



Niederschrift

47. Sitzung „Runder Tisch Radverkehr“ (RTR)

am 24.08.2017, 16:00 Uhr, Technisches Rathaus, Hansering 15, Zi. 542

Teilnehmer: (s. Teilnehmerliste anbei)

Entschuldigt haben sich Herr Neubert, Herr Sieber, Herr Schuster und Herr Dr. Meister.

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

1. Vorstellung von Ergebnissen der Studienarbeit zu Radschnellwegen in und um Halle (Studenten der MLU),
2. Vorstellung von Planungen zum Ausbau der Merseburger Straße (mittlerer Abschnitt),
3. Vorstellung von Planungen zum Ausbau der Salzmünder Straße (2. Bauabschnitt),
4. Aktuelle Radverkehrsthemen,
5. Protokollkontrolle,
6. Sonstiges.

TOP 1: Vorstellung von Ergebnissen der Studienarbeit zu Radschnellwegen in und um Halle

Herr Schmidt (Geografie-Student an der MLU) hat sich im Rahmen einer Projektarbeit zusammen mit vier weiteren Kommilitonen mit dem Thema Radschnellwege in und um Halle befasst. Anlass hierfür war ein Stadtratsbeschluss (Nr. VI/2016/02317), wonach die Stadtverwaltung eine Reihe von Vorschlägen zu Radschnellwegen in und um Halle prüfen soll. Auf der Suche nach einem geeigneten Thema für die Projektarbeit entstand die Idee, sich im Rahmen dieser Arbeit mit diesem Thema zu befassen.

Herr Schmidt erläutert zunächst die Herangehensweise an das Thema. Demnach haben sich die Studenten bei der Prüfung der vorgeschlagenen Routen an den von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen Kriterien orientiert. Es handelt sich dabei insbesondere um Folgende:

- überörtliche Funktion: Verbindung Ober- mit Mittelzentren bzw. Stadtteile,
- weitestgehend direkte und umwegfreie Streckenführung,
- mind. 5 km Gesamtlänge,
- Breite: 4 m,
- geringe Steigungen (max. 6 %),
- Kurvenradien von mind. 20 m,
- Vorrang für Radverkehr an Kreuzungen,
- Fahrgeschwindigkeit mind. 30 km/h bzw. Reisegeschwindigkeit 20 km/h,
- gut befahrbarer Untergrund (Asphalt, Beton o. ä.),
- Beleuchtung,
- Fußgängerschutz durch taktile Trennstreifen,
- regelmäßige Reinigung und Winterdienst (s. Präsentation anbei).

13/10/2017



Unter Beachtung dieser Kriterien wurden folgende vorgeschlagene Routen überprüft:

- Radschnellweg Süd (RSW 1): Südliche Innenstadt – Neustadt – Weinbergcampus (z. B. Abzweig von der Hafenbahntrasse neben Böllberger Sportverein > Saalequerung über ausgebaute Rohrbrücke > Passendorfer Wiesen > Querung Kanal > An der Feuerwache > Querung Lilienstraße/Saugraben > Ernst-Grünfeld-Weg > Weinbergcampus),
- Radschnellweg Mitte (RSW 2): Erneuerung/Ausbau Radverkehrsanlagen über die Peißnitz (vor Peißnitzhaus > Ziegelwiese > Steinmühlenbrücke > Abzweig Innenstadt: Am Kirchtor > Breite Straße > Innenstadt) oder perspektivisch zur Entlastung des Mühlweges: Querung des Areals „Roter Ochse“ nach Nutzungsaufgabe JVA,
- Radschnellweg Mitte II (RSW 3): beschleunigter/erweiterter Ausbau der geplanten Radwegführung über Franz-Schubert-Straße > neue Saalebrücke > nördliche Salineinsel > geplante Brücke Elisabethsaale > Querung Sandanger (nach Nutzungsaufgabe HFC) > Halle-Neustadt; Vorteil: Verknüpfung mit Hafenbahntrasse und Radanlagen Gimritzer Damm,
- Radschnellweg Nord (RSW 4): Trotha > Pfarrstraße > neue Saalequerung > Untere Papiermühlenstraße > Talstraße > Weinbergcampus,
- Radschnellweg Nord II (RSW 5): Trotha (neuer Park and Bike-Platz Höhe Knoten Magdeburger Chaussee)/An der Saalebahn/Trothaer Straße > neue Saalequerung (vgl. ISEK-Projekt) > Wildentenweg > Tulpenweg > Dölauer Straße > Querung zum Weinbergcampus/Universitätsklinikum,
- Radschnellwegring (RSW 6) innerhalb von Halle als strategisches Projekt,
- Radschnellweg Halle – Schkopau – Merseburg (u. a. Erschließung des Valueparks).

Bewusst nicht betrachtet wurde hingegen der ebenfalls vorgeschlagene Radschnellweg zwischen Halle und Leipzig, da hierzu demnächst eine separate Machbarkeitsstudie beauftragt werden soll.

Im Ergebnis der Prüfung anhand der o. g. Kriterien kamen die Studenten zum Ergebnis, dass die Vorschläge RSW 1 bis 5 als Radschnellweg nicht geeignet sind. Gründe hierfür sind vor allem die jeweils nicht ausreichende Länge, die problematischen Stadtstrukturen (insb. zu enge Straßenräume), Nutzungskonflikte oder angezweifelter Bedarf (z. B. im Bereich nördliches Trotha). Als „normale“ Radrouten seien die vorgeschlagenen Routen allerdings gut geeignet und zum Teil auch schon Bestandteil des Radrouten-Hauptnetzes gemäß Radverkehrskonzeption der Stadt Halle.

Hinsichtlich des vorgeschlagenen Radschnellwegringes wird empfohlen, die Routen RSW 1 und RSW 5 zu verbinden. Aus den o. g. Gründen sollte diese Route aber auch nicht als Radschnellweg, sondern ebenfalls als „normale“ Radroute angesehen werden. Als Fördermöglichkeit wird das Bundesprogramm „Klimaschutz durch Radverkehr“ empfohlen.

Hinsichtlich des vorgeschlagenen Radschnellweges Halle – Schkopau – Merseburg empfehlen die Studenten, diese Idee weiterzuverfolgen. So werden zum einen gewisse Potentiale und Bedarfe für eine solche Route gesehen, zum anderen hätte die Route auch eine ausreichende Länge (ca. 15 km). Es werden dabei vier mögliche Varianten der Trassenführung gesehen, von denen zwei näher untersucht werden sollten (Verlauf s. Präsentation).



Ein Dienst von www.halle.de

Im Übrigen werden auch vier Vorschläge für Fahrradstraßen unterbreitet (Peißnitzstraße, Diestelweg, Alte Heerstraße und Mansfelder Straße).

In der anschließenden Diskussion wird nachgefragt, ob auch Strukturdaten wie Einwohnerzahlen, Anzahl Beschäftigte, Studenten etc. ausgewertet wurden. Hierzu bemerkt Herr Schmidt, dass Einwohnerzahlen entlang der Strecken ausgewertet wurden, darüber hinaus jedoch keine demoskopischen Untersuchungen oder Quell-/Zielverkehre ermittelt wurden.

In Hinsicht auf Radschnellwege innerhalb des Stadtgebietes unterbreitet Herr Tucker den Vorschlag, Leichtbaubrücken zu errichten, die auch über Straßen (z. B. in Halle-Neustadt) oder durch die Saaleauen führen könnten.

Herr Bucher merkt an, dass es in Hinsicht auf etwaige Radschnellwege wichtig sei, die jeweiligen Bedarfe zu ermitteln. Auf dieser Grundlage sollte dann entschieden werden, ob man die Idee eines Radschnellweges weiter verfolgt oder doch eher eine deutlich kostengünstigere klassische Radroute herstellt.

TOP 2: Vorstellung von Planungen zum Ausbau der Merseburger Straße (mittlerer Abschnitt)

Frau Herrmann vom FB Planen, Abteilung Verkehr, informiert über die Planungen zum Ausbau der Merseburger Straße zwischen Thüringer Straße und Pappelallee im Rahmen des Stadtbahnprogrammes. Aufgrund des existierenden Stadtratsbeschlusses zur Beibehaltung der Vierspurigkeit ist demnach vorgesehen, den Radverkehr in der Regel auf Radwegen hinter den bestehenden Baumreihen (analog Bestand) zu führen. An größeren Knotenpunkten werden die Radwege an die Fahrbahn herangeschwenkt, um gute Sichtbeziehungen zu abbiegenden KFZ zu bewirken. Im Bereich der Querung der Hafenbahntrasse ist auf der Westseite ein kurzer Zweirichtungs-Radweg geplant.

Die Breite der Radwege soll gemäß ERA 2010 1,60 m bzw. 2,10 m (bei Lage unmittelbar neben der Fahrbahn) betragen. Die Gehwege sollen in der Regel in einer Breite von 2,50 m ausgeführt werden.

Hinsichtlich der Sichtbarkeit der Radfahrer für Autofahrer, insbesondere an Straßeneinmündungen, fragt Herr Zeschmar, ob vorgesehen sei, zwischen den Bäumen Büsche anzupflanzen. Herr Möbius verneint dies.

In der anschließenden Diskussion fragt Herr Preibisch, ob die geplante Vierspurigkeit aus verkehrsplanerischer Sicht wirklich erforderlich sei. Hierzu bemerkt Frau Herrmann, dass dies nicht durchgehend der Fall sei, aufgrund des Stadtratsbeschlusses zur Beibehaltung der Vierspurigkeit jedoch Varianten mit abschnittsweise weniger Spuren nicht weiter verfolgt worden seien.

Herr Schmidt weist auf das Problem eventueller Wellenbildung durch Baumwurzeln hin. Hierzu merkt Frau Herrmann an, dass dies mit Wurzelschutzmaßnahmen verhindert werden soll.

Herr Tucker hebt die Bedeutung einer direkten Querungsstelle für Radfahrer zwischen der Kasseler Straße (westlicher Abschnitt) und Kasseler Straße (östlicher Abschnitt) hervor. Aufgrund der bestehenden Weiterführung über die Äußere Kasseler Straße, den Osendorfer

13/10/2017



Ein Dienst von www.halle.de

Damm und die Ringstraße sei diese Querungsstelle Teil einer wichtigen Radroute zwischen der Silberhöhe und dem Bereich Hufeisensee. Herr Bucher merkt hierzu an, dass diese Radroute auch Bestandteil des Hauptnetzes des Radverkehrs in der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle ist. In Hinsicht auf einen Anschluss an diese Route aus Richtung Südstadt ist zudem die Verbindung zwischen dem Feldrain und der östlichen Kasseler Straße von Bedeutung. Im Übrigen weist Herr Bucher darauf hin, dass im betreffenden Bereich der Kasseler Brücke auch der Anschluss der verlängerten Ottostraße zu beachten und herzustellen ist.

Frau Herrmann sagt zu, die diesbezüglichen Möglichkeiten zu prüfen (**V.: FB Planen**).

TOP 3: Vorstellung von Planungen zum Ausbau der Salzmünder Straße (2. Bauabschnitt)

Herr Mahler informiert über den aktuellen Stand der Planungen zum Ausbau der Salzmünder Straße (2. Bauabschnitt zwischen Knoten Lieskauer Straße und Heidebahnhof). Demnach ist vorgesehen, analog dem 1. Bauabschnitt, beidseitig der 6,50 m breiten Fahrbahn 3,00 m breite Gehwege mit einer Freigabe für Radfahrer herzustellen. Die Oberfläche der Gehwege soll mit fassenlosem Betonpflaster ausgeführt werden. An zwei Stellen sind Querungshilfen für Fußgänger vorgesehen.

Die Planungen werden von den Anwesenden grundsätzlich bestätigt. Es gibt den Hinweis, dass die geplanten Rampen 4,0 m lang sein sollten.

Herr Gergele regt zudem an, dass Autofahrer mit Hinweisschildern darauf aufmerksam gemacht werden sollten, dass Radfahrer legal auf der Fahrbahn fahren dürfen. Herr Schaper und Herr Mahler sehen dies kritisch, da grundsätzlich davon auszugehen ist, dass die Autofahrer die Verkehrsregeln kennen und man deshalb die Verkehrsregeln nicht mit Schildern erläutern muss.

Abschließend weist Herr Mahler darauf hin, dass es am 26.09.2017, 18:00 Uhr, eine Bürgerversammlung zu diesem Straßenausbauvorhaben geben wird (Kulturtreff Halle-Neustadt, Am Stadion 6).

TOP 4: Aktuelle Radverkehrsthemen

4.1 Radfahrstreifen in der Trothaer Straße, Höhe Einmündung Pfarrstraße

Im letzten Jahr wies Herr Zeschmar darauf hin, dass in der Trothaer Straße in stadteinwärtiger Richtung kurz nach der Einmündung Pfarrstraße aufgrund der Straßenverschwenkung der Radfahrstreifen von größeren Fahrzeugen (zumeist LKW) überfahren wird. Eine Lösung für dieses Problem konnte seinerzeit nicht gefunden werden.

Herr Gergele unterbreitet nun den Vorschlag, dass die aus Norden kommende einspurige Führung für den KFZ-Verkehr bis hinter die Verschwenkung nach der Einmündung Pfarrstraße weitergeführt wird, was die Herstellung einer Abstandsfläche zum Radfahrstreifen ermöglichen würde. Herr Möbius sagt eine Prüfung dieses Vorschlags zu (**V.: FB Planen**).



4.2 Radverkehrsführung am Knoten Nordstraße/ Dölauer Straße

Herr Bucher informiert darüber, dass der heute entschuldigte Herr Schuster ihn gebeten hat, einen Vorschlag für eine veränderte Radverkehrsführung im Bereich des Knotens Nordstraße/ Dölauer Straße am RTR zur Diskussion zu stellen. Anlass hierfür ist der tödliche Unfall einer Radfahlerin vor einigen Wochen.

So schlägt Herr Schuster vor, den ca. 30 m langen Radweg nördlich der Einmündung (Ostseite) zu sperren oder rückzubauen (s. Anlage). Seiner Ansicht nach wird so verhindert, dass Radfahrer am Ende dieses Radweges unvermittelt auf die Fahrbahn fahren und in Unfälle verwickelt werden.

Hierzu bemerkt Herr Bade, dass sich der besagte Unfall bereits vor diesem Radwegende ereignet hat. Der Unfall ereignete sich zwischen der Zufahrt Dölauer Straße und der Ausfahrt von diesem Radweg. Zu diesem Zeitpunkt befuhr die Radfahlerin bereits die Fahrbahn. Herr Bade ist deshalb der Meinung, dass der von Herrn Schuster kritisierte Radweg nicht mit dem Unfall im Zusammenhang steht.

Zur Frage, ob der kurze Radweg benutzungspflichtig sei, bemerkt Herr Schaper, dass dies der Fall ist, da die Radfurt auf diesen Radweg zuläuft. Da sich allerdings auch auf der Westseite der Nordstraße ein benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg befindet, kann auch dieser benutzt werden.

Angesichts der Feststellung, dass der kurze Radweg auf der Ostseite kein Grund für den Unfall war, sind die Anwesenden der Meinung, dass dem Vorschlag von Herrn Schuster nicht gefolgt werden sollte.

Herr Gergele weist darauf hin, dass am Radwegende ein Busch steht, der die Sicht beeinträchtigt. Es wird darum gebeten, dass der zuständige Fachbereich den Sachverhalt überprüft und ggf. Verschnittmaßnahmen durchführt (**V.: FB Umwelt**).

4.3 Fahrradwegweisung und –markierungen am Steintor-Knoten

Herr Tucker hält einen Vortrag mit dem Thema „Steintor-Knoten – Radverkehrsführung bzw. -lenkung – Maßnahmenvorschläge auf Basis von Radverkehrszählungen“ (s. Präsentation anbei). Darin beschreibt er zunächst die verschiedenen Radrouten, die über den Bereich verlaufen (z. B. vom Hauptbahnhof in Richtung Reileck und umgekehrt). Um herauszubekommen, wie die Radfahrer in der Praxis fahren, insbesondere ob sie sich an die vorgeschriebene Fahrtrichtung halten, hat Herr Tucker an drei Stellen stichprobenhafte Zählungen gemacht (jeweils 15 min. um 10/11 Uhr, 16/17 Uhr und 17/18 Uhr). Dabei hat sich herausgestellt, dass insbesondere an den Knoten Paracelsusstraße/ Gudrun-Goesecke-Straße (Westseite) und Paracelsusstraße/ Ludwig-Wucherer-Straße (Westseite) sowie in der Magdeburger Straße nördlich des Knotens Krausenstraße (Westseite) relativ viele Radfahrer auf der falschen Seite fahren (50 bzw. 35 und 32 %). Auf der Ostseite dieser Punkte ist der Anteil der Falschfahrer dagegen deutlich geringer.

Aus Sicht von Herrn Tucker verursachen die falsch fahrenden Radfahrer Konflikte insbesondere mit richtig fahrenden Radfahrern, aber auch mit Fußgängern (u. a. aufgrund von Ausweichfahrten über Gehwege). Um diese Konflikte zu verringern, schlägt er vor, die richtige Fahrtrichtung mit Pfeilmarkierungen und Piktogrammen zu verdeutlichen. Die Markierungen sollen dabei auch verhindern, dass Fußgänger fälschlicherweise auf Radwegen laufen und

13/10/2017



Ein Dienst von www.halle.de

stehen (z. B. an den Straßenbahn-Haltestellen). Konkret schlägt Herr Tucker diese Markierungen an 8 Stellen vor (s. Präsentation S. 13).

Desweiteren schlägt Herr Tucker vor, die verschiedenen Routen über den Steintor-Knoten mit Fahrrad-Wegweisern auszuschildern (insgesamt 13 Wegweiser mit Ziel- und Entfernungsangaben, S. Präsentation S. 18 ff).

In der anschließenden Diskussion stellt Herr Möbius zunächst klar, dass sich auch Radfahrer an die geltenden Verkehrsregeln halten müssen. Wäre dies der Fall, würde es wahrscheinlich nicht zu den festgestellten Falschfahrten kommen. Herr Möbius und Herr Bade bezweifeln, dass durch die von Herrn Tucker vorgeschlagenen Markierungen deutlich weniger Radfahrer falsch fahren als derzeit.

Herr Preibisch, Herr Zeschmar und Herr Gergele betonen die Wichtigkeit einer Wegweisung für Radfahrer. So würden jedes Jahr zahlreiche neue Studenten nach Halle kommen, die eine entsprechende Orientierung benötigen.

Herr Spengler erinnert an den Vorort-Termin im Juni diesen Jahres, wo ebenfalls Vorschläge dieser Art gemacht wurden und die Verwaltung eine Prüfung zugesagt hatte.

Herr Wagner stellt klar, dass es sich bei der Fahrrad-Wegweisung um keine Pflichtaufgabe der Stadt handelt. Freiwillige Leistungen seien für den Fachbereich Bauen kaum finanzierbar.

Nichts desto trotz wird von Seiten der Stadtvertreter eine Prüfung und Meinungsbildung zu den Vorschlägen von Herrn Tucker zugesagt (**V.: FB Planen, FB Bauen**).

TOP 5: Protokollkontrolle

5.1 Erledigte Punkte bzw. Themen

1. Zusätzliche Fahrradbügel auf dem Marktplatz (u. a. Marktschlösschen/Tourist-Info),
2. Fahrradbügel am Eingang der Kita in der Großen Wallstraße,
3. Neue Anordnung der Poller westlich der Peißnitzbrücke,
4. Nachsanden an der Pflasterfläche Franzosenweg.

5.2 Offene Punkte bzw. Themen

Nr.	Thema	Zuständigkeit	Aktueller Sachstand	Weitere Vorgehensweise
1	Schaffung einer Fahrmöglichkeit für Radfahrer entgegen der Einbahnstraße Kreuzvorwerk	FB Planen, UVB, FB Bauen	In Abstimmung mit der UVB hat der FB Planen eine neue Lösung erarbeitet.	1. Übergabe der Unterlagen an die UVB, 2. Erarbeitung einer verkehrsrechtlichen Anordnung, 3. Realisierung



Ein Dienst von www.halle.de

2	Errichtung einer Informations-Infotafel zu touristischen Radrouten im Stadtgebiet Halle am Hauptbahnhof	SMG, FB Planen	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
3	Entscheidung zur Fußgängerampel in der Magdeburger Straße (an Straßenbahnhaltestelle)	FB Planen, UVB, FB Bauen	Noch keine Entscheidung	Thematisierung in Mündlicher Anhörung und dortige Entscheidung
4	Bauliche Maßnahmen zur Verhinderung des Parkens an der Durchfahrt Kleine Ulrichstraße – Mühlberg	FB Bauen	Abgestimmter Plan wurde an FB Bauen übergeben.	Realisierung
5	Errichten von Fahrradbügeln vor 2 HWG-Objekten	FB Bauen	Abgestimmte Pläne wurden an FB Bauen übergeben.	Realisierung
6	Sanierung des Fuß- und Radweges südlich des Rennbahnkreuzes	FB Bauen		Sanierung nach Klärung der Finanzierung
7	Einglättung des Weges zwischen dem Rennbahnkreuz und Am Meeresbrunnen (Problem: Baumwurzeln)	FB Bauen/ FB Umwelt, Abt. Stadtgrün		Klärung der technischen Lösung
8	Bitumenkeile an den Überfahrten in der Straße Am Bruchsee auf Nullniveau	FB Bauen		Realisierung
9	Errichtung von Fahrradbügeln vor dem Hallenbad Saline	FB Bauen	Abgestimmter Plan wurde an FB Bauen übergeben.	Realisierung
10	Prüfung von baulichen Maßnahmen zur Verhinderung des Parkens auf dem Radweg in der Dessauer Straße (vor Sparkasse)	FB Planen, UVB, FB Bauen	Plan mit Fahrradbügeln wurde erarbeitet und am RTR vorgestellt. Anregung: Auch ein Geländer wäre vorstellbar.	Thematisierung in Mündlicher Anhörung und dortige Entscheidung
11	Errichten von Pollern am Saale-Radweg zwischen der Äußeren Lettiner Straße und der Einfahrt Kläranlage Lettin	FB Planen, UVB, FB Bauen	Herr Schuster regt an, Poller nur auf der Seite der Kläranlage zu errichten.	Thematisierung in Mündlicher Anhörung und dortige Entscheidung
12	Ermittlung der häufigsten Unfallursachen mit Radfahrerbeteiligung in der Geiststraße und Ludwig-Wucherer-Straße	Polizei	War bislang aus Kapazitätsgründen nicht möglich.	Auswertung (wenn möglich)
13	Weiterer Grünverschnitt am Weg zwischen der Heideallee und der Schwanenbrücke (Holunderbusch östlich Gabelung)	FB Umwelt		Realisierung

13/10/2017



Ein Dienst von www.halle.de

5.3 Weitere Punkte bzw. Themen

5.3.1 Mobile Fahrradabstellanlagen bei Veranstaltungen

In der 46. Sitzung fragte Herr Preibisch, ob der Eigenbetrieb für Arbeitsförderung (EfA) auch mobile Fahrradabstellanlagen bei Veranstaltungen wie z. B. Laternenfest aufstellen kann. Herr Schwenke sagte zu, dies zu prüfen.

Hierzu informiert Herr Bucher, dass nach Rücksprache mit Herrn Schwenke grundsätzlich die Möglichkeit gesehen wird, dass der EfA mobile Fahrradabstellanlagen transportiert und aufstellt. Voraussetzung hierfür ist, dass sich die Abstellanlagen per Hand verladen lassen. Für eine Aufbewahrung der Abstellanlagen hat der EfA derzeit keine Kapazitäten und Möglichkeiten.

Diesbezüglich sollten die Fachbereiche Bauen und Umwelt angefragt werden (**V.: Herr Bucher**).

5.3.2 Foto-Dokumentation zur Verkehrsführung an Baustellen

Herr Tucker hatte in der 46. Sitzung vorgeschlagen, dass die Baufirmen verpflichtet werden sollten, Fotos vom Beginn der Baustelle (Abnahme durch Stadt) und vom Ende zu erstellen und diese der Stadt zu übergeben. Hierzu hat der Fachbereich Sicherheit wie folgt geantwortet:

Eine Richtlinie zur Foto-Dokumentation für Verkehrssicherungseinrichtungen gibt es nicht. Allerdings gibt es diese vom Baulastträger/Fachbereich Bauen für die öffentlichen Flächen (Dokumentation vor und nach der Baustelle). Diese Kriterien werden erfüllt.

Bei größeren, langfristigen Baumaßnahmen erfolgt eine Abnahme und ein dazugehöriges Protokoll durch die Untere Verkehrsbehörde.

Was sollen Fotos aussagen? Es gibt detaillierte Verkehrszeichenpläne und Lagepläne zur Verkehrsanordnung nach § 45 StVO. Die Anordnung enthält Auflagen, die zu erfüllen sind. Vertraglich sind solche Dokumentationen nicht vereinbart. Wer trägt die Kosten?

Mein Team umfasst 4 Mitarbeiter. Bei 4800 Baumaßnahmen pro Jahr ist nicht jede Baustelle verkehrsrechtlich zu kontrollieren. Die fach- und sachgemäße Einrichtung erfolgt durch gebundene Subunternehmer (Verkehrstechnikfirmen). Diese Firmen sind auch vertraglich mit der Kontrolltätigkeit (meist täglich) gebunden.

Durch die Untere Verkehrsbehörde erfolgen Kontrollen im Rahmen der Möglichkeiten und Verfügbarkeit der Mitarbeiter. Auf akute Mängel und Probleme wird sofort und zeitnah reagiert.

Aus Sicht von Herrn Bucher sollte insbesondere der letzte Satz ermuntern, aktiv mitzuwirken. Wie bereits mehrfach in vergangenen Sitzungen angesprochen, äußert Herr Bucher dazu die Bitte, dass diesbezügliche Probleme bei ihm gemeldet werden, damit er sie an die zuständige Stelle weiterleiten kann. Fotos von der jeweiligen Situation wären dazu hilfreich.

Herr Preibisch regt an, Baustellensicherungspläne ähnlich wie in Berlin, im Baustellenbereich aufzuhängen.

13/10/2017



Ein Dienst von www.halle.de

Nachtrag:

Zu dieser Anregung gibt es von Seiten des FB Bauen folgende schriftliche Antwort:

Die Baumaßnahmen werden nach geprüften und genehmigten Plänen ausgeführt. Diese beruhen auf dem Stand der Technik. Dieser ist durch Vorschriften und Richtlinien untersetzt. Die maßgebende Richtlinie ist dabei die Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA).

Für die bauzeitlich erforderliche Änderung von Verkehrsführungen ist eine verkehrsrechtliche Anordnung (VRA) erforderlich, die durch die Untere Verkehrsbehörde ausgestellt wird. Die Anregung des ADFC, Verkehrsführungspläne öffentlich auszuhängen, halten wir für nicht praktikabel und für nicht zielführend, da eine Übersichtlichkeit nicht gegeben ist. Als Beispiel sende ich Ihnen einen Umleitungsplan zur Thomasiusstraße. Die Pläne müssen wetterfest angeschlagen werden.

In der Ankerstraße werden wir 12 Bauzustände haben.

Bisher werden folgende Unterlagen öffentlich angeschlagen:

- *Beschilderungen aus der VRA,*
- *Vorankündigung/ SiGe-Plan Baustellenverordnung,*
- *Ersthelfer, Durchgangsarzt,*
- *Angaben Berufsgenossenschaft,*
- *Bauschild mit Angabe Fördermittelgeber.*

Bei Änderungen werden die Anlieger informiert. Große städtische Baustellen sind im Baustellenkalender unter www.halle.de und werden als Einzelmaßnahme vorgestellt. Das Stadtbahnprogramm ist auf der Internetseite der HAVAG hinterlegt.

5.3.3 Durchlässige Sackgassen

In der 46. Sitzung hatte Herr Tucker einige Vorschläge zu Änderungen an der Beschilderung von für Radfahrer und Fußgänger durchlässigen Sackgassen unterbreitet. Die UVB hat diese Vorschläge geprüft. Derzeit läuft das Anhörungsverfahren.

5.3.4 Baustelle des Fraunhofer-Instituts in der Heideallee

In der 46. Sitzung hatte Herr Sieber die Radverkehrsführung an der Baustelle des Fraunhofer-Instituts kritisiert und Vorschläge zur Verbesserung der Situation unterbreitet. Hierzu gab es eine Antwort von Seiten des Fachbereichs Sicherheit, in der gesagt wurde, dass die Vorschläge nicht sinnvoll oder umsetzbar seien (genauer Wortlaut mit Begründung in der Niederschrift zur 46. Sitzung).

Herr Sieber hat sich dazu wie folgt geäußert:

Ich bin sehr erstaunt und auch entsetzt. Ich kenne doch die besagte Ecke ohne Holzsondern mit Gitterzaun und Kran. Natürlich hat man da mehr gesehen.

Und der Verweis auf die Rücksichtnahmepflicht ist abstrus: Es würde doch nie eine KFZ-Umleitung mit derartiger Frequentierung auf gegenseitige Rücksichtnahme aufbauen.

Vielleicht können Sie die Stellungnahme, soweit es in den nächsten RTR passt, kurz vorstellen, und, falls es Sinn macht, meine Einschätzung dazu.

13/10/2017



Ein Dienst von www.halle.de

Da weder Vertreter des Team Sperrungen noch Herr Sieber anwesend sind, wird kein Sinn darin gesehen, in der heutigen Sitzung weiter darüber zu diskutieren.

Nachtrag:

Bei einem Vorort-Termin an der Baustelle des Fraunhofer-Instituts am 31.08.2017 wurde bekannt, dass der Absperrbereich aus bautechnischen Gründen vergrößert werden muss. Aus diesem Grund wurde entschieden, dass der provisorische Gehweg an der Baustelle voll gesperrt wird und Fußgänger und Radfahrer in den kommenden Monaten über den Weg im Mittelstreifen geführt werden.

5.3.5 Schild „Radfahrer in Gegenrichtung beachten“ in der Geiststraße, Zufahrt Moritzburg-ring/ Universitätsring

Hinsichtlich eines gewünschten größeren Schildes mit der Aufschrift „Radfahrer aus Gegenrichtung beachten“ informiert Herr Wagner, dass ein solches Schild aus Sicherheitsgründen (einzuhaltende Mindesthöhe Unterkante) nicht angebracht werden kann.

5.3.6 Ampel Delitzscher Straße/ Paul-Singer-Straße/ Kurze Straße

Herr Wagner informiert, dass die von Herrn Tucker geforderten technischen Veränderungen an der Ampel Delitzscher Straße/ Paul-Singer-Straße/ Kurze Straße Kosten in Höhe von ca. 5.000 € verursachen würden. Der Fachbereich Bauen vertritt nach wie vor die Meinung, dass ein derartiger Aufwand nicht im Verhältnis zum Nutzen steht.

5.3.7 Radverkehr entgegen der Einbahnstraße in der Geschwister-Scholl-Straße (westlicher Teil)

Hinsichtlich der für eine Zulassung des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße in der Geschwister-Scholl-Straße (westlicher Teil) notwendigen Veränderungen an der LSA zur Trothaer Straße informiert Herr Wagner, dass diese Kosten in Höhe von ca. 23.000 € verursachen würden. Diese Mittel stehen hierfür derzeit nicht zur Verfügung.

TOP 6: Sonstiges

6.1 Unfallauswertung Polizei

Herr Bade bittet um Bekanntgabe folgender Information:

Bisher erfolgten im Runden Tisch Rad die Vorstellungen von Verkehrsunfallzahlen im allgemeinen Trend und letztmalig auch zu einzelnen Straßen. In Verbindung mit dieser Vorstellung erging der Hinweis, dass diese Zahlen ausschließlich für die Arbeit des Runden Tisch Rad vorgesehen sind. Eine Nutzung außerhalb dieser Gruppe bedarf der Zustimmung, da die Ergebnisse ohne Hintergrundwissen zu falschen Ergebnissen führen könnten.

Die vorgestellten Zahlen wurden zu anderen Zwecken genutzt, welches zu missverständlichen Ergebnissen führte.

In der Zukunft werde ich im Runden Tisch Rad ausschließlich nur noch Trendentwicklungen der Beteiligung von Radfahrern an Verkehrsunfällen in der Stadt Halle vorstellen können.

13/10/2017



Ein Dienst von www.halle.de

Unfallanalysen ohne Vorliegen einer besonderen Unfallhäufung können in Zukunft nicht mehr vorgestellt werden. Dazu zählen nicht die Ergebnisse von Unfallhäufungsstellen.

Zusatzhinweis:

Die Verkehrsunfalldaten werden innerhalb der Polizei zu deren Aufgabenerfüllung ausgewertet. Zusätzlich erfolgt die Weitergabe der Daten an die Stadt Halle und das Statistische Landesamt Sachsen-Anhalt.

Herr Preibisch hält dies für nicht akzeptabel, es handele sich bei den Unfalldaten schließlich um nicht datengeschützte, unpersonliche Statistikdaten. Nur durch ihre Auswertung könnten Schlüsse für die Unfallprävention gezogen werden und über die Abhilfe zum Beispiel durch verkehrsrechtliche Maßnahmen gesprochen werden. Außerdem könnten Hinweise für zukünftige Straßenplanungen gewonnen werden, da sich auch an neuen Radverkehrsanlagen wie z. B. der Delitzscher Straße eine erhebliche Anzahl von Unfällen ereignet hätten. Interessierte Radfahrer könnten ohne die Kenntnis derartiger Daten nur eingeschränkt sachkundige Hinweise geben.

6.2 Radfahrstreifen Reilstraße, in Höhe Haus Nr. 112

Herr Preibisch weist darauf hin, dass auf der seit Kurzem markierten Sperrfläche in der Reilstraße, vor dem Haus Nr. 112 (Textilpflegefirma), nach wie vor gehalten und geparkt wird, was auch den Radverkehr behindert. Er fordert deshalb bauliche Veränderungen (z. B. Leitboys) und die Einrichtung einer legalen Haltemöglichkeit für Kunden des betreffenden Geschäfts. Es wird eine Prüfung zugesagt (**V.: UVB**).

6.3 Aufwölbungen auf der Fahrbahn an der Klausbrücke

Außerdem weist Herr Preibisch darauf hin, dass sich auf der Fahrbahn im Bereich der Klausbrücke Aufwölbungen gebildet haben. Auch hierzu wird eine Prüfung zugesagt (**V.: FB Bauen**).

Nächste Termine: 26.10.2017,
07.12.2017.