



Niederschrift

55. Sitzung „Runder Tisch Radverkehr“ (RTR)

am 06.12.2018, 16:00 Uhr, Technisches Rathaus, Hansering 15, Zi. 542

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

1. Auswertung der Unfallstatistiken in der Geiststraße und Bernburger Straße,
2. Überlegungen zur Radverkehrsnetzgestaltung im Stadtgebiet Halle (Saale),
3. Fahrbahnbreite am Riveufer,
4. Protokollkontrolle,
5. Sonstiges.

TOP 1: Auswertung der Unfallstatistiken in der Geiststraße und Bernburger Straße

Herr Bade stellt Ergebnisse der Auswertung von Unfällen mit Radfahrern in der Geiststraße und Bernburger Straße vor (vgl. beigefügte Präsentationen).

1.1 Geiststraße

In den Jahren 2015, 2016 und 2017 ereigneten sich in der Geiststraße insgesamt 23 registrierte Unfälle mit Radfahrern. Die häufigste Unfallursache war dabei ruhender Verkehr (insgesamt 8 Unfälle). Vier Unfälle davon ereigneten sich durch öffnende Fahrzeugtüren.

Bei insgesamt 9 Unfällen sind Radfahrer an der Schiene gestürzt, wobei Alleinunfälle von Radfahrern eher selten waren (2 Unfälle). Bei den Alleinunfällen kann allerdings auch davon ausgegangen werden, dass zahlreiche Unfälle dieser Art nicht bei der Polizei gemeldet wurden (z. B. bei Sturz an der Schiene ohne schwere Verletzung).

Im nördlichen Straßenabschnitt gibt es im Vergleich zum südlichen Straßenabschnitt eine größere Konzentration der Unfälle, was daran liegen dürfte, dass dort die Straßenbreite geringer ist und sich der dortige Parkstreifen unmittelbar neben dem Straßenbahngleis befindet (im Unterschied zum südlichen Straßenabschnitt).

In der Diskussion zu diesen Ergebnissen wird angesichts der Unfälle öffnenden Fahrzeugtüren der Vorschlag unterbreitet, zwischen den Schienen Fahrradpiktogramme zu markieren, um so den Radfahrern eine deutliche Empfehlung zu geben, wo sie fahren sollten, um genügend Abstand zu den parkenden Fahrzeugen zu haben. Außerdem würde Autofahrern damit angezeigt, dass die Radfahrer dort zurecht fahren.

Herr Bade merkt dazu an, dass es diesen Vorschlag schon vor einigen Jahren gab, die Verwaltung aber eine ablehnende Meinung dazu vertrat. Herr Bucher schlägt vor, dass diese Meinung angesichts der vorliegenden Unfallergebnisse überdacht werden sollte (**V.: FB Planen, FB Sicherheit, FB Bauen, Polizei**).

Herr Gergele weist darauf hin, dass zahlreiche Autofahrer Radfahrer überholen und dabei entgegenkommende Radfahrer gefährden. Aufgrund dessen würden viele Radfahrer in stadtauswärtiger Richtung auf dem Gehweg fahren, wo sie wiederum mit Fußgängern in Konflikt kommen. Um diese Überholvorgänge zu verhindern, spricht er sich für eine durch-



Ein Dienst von www.halle.de

gängige Sperrlinie in Fahrbahnmitte aus. Auch dieser Vorschlag soll geprüft werden (**V.: FB Sicherheit, FB Bauen, Polizei**).

Herr Sieber weist darauf hin, dass Radfahrer die in stadteinwärtiger Richtung zwischen den Schienen fahren, ungern im abschüssigen Abschnitt die Außenschiene überfahren. Er schlägt deshalb vor, vor Beginn des abschüssigen Abschnittes einige Pkw-Stellplätze zu entfernen, damit Radfahrer bereits dort in den Seitenbereich wechseln können. Auch dieser Vorschlag soll geprüft werden (**V.: FB Planen, FB Sicherheit, FB Bauen, Polizei**).

Abschließend wünscht Herr Gergele, dass die Polizei Kontrollen der Abstände von Kfz beim Überholen von Radfahrern durchführt. Herr Bade soll sich hierzu eine Meinung bilden (**V.: Polizei**).

1.2 Bernburger Straße

In den Jahren 2015, 2016 und 2017 ereigneten sich in der Bernburger Straße insgesamt 13 registrierte Unfälle mit Radfahrern. Bei all diesen Unfällen waren Pkw beteiligt (also keine Unfälle mit anderen Verkehrsmitteln oder Alleinunfälle). Drei Unfälle davon ereigneten sich mit öffnenden Fahrzeurtüren. Eine besondere Konzentration der Unfälle war nicht festzustellen.

In der Diskussion zu den Ergebnissen spricht sich Herr Gergele angesichts der Unfälle mit ruhendem Verkehr für eine Wegnahme des Parkstreifens auf der Westseite und die Markierung eines Radfahrstreifens aus. Herr Bade merkt hierzu an, dass es sich insgesamt um relativ wenige Unfälle dieser Art handelt (durchschnittlich einer pro Jahr). Außerdem bestünde die Notwendigkeit für Haltevorgänge von Lieferfahrzeugen.

Herr Bucher informiert, dass in der Stadtverwaltung derzeit erneut über die bereits am RTR vorgestellte Lösung mit einem Schutzstreifen diskutiert wird. Bei dieser Lösung könnten die vorhandenen Stellplätze beibehalten und ein Sicherheitsabstand zwischen Schutz- und Parkstreifen kenntlich werden, wodurch Unfälle mit öffnenden Fahrzeurtüren vermieden werden könnten.

Herr Spengler weist darauf hin, dass auch ein besserer Fahrbahnzustand erforderlich ist. Dies gilt insbesondere für den Bereich der Gleisquerung an der Kreuzung Mühlweg. Herr Sander merkt dazu an, dass im nächsten Jahr dort Reparaturen vorgesehen sind.

Nach Auffassung von Herrn Preibisch würde eine Einführung von Tempo-30 die Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger erhöhen. Es komme immer wieder zu gefährlichen Überholvorgängen ohne den erforderlichen Seitenabstand. Er geht auch davon aus, dass Tempo-30 nicht dem Ziel der ÖPNV-Beschleunigung entgegen stehen würde, da seiner jahrelangen Beobachtung nach, die Straßenbahn auf Grund der Verkehrsverhältnisse und Länge der Straße kaum Tempo-30 erreichen dürfte. Eine Auswertung der Fahrtenschreiber dürfte dies bestätigen.

Stadtverwaltung und Polizei werden sich zu diesem Vorschlag eine Meinung bilden (**V.: FB Planen, FB Sicherheit, Polizei**).



TOP 2: Überlegungen zur Radverkehrsnetzgestaltung im Stadtgebiet Halle (Saale)

Herr Gergele hat sich beschäftigt mit dem Thema der Hauptrouten für den Radverkehr in Halle (Saale). In seinem Vortrag (s. Präsentation anbei) weist er dabei zunächst auf das Hauptnetz des Radverkehrs gemäß der aktuell gültigen Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) und die darin enthaltenen „Radrouten mit Priorität“ hin.

Auf Grundlage der „Heatmap“ des Anbieters www.strava.com erläutert er die aus seiner Sicht wichtigsten Routen durch das Stadtgebiet. Im nördlichen Stadtgebiet fällt dabei der Blick auf die stark befahrene Achse Trothaer Straße - Reilstraße - Bernburger Straße – Geiststraße. Da diese Straßen aus seiner Sicht Defizite für den Radverkehr aufweisen, sollte überlegt werden, Nebenstraßen wie die Schleiermacherstraße für den Radverkehr attraktiver zu machen. Diese könnte in Verbindung mit der Carl-von-Ossietzky-Straße auch eine Alternative zur Ludwig-Wucherer-Straße darstellen.

Eine weitere wichtige Verbindung im Norden ist die durch die Seebener Straße bis zur Saalepromenade und weiter über das Riveufer zur Ziegelwiese. Hier wäre es wichtig, die Seebener Straße für Radfahrer z. B. durch Entfernen des halbseitigen Gehwegparkens sicherer und attraktiver zu gestalten.

In Ost-West-Richtung sei vor allem die Achse Mühlweg – Peißnitzinsel wichtig. Dabei sollte der Mühlweg für den Radverkehr attraktiver gemacht werden, z. B. mit Tempo-30.

Im mittleren Stadtgebiet sieht man auf der „Heatmap“, dass die meisten Radfahrer in der Nord-Süd-Relation die Route über die Große Ulrichstraße – Marktplatz – Schmeerstraße – Rannische Straße – Steinweg – Beesener Straße befahren. Diese Route sei allerdings aufgrund der Straßenbahngleise für Radfahrer nicht optimal, weswegen auch hier nach parallelen Alternativen geschaut werden sollte. Bei der Kleinen Ulrichstraße besteht dabei das Problem, dass diese als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen und damit Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben ist, was ebenfalls nicht attraktiv für den Radverkehr sei.

In West-Ost-Richtung sei insbesondere die Verbindung zum Hauptbahnhof wichtig. Hierbei sollte überlegt werden, die Leipziger Straße für den Radverkehr ganztägig zu öffnen, da nach Auffassung von Herrn Gergele die offizielle Umleitung über die Franckestraße zu unattraktiv sei.

Im südlichen Stadtgebiet stellt neben der Beesener Straße mit Weiterführung Elsa-Brändström-Straße die Merseburger Straße die wichtigste Verbindung für Radfahrer dar. Alternativ zur Merseburger Straße sollte die parallele Route durch den Thüringer Bahnhof, den Europaweg und die Ottostraße aufgewertet werden. Problematisch sei in Nord-Süd-Richtung die Querung des Riebeckplatzes.

Um einen Eindruck von der tatsächlichen Radfahrermengen zu bekommen, schlägt Herr Gergele vor, an Hauptradrouten Zählstellen zu errichten.

In der Diskussion zu diesen Überlegungen und Vorschlägen weist Herr Bucher darauf hin, dass viele der benannten Routen auch Teil des Hauptnetzes der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) sind. Die Erfahrungen hätten gezeigt, dass Radfahrer bei alltäglichen Fahrten lieber die direktesten Routen entlang der Hauptstraßen bevorzugen und weniger durch Nebenstraßen fahren. Problem sei hierbei auch, dass die Nebenstraßen häufig



Ein Dienst von www.halle.de

schlecht befahrbare Oberflächen hätten, was sich auch mittelfristig nicht grundsätzlich ändern wird.

Herr Rebenstorf fragt, ob eine neu zu schaffende Radroute entlang der S-Bahn-Trasse zwischen Trotha und Hauptbahnhof sinnvoll wäre. Dabei könnte er sich z. B. einen straßenbegleitenden Radweg entlang der aktuell wieder diskutierten Zootrasse zwischen Paracelsusstraße und Trotha vorstellen. Die anwesenden aktiven Radfahrer begrüßen diese Idee.

Herr Zeschmar weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass mit dem Unteren Galgenbergweg bereits ein Weg entlang der S-Bahn-Trasse existiert. Dieser müsste lediglich ausgebaut werden.

Desweiteren betont Herr Rebenstorf die Wichtigkeit weiterer Saalequerungen für den Radverkehr. So könnte mit dem nördlichen Saaleübergang auch ein straßenbegleitender Radweg als attraktive Verbindung für Radfahrer zwischen Trotha und Lettin hergestellt werden. Konzeptionell angedacht sei darüber hinaus auch eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke in Höhe der ehemaligen Papiermühle in Kröllwitz. Weit fortgeschritten sei dagegen die Planung bei der Fuß-/ Radverbindung zwischen der Franz-Schubert-Straße und der Südspitze Peißnitz. In Verbindung mit diesen Saalequerungen sollten die Wege entlang der Saale weiterentwickelt werden, wodurch auch attraktive Routen für Radfahrer entstehen würden.

Nach Auffassung von Herrn Gergele bedürfe es in Halle mindestens zwei Routen je Himmelsrichtung, bei denen der Radverkehr uneingeschränkte Priorität hat.

Herr Wagner (Die Linke) betont die Wichtigkeit guter Radverkehrsbedingungen in der Willy-Brandt-Straße als Verbindung zwischen dem Rannischen Platz und dem Hauptbahnhof. Diese Strecke dient ihm als Beispiel, dass bei den Überlegungen der Stadt zur Strukturierung von Haupttrouten für den Radverkehr man um die Diskussion um den Wegfall von Parkstreifen am Fahrbahnrand nicht umher kommt.

TOP 3: Fahrbahnbreite am Riveufer

Herr Rebenstorf informiert, dass der Stadtrat in seiner Sitzung am 24.10.2018 u. a. Folgendes beschlossen hat:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen zur Hochwasserfolgemaßnahme Riveufer im Hinblick auf folgende Punkte zu überarbeiten:

...

Die Fahrradstraße wird auf eine Maximalbreite von 3,50 m verkleinert, um für Baumscheiben der Alleebaumreihe zwischen Straße und Promenade mehr Platz zu ermöglichen.

...

Die überarbeiteten Planungen werden dem Stadtrat erneut zur Beschlussfassung vorgelegt.

Herr Rebenstorf fragt, welche Meinung die Teilnehmer am RTR zum Thema der Fahrbahnbreite haben.

Herr Otto merkt an, dass bei einer Fahrbahnbreite von 3,50 m eine Einbahnstraßenführung erforderlich wird und 3,50 m das Mindestmaß für eine Radverkehrsführung in Gegenrichtung von Einbahnstraßen ist (bei Führung im Mischverkehr ohne Ausweichstellen).



Ein Dienst von www.halle.de

Herr Richter weist darauf hin, dass laut den „Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen“ bei Fahrradstraßen eine Durchfahrtbreite von 4,00 m nicht unterschritten werden soll.

Von Seiten der aktiven Radfahrer wird sich mehrheitlich für diese Fahrbahnbreite von 4,00 m bzw. die Beibehaltung der jetzigen Breite von 5,00 m ausgesprochen und auch die Beibehaltung der Fahrradstraße gefordert. Herr Gergele vertritt dagegen die Auffassung, dass auch eine Fahrbahnbreite von 3,50 m akzeptabel wäre, da bei einem Wegfall der Stellplätze auch mit einer deutlichen Reduzierung des Kfz-Verkehrs zu rechnen ist.

Herr Bucher befürchtet bei einer Fahrbahnbreite von 3,50 m dass noch mehr Radfahrer als heute bereits schon auf dem Gehweg fahren, um die dann relativ engen Begegnungsfälle mit Pkw zu vermeiden. Wenn ein Lkw oder Reisebus entgegen kommt, müssten Radfahrer dann sogar absteigen, was ebenfalls zum Fahren auf dem Gehweg verleitet.

Hinsichtlich der Begehbarkeit des westlichen Gehweges weist Herr Spengler darauf hin, dass dort Reparaturen erforderlich sind. Der FB Bauen wird deshalb geben, dies zu prüfen (**V.: FB Bauen**).

TOP 4: Protokollkontrolle

4.1 Erledigte Punkte bzw. Themen

1. Schaffung einer Fahrtrmöglichkeit für Radfahrer entgegen der Einbahnstraße Kreuzvorwerk,
2. Errichtung von Fahrradbügeln zur Verhinderung des Parkens an der Durchfahrt Kleine Ulrichstraße – Mühlberg,
3. Errichtung von Fahrradbügeln vor dem Hallenbad Saline,
4. Ermittlung der häufigsten Unfallursachen mit Radfahrerbeteiligung in der Geiststraße (s. TOP 1),
5. Kenntlichmachung von Pollern am Geh-/Radweg entlang der Europachaussee zwischen Dieselstraße und Äußerer Kasseler Straße (Reflektionsbänder bzw. Austausch der Poller),
6. Beseitigung der Asphaltwellen an der Klausbrücke.

4.2 Offene Punkte bzw. Themen

Nr.	Thema	Zuständigkeit	Aktueller Sachstand	Weitere Vorgehensweise
1	Errichtung einer Informationstafel 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
2	Sanierung des Fuß- und Radweges südlich des Rennbahnkreuzes	FB Bauen	Vorort-Termin fand statt, Kosten wurden ermittelt	1. Einplanung der erforderlichen Mittel, 2. Realisierung

09.01.2019



Ein Dienst von www.halle.de

3	Ermittlung der häufigsten Unfallursachen mit Radfahrerbeteiligung in der Ludwig-Wucherer-Straße	Polizei	War bislang aus Kapazitätsgründen nicht möglich.	Auswertung (wenn möglich)
4	Prüfung baulicher Verbesserungen an der Fahrbahnoberfläche in der Burgstraße zwischen Riveufer und Peißnitzstraße (stadteinwärts)	HAVAG	In der 48. KW wurden Gefahrenstellen durch Reparaturasphalt entschärft.	Übrige Mängelbeseitigung in 2019
5	Radweg an Kreuzung Burgstraße/ Seebener Straße/ Fährstraße	FB Planen	FB Planen hat eine Lösungsmöglichkeit entwickelt	1. Erarbeiten eines Planes, 2. Abstimmung, 3. Realisierung
6	Prüfung von Spurmarkierungen an den Rampen der Peißnitzbrücke	Hr. Gergele	Lagepläne wurden Herrn Gergele übergeben	Erstellung einer Skizze
7	Verbesserung des Wegzustandes zwischen Ochsenbrücke und Riveufer im Sinne einer Übergangslösung	FB Umwelt, FB Bauen		Abstimmung über bauliche Lösung
8	Verbesserung der Fuß- und Radverkehrssituation in der Heideallee, Westseite	FB Planen, FB Bauen	Getrennter Geh- und Radweg verläuft auf Pflaster- und Schotterfläche	1. Erarbeitung einer Lösung, 2. Realisierung
9	Verbesserung des Fahrbahnzustandes im Bereich der Straßenbahnschienen in der Geiststraße	HAVAG		Mängelbeseitigung 2019
10	Verbreiterung des Radweges in der Trothaer Straße, vor Einmündung Morlstraße	FB Planen, FB Bauen		1. Erarbeitung einer Lösung, 2. Realisierung
11	Markierung Radfurt am Knoten Merseburger Straße/ Regensburger Straße	FB Bauen	Verkehrsrechtliche Anordnung liegt vor	Realisierung
12	Offene Punkte aus Niederschrift Vororttermin Europachaussee	FB Planen, FB Bauen		

4.3 Weitere Punkte bzw. Themen

4.3.1 Unfallsituation am Geh-/Radweg entlang der Europachaussee

In der 54. Sitzung am RTR thematisierte Herr Tucker die Verkehrssituation für Radfahrer entlang der Europachaussee im Abschnitt zwischen der Merseburger Straße und Delitzscher Straße. Dabei sah er insbesondere an folgenden Stellen Unfallgefahren für Radfahrer:

1. Radfahrerquerung über die Grenzstraße in Höhe der Brücke über die Europachaussee (Westseite),
2. Radfahrerfurt im Zuge der Dieselstraße (Nordseite) über die Abfahrtsrampe von der Europachaussee,
3. Radfahrerquerung über die Auf- und Abfahrtsrampe zu bzw. von der Europachaussee im Zuge der Dieselstraße (östlich der Europachaussee).

09.01.2019



Ein Dienst von www.halle.de

Herr Bucher informiert, dass aufgrund dessen eine Unfallanalyse für den Zeitraum zwischen dem 01.01.2014 und 31.10.2018 erfolgte. Dabei gab es folgende Ergebnisse:

1. Radfahrerquerung über die Grenzstraße in Höhe der Brücke über die Europachaussee (Westseite)

Hier ereignete sich im benannten Zeitraum ein Unfall mit Radfahrerbeteiligung. Dieser passierte allerdings nicht beim Queren über die Grenzstraße, sondern beim Abbiegen eines Kfz in Richtung Leipziger Chaussee.

2. Radfahrerfurt im Zuge der Dieselstraße (Nordseite) über die Abfahrtsrampe von der Europachaussee

Hier ereigneten sich im benannten Zeitraum insgesamt 8 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung. Die häufigsten Unfallursachen waren dabei die Nichtbeachtung der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen und verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile (insbesondere von Radfahrern in der falschen Richtung).

3. Radfahrerquerung über die Auf- und Abfahrtsrampe zu bzw. von der Europachaussee im Zuge der Dieselstraße (östlich der Europachaussee)

Hier ereigneten sich im benannten Zeitraum keine Unfälle mit Radfahrerbeteiligung.

Angesichts dessen sieht die Stadtverwaltung lediglich am Punkt Nr. 2 Handlungsbedarf. Nachdem in diesem Jahr die Furtmarkierung erneuert und ein Radfahrerpiktogramm aufgebracht wurde, prüft die Stadtverwaltung jetzt noch weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer.

Hinsichtlich einer besseren Erkennbarkeit des straßenbegleitenden Geh- und Radweges bei Dunkelheit spricht sich Herr Preibisch für weiße Linien an den Rändern des Geh- und Radweges aus. Er verweist dabei auf entsprechende Ausführungen in der ERA 2010 (S. 69). Die Verwaltung wird dies prüfen (**V.: FB Planen, FB Sicherheit, FB Bauen**).

4.3.2 Fahrradabstellanlagen an der Pferderennbahn und am HAVAG-Service-Center

Herr Bucher informiert, dass am Eingang der Pferderennbahn derzeit 7 Fahrradbügel vorhanden sind. Im Moment kann nicht eingeschätzt werden, wie groß der Bedarf an Renntagen ist. Dies sollte an einem Renntag beurteilt werden. In diesem Zusammenhang weist Herr Bucher darauf hin, dass die Veranstaltungen an der Pferderennbahn von privater Seite (bzw. Vereinen) organisiert werden, weswegen die Stadt hier grundsätzlich nicht angehalten ist, für Stellplätze zu sorgen.

Zur Situation am HAVAG-Service-Center bemerkt Herr Bucher, dass hier vor allem ein Platzproblem besteht, da der Gehweg in dieser Hauptgeschäftsstraße so breit wie möglich sein sollte. Herr Spengler schlägt dazu vor, das Anbringen einer Stange vor dem Schaufenster zu prüfen (**V.: FB Planen**).

4.3.3 Verhinderung des Sandeintrages in der Talstraße von der Zufahrt zum Gestüt Kreuz

Hierzu informiert der Fachbereich Sicherheit wie folgt:



Ein Dienst von www.halle.de

In der Talstraße, kurz vor dem Beginn der Ernst-Grube-Straße, existiert eine lange unbefestigte Zufahrt zum Gestüt Kreