden sollte. In Hinsicht auf diebstahlgeschützte Abstellmöglichkeiten könnten in diesem Bereich auch abschließbare Fahrradboxen errichtet werden. Hierzu müssten entsprechende Gespräche mit der Bahn geführt werden (V: SPA).

TOP 2: Auswertung der Verkehrsunfälle mit Radfahrern in Halle (Saale)

Herr Bade stellte eine Statistik der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrern im Zeitraum von 2010 bis August 2012 vor (s. Anlage). Im Durchschnitt ereignen sich demnach pro Monat ca. 40 bis 60 Unfälle mit Personenschaden. Eine große Gruppe der Radfahrunfälle sind Alleinunfälle. Die Ursachen dafür sind zumeist Straßenbahnschienen, Bordsteinkanten oder Hindernisse (Mülltonnen, Laternen, Masten etc.). Bis zum Jahr 2011 war ein stetiger Rückgang der Unfallverursachung durch Radfahrer festzustellen (44,7 % im Jahr 2011). Im Jahr 2012 hat es dagegen einen erheblichen Anstieg auf 53 % gegeben. Die häufigsten Ursachen sind dabei falsches Einfahren in den fließenden Verkehr, Missachten der Vorfahrt und Fahren unter Alkohol. In den Fällen, bei denen andere Verkehrsarten Unfälle mit Radfahrern verursachen sind es vor allem Vorfahrtsverstöße sowie Fehler beim Abbiegen. Bei 30 % dieser Verkehrsunfälle sind Radfahrer Mitverursacher (z. B. bei Benutzung des Radweges in falscher Richtung).

Aus den vorliegenden Zahlen zieht Herr Preibisch für sich den Schluss, dass sich zahlreiche Unfälle aufgrund unsicherer Führungen auf Radwegen ereignet haben. Er sieht sich deshalb in seiner Auffassung bestätigt, dass die Radwegebenutzungspflicht in Halle weitgehend aufgehoben werden sollte. Herr Bade kann diese Sichtweise nicht teilen, da die Zahlen keinen Rückschluss darauf zulassen, ob Unfälle mit Radwegebenutzungspflichtigen im Zusammen-

26/10/2012

hang standen. Er verweist darauf, dass sich auch Vorfahrts- und Abbiegeunfälle mit Radfahrern in Straßen ereignen, in denen keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind.

In der Verkehrsunfallkommission (VKU) Halle werden derzeit 28 Unfallhäufungsstellen behandelt. Unfälle mit Radfahrereteiligung ereignen sich dabei vor allem an folgenden Stellen:

- Paul-Suhr-Straße, Ausfahrt Kaufland,
- Kröllwitzer Straße, Höhe Straßenbahnhaltestelle Talstraße,
- Franckestraße, Einmündung Rudolf-Breitscheid-Straße,
- Dessauer Straße, Einmündung Otto-von-Guericke-Straße,
- Mansfelder Straße, Einmündung Holzplatz,
- Weinbergweg, Knoten Ernst-Grube-Straße/ Kreuzvorwerk.

Zur Unfallhäufungsstelle Franckestraße/ Rudolf-Breitscheid-Straße wurden in der Diskussion Ideen für weitere Maßnahmen zur Unfallvermeidung unterbreitet. Dabei wurde insbesondere die Maßnahme „Stoppsschild“ als hilfreich angesehen. Dem Argument möglicher Auffahrunfälle wurde dabei mit dem Argument der Verhinderung von Unfällen mit Personenschaden begegnet. Außerdem sprachen sich die Teilnehmer dafür aus, einen weiteren Schilderpfosten auf die linke Fahrbahnseite aufzustellen (mit gleicher Beschilderung wie rechts). Eine weitere sinnvolle Maßnahme wäre das Anbringen einer Kontrastfläche hinter das Zusatzzeichen „Radfahrer in beiden Richtungen“. Eine Änderung der Anordnung des Zusatzzeichens (z. B. unter das Vorfahrtszeichen) ist dagegen verkehrsrechtlich nicht möglich. Als nicht hilfreich wurde die Idee eines Verkehrsspiegels angesehen. Herr Bade wurde gebeten, die unterbreiteten Vorschläge in die VKU einzubringen und dort zu besprechen (V: Polizei).

An der Einmündung Mansfelder Straße/ Holzplatz kommt es vor allem zu Unfällen mit Autofahrern aus Richtung Holzplatz und Radfahrern vom südlichen Fußweg (mit Beschilderung Radfahrer frei) aus Richtung Elisabethbrücke. In diesem Zusammenhang stellte sich bei den Teilnehmern die Frage, ob Radfahrer (und Fußgänger) in derartigen Situationen Vorfahrt haben. Da dies nicht abschließend geklärt werden konnte, soll in der nächsten Sitzung des RTR entsprechend informiert werden (V: Polizei, UVB). Im Sinne möglicher Maßnahmen zur Unfallvermeidung wird vorgeschlagen, die Radfahrer bereits vor der Einmündung auf die Fahrbahn zu führen. Dieser Vorschlag sollte ebenfalls in der VKU besprochen werden (V: Polizei).

An der Unfallhäufungsstelle Weinbergweg/ Ernst-Grube-Straße/ Kreuzvorwerk kommt es vor allem zu Unfällen mit Autofahrern in Richtung Klinikum und Radfahrern aus Richtung Norden. Die Radfahrer fahren dabei regelwidrig auf dem rot-weiß gepflasterten Fußweg entgegen der Einbahnstraße Kreuzvorwerk. Aufgrund der Netzbedeutung der Straße und der fehlenden Alternativen ist dieses Verhalten allerdings nicht verwunderlich. Angesichts dessen sollte nach Möglichkeiten gesucht werden, den Radverkehr entgegen der Straße Kreuzvorwerk zu führen. Eine Möglichkeit wäre z. B. die Anlage eines Radfahrstreifens, z. T. an Stelle eines vorhandenen Parkstreifens. Die Stadt wird gebeten, entsprechende Lösungsmöglichkeiten zur Führung des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße zu prüfen. (V: SPA, UVB).

Im Übrigen informierte Herr Stäglin über den aktuellen Sachstand beim geplanten Bau eines Radweges in der Kröllwitzer Straße. Demnach musste angesichts einer deutlichen Erhöhung der Baukosten die geplante Baumaßnahme in ihrem Umfang reduziert werden. Nunmehr ist geplant, die Stützmauer lediglich im unmittelbaren Haltestellenbereich abzureißen und weiter hinten neu zu errichten. Im oberen Bereich soll dagegen auf der vorhandenen Fußwegbreite ein Radweg abmarkiert werden. Der Planungsausschuss wurde entsprechend informiert.

TOP 3: Diskussion über Vorschläge von Herrn Sieber zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich der Klausbrücke

Herr Sieber hatte im Stadtrat mehrere Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich der Klausbrücke unterbreitet. Es wurde die Festlegung getroffen, dass diese Vorschläge im RTR beraten werden sollen. Es handelt sich dabei im Einzelnen um folgende Maßnahmenvorschläge:

- Rotfärbung der Radfurt über den Robert-Franz-Ring,
- Verkehrszeichen „Radfahrer kreuzen“ (VZ. 138-10),
- Verkehrszeichen „Vorfahrt“ (VZ. 301).

Herr Bucher zeigte zur Verkehrssituation an der Klausbrücke eine Reihe aktueller Fotos und Kurzvideos. Er wies dabei darauf hin, dass an der Einmündung Robert-Franz-Ring auch ein sehr hoher Querungsbedarf von Fußgängern besteht. Aus diesem Grund wäre an dieser Stelle ein Fußgängerüberweg (FGÜ) wünschenswert (so wie ursprünglich geplant). Bei Vorhandensein eines FGÜ würden die Kraftfahrer die Stelle mit noch mehr Vorsicht passieren, was auch für die Sicherheit der Radfahrer dienlich wäre. Die Mehrheit der Teilnehmer sieht dies ähnlich und spricht sich ebenfalls für einen solchen FGÜ aus. Im Sinne der erforderlichen Datenerhebung wird Herr Bucher eine entsprechende Verkehrszählung veranlassen (V.: SPA).

Zu den Vorschlägen von Herrn Sieber vertreten die Teilnehmer des RTR mehrheitlich die Ansicht, dass weitere Verkehrsschilder nicht hilfreich sind, da sie auf der Brücke kaum wahrgenommen werden und mehr zur Verwirrung beitragen. Ein Roteinfärben der Furt wäre sicherlich hilfreich, allerdings sollte eine solche Maßnahme nur an besonderen Konfliktbereichen zur Anwendung kommen. Herr Bade teilt hierzu mit, dass die Stelle aus Unfallsicht bislang nicht auffällig ist.

TOP 4: Aktuelle Probleme

Anhand von Fotos macht Herr Spengler auf einige Probleme aufmerksam.

4.1. Kröllwitzer Straße

Herr Spengler weist auf bauliche Schäden im Bereich der Fahrbahn an der Straßenbahnhalttestelle Talstraße hin. Nicht zuletzt auch aufgrund der dortigen Unfallproblematik bittet er um Beseitigung dieser Schäden (V: STA, HAVAG).

4.2. Große Brunnenstraße

In Höhe der Straßenbahnhalttestelle Triftstraße wurden Ausbesserungsarbeiten im Bereich der Straßenbahngleise nicht ordnungsgemäß ausgeführt. Herr Spengler bittet um entsprechende Prüfung und Mängelbeseitigung (V: HAVAG).

4.3. Ludwig-Wucherer-Straße

Im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Ludwig-Wucherer-Straße (vor über 10 Jahren) wurde im Bereich der Einmündung Willy-Lohmann-Straße eine ungünstige Radwegüberfahrt hergestellt. Vor kurzem wurde in diesem Bereich ein neuer Baum gepflanzt, wodurch die Chance vertan wurde, die Stelle für den Radverkehr fahrdynamischer zu gestalten. Aufgrund

der ungünstigen Radwegführung bittet Herr Spengler darum, dennoch eine Umpflanzung des Baumes zu prüfen und eine günstigere Radwegführung herzustellen (V: SPA).

4.4. Beesener Straße

Herr Spengler kritisiert die eckigen Bordverläufe an den neu gebauten Parkbuchten. Aufgrund dieser Technologie wäre es folgerichtig, dass an den Kontaktstellen die Ecken abplatzen und Fugen entstehen. Für zukünftige Baumaßnahmen fordert er daher den Einsatz von gekrümmten Borden an Parkbuchten analog Kröllwitzer Straße. Auch Herr Heise vertritt diese Auffassung und äußert die Bitte, dass die Straßenplaner künftig nach dieser Prämisse planen (V: SPA, STA).

4.5. Riebeckplatz

An der Radwegrampe zwischen der Delitzscher Straße und dem Fußgängerbereich Riebeckplatz bestehen ungünstige Sichtverhältnisse zwischen Radfahrern aus Richtung Osten und aus Richtung Fußgängerbereich. Herr Spengler bittet darum, die Aufstellung eines Verkehrsspiegels zu prüfen (V: STA).

Außerdem hinterfragt Herr Spengler die Notwendigkeit des Sperrgeländers am nördlichen Tunnelausgang Franckestraße. Hier käme es zu Behinderungen zwischen Radfahrern und Fußgängern sowie zwischen Radfahrern untereinander. Herr Bucher bemerkt hierzu, dass das Geländer auf Anweisung von Herrn Dr. Pohlack (ehem. Beigeordneter Planen und Bauern) errichtet wurde mit der Begründung, Unfälle mit Straßenbahnen zu verhindern. Nach einigen Jahren müsste nun eine Neubewertung erfolgen (V: UVB, SPA, Polizei, T: nächste Sitzung).

Im Nachgang zur Sitzung bittet Herr Zeschmar um Erwähnung, dass der Entscheidung zur Montage des Geländers auch zahlreiche Hinweise bzw. Beschwerden aus der Bevölkerung vorausgegangen sind. Die Situation mit dem Tunnel und der sich nach wenigen Metern anschließenden Straßenbahntrasse würde demnach eine allgemeine Gefahrenquelle für Radfahrer darstellen, da heranfahrende Straßenbahnen erst beim Verlassen des Tunnels gesehen werden. Das Geländer verhindere ein übereiltes Verlassen des Tunnels durch Radfahrer auf der abschüssigen Strecke und ein dann mögliches Kollidieren mit Straßenbahnen. Er weist ferner darauf hin, dass durch eine verbesserte Gleisverlegungstechnologie und modernere Triebwagen geringere Geräusche vom Straßenbahnverkehr ausgehen, wodurch Passanten die Straßenbahnen später bemerken. Das vorhandene Geländer sei daher sinnvoll und zweckmäßig. Allerdings sei eine bessere Kenntlichmachung z. B. durch eine Rot-Weiß-Farbgebung o. ä. angebracht.

Herr Zeschmar erinnert in diesem Zusammenhang an einen Unfall Mitte der 90-er Jahre auf der Silberhöhe, bei dem ein ca. 10 jähriges Kind an einem Übergang (Höhe Kaufhalle) unter einen Triebwagen der Straßenbahn geraten ist und schwer verletzt wurde. In Folge dessen wurden dort sämtliche Übergänge mit Geländer nachgerüstet.

4.6. Franckeplatz

Erneut kritisiert Herr Spengler das Vorhandensein der Fußgängerrampe über die Straßenbahngleise auf der Ostseite des Franckeplatzes. Da die anderen Übergänge an der Dreiecksinsel nicht signalisiert sind, sei nicht nachvollziehbar, dass dieser Übergang signalisiert ist. Fußgängern und Radfahrern würde hier eine Sicherheit suggeriert, die sie an den anderen Querungsstellen aber nicht hätten. Aus diesem Grund fordert er eine konsequente Nichtsignalisierung der Gleisüberfahrten am Franckeplatz. Die Vertreter der Stadtverwaltung weisen darauf hin, dass über dieses Thema bereits in der Vergangenheit häufiger diskutiert wurde und die Stadt in Abstimmung mit der Polizei nach wie vor die Meinung vertritt, dass

die Signalisierung des Gleisüberganges insbesondere aus Gründen der ungünstigen Sichtverhältnisse neben der unmittelbar daneben befindlichen Hochstraßenstütze erforderlich und deshalb beizubehalten ist.

Abschließend äußert sich Herr Spengler positiv über eine bauliche Lösung im Bereich der neuen Straßenbahn-Endstelle Büschdorf. Bei der dort am Fußwegübergang angewandten Technologie gibt es im Bereich der Straßenbahnschiene keine Fuge mehr, da diese durch einen elastischen Gummi immer wieder verschlossen wird. In diesem Zusammenhang wünscht er sich mehr Information über diese Technologie und die möglichen Einsatzbereiche (V: HAVAG, T: nächste Sitzung).

TOP 5: Protokollkontrolle

5.1. Erledigte Punkte bzw. Themen

1. Änderung der Furtmarkierung an der Einmündung Mansfelder Straße/ Robert-Franz-Ring,
2. Entscheidung über Varianten der Radverkehrsverkefhrung am Knoten Magdeburger Straße/ Krausenstraße, Richtung Steintor (Ergebnis: Dieses Thema wird im Rahmen der Planungen zur Umgestaltung des Steintorbereichs geklärt. Bis dahin soll es keine Veränderungen geben.),
3. Sanierung der Gleisbereiche am Joliot-Curie-Platz,
4. Mängelbeseitigung am Radweg in der Delitzscher, östlich Knoten Grenzstraße,
5. Information über Schaltung der Radfahrerampeln am Knoten Delitzscher Straße/ Europachaussee (Ergebnis: Laut Auskunft des Tiefbauamtes ist die getrennte Rad-Signalisierung erforderlich, da die Radfahrer aus Richtung Westen und die künftigen Radfahrer aus Richtung Norden unterschiedliche Aufstellflächen haben (s. Plan anbei). Aufgrund der daraus resultierenden unterschiedlichen Räumzeiten entstehen unterschiedliche Grünzeiten. Ein Sicherheitsproblem besteht nicht, da auch im Falle von gleichzeitigem Grün und Rot eine Befahrung durch Kfz ausgeschlossen ist.),
6. Fahrbahnsanierung östlicher Mühlweg (Nordseite),
7. Mängelbeseitigung im Gleisbereich westlicher Mühlweg,
8. Fahrradbügel an Volkshochschule (Ergebnis: Aufnahme in die Bedarfsliste der Radverkehrs-konzeption),
9. Weitere Fahrradbügel am Erdgas-Sportpark,
10. Erneuerung von Kanalabdeckungen in der Merseburger Straße,
11. Beseitigung von Wurzelaufwölbungen am Fuß- und Radweg entlang der Talstraße im Bereich Amselgrund.

5.2. Offene Punkte bzw. Themen

1. Stadtratsvorlage zur Fahrradstation am Hauptbahnhof (V: SPA),
2. Öffnung der Einbahnstraßen Brüderstraße, Neunhäuser und Barfüßerstraße für den Radverkehr in beiden Richtungen (V: UVB, derzeit schriftliche Anhörung u. a. für Barfüßerstraße),
3. Schadhafte Wegweiser entlang Radroute Innenstadt – Südstadt (V: STA, T: 9/2012),
4. Schutzstreifen Elsa-Brändström-Straße (V: SPA, UVB, STA),
5. Ausbau Saale-Radwanderweg zwischen Planena und Rattmannsdorf (V: SPA, STA),
6. Ausbau Saale-Radwanderweg entlang der Wilden Saale zwischen Talstraße und Schwanenbrücke (V: SPA, STA),
7. „Schnelle Eingreiftruppe“ Saale-Radwanderweg (V: SPA, EfA),

26/10/2012

8. Einführung Fahrrad-Verleihsystem (V: HAVAG),
9. Beschilderung von Unechten Sackgassen (V: UVB, abhängig von Inkrafttreten der StVO-Novelle),
10. Sanierung des Saale-Radwanderweges zwischen Sportanlagen Sandanger und Gut Gimritz (V: STA),
11. Radweg zwischen Nietleben und Dölau (V: SPA),
12. Bericht Umsetzungsstand Radverkehrskonzeption 2010 bis 2012 (V: SPA),
13. Lockeres Pflaster in der Großen Ulrichstraße, Höhe Rolltreppe (V: HAVAG, T: während des Umbaus der nördlichen Großen Ulrichstraße),
14. Zulassung des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße Buddestraße – ggf. nur abschnittsweise (UVB),
15. Freigabe der Platzfläche vor dem Neustadt-Center für Radfahrer (V: UVB),
16. Prüfung des Wegezustandes im Zuge des Radfernweges Saale – Harz am westlichen Rad der Weinbergwiesen - Gefällebereich (V: GFA),
17. Prüfung der Möglichkeiten für gemeinsame Kontrollen der Polizei mit ADFC (V: Polizei),
18. Unbefestigter Straßenabschnitt am Steg im Bereich der Saaleklinik (V: SPA, STA),
19. Erneuerung der Radfurt an der Einmündung Blücherstraße/ Begonienstraße (V: STA),
20. Zielwegweiser entlang des Saale-Radwanderweges in Halle (SPA, STA),
21. Nachtrag: Zusatzbeschilderung „Radfahrer frei“ an der Kreuzung Im Langen Feld/Feldrain (UVB),
22. Nachtrag: Temporäre Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Ludwig-Wucherer-Straße zwischen Reileck und Mühlweg während einer Haussanierung und der damit verbundenen Gerüstaufstellung im Fuß- und Radwegbereich (V: UVB).

TOP 6: Sonstiges

Zu Beginn der Sitzung bat Herr Preibisch um Information über aktuelle Ergebnisse bezüglich der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht. Im Nachgang zur Sitzung informiert die Stadtverwaltung, dass vorgesehen ist, in folgenden weiteren Straßen bzw. Straßenabschnitten die Radwegebenutzungspflicht aufzuheben:

- Binnenhafenstraße,
- Blücherstraße,
- Elsa-Brändström-Straße,
- Östliche Seebener Straße,
- Mansfelder Straße (beidseitig zwischen Schieferbrücke und Elisabethbrücke),
- Zur Saaleaue (Südseite),
- Weinbergweg (stadtauswärts),
- Walter-Hülse-Straße,
- Richard-Paulick-Straße,
- Heinrich-Schütz-Straße (nördliche Seite),
- Karlsruher Allee,
- Straße der Republik und Wörmlitzer Straße (stadteinwärts auf ganzer Länge, stadtauswärts zwischen Ludwigstraße und Läuferweg).

Desweiteren bat Herr Preibisch darum, das Thema „Nationaler Radverkehrsplan 2020“ und die sich daraus ergebenden Handlungsfelder für die Stadt Halle (Saale) im RTR zu behandeln.

Der Plan kann von dieser Internetseite heruntergeladen werden:

www.nationaler-radverkehrsplan.de/nrvp2020.

Herr Bucher wird zu einer der folgenden Sitzungen eine Präsentation erstellen, in der die Handlungsfelder für die Kommunen dargestellt sind. Das Thema NRVP wird dann auf der Tagesordnung des RTR stehen (V: SPA, Herr Bucher).

Außerdem fragte Herr Preibisch nach, ob bei den in der Presse angekündigten 3 Schulsanierungen die städtische Richtlinie zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen zur Anwendung kommt. Eine entsprechende Information wird vom Zentralen Gebäudemanagement erbeten (V: ZGM, T: nächste Sitzung).

Herr Preibisch wies ferner darauf hin, dass die Verkehrsbeschilderung der Fahrradstraße Passendorfer Wiesen nicht mehr vorhanden ist und dass Wegweiser im Zuge des Radweges Saale-Harz, Bereich Dölauer Heide, fehlen. Andererseits würden wie z. B. am Steintor Verkehrszeichen nicht entfernt, obwohl bei der Verkehrsschau am 12.04.2012 festgelegt wurde, die dortige Radwegebenutzungspflicht aufzuheben. Er fordert deshalb effektiveres Beschilderungsmanagement bei der Stadt.

Herr Gerstenberg verweist auf fehlende Haushaltsmittel. Zur Beschilderung der Fahrradstraße Passendorfer Wiesen informiert er, dass diese bereits mehrfach ersetzt und immer wieder von Unbekannten entfernt wurde. Die fehlenden Wegweiser am Radweg Saale – Harz sollen demnächst wieder angebracht werden (V: STA).

Herr Tucker wies im Übrigen auf den derzeit laufenden „Fahrradklimatest“ des ADFC hin und bat darum, dass auch die Stadt zur Beteiligung aufruft. Nachtrag: Auf www.halle.de wird mittlerweile auf die Aktion hingewiesen (in den Nachrichten sowie in den Radverkehrsseiten, Rubrik „Aktuelles“).

Nächster Termin und Themen

Die nächste Sitzung des *Runden Tisches Radverkehr* findet am 29.11.2012, 16:00 Uhr, statt.

Herr Bucher bittet um weitere Themenvorschläge.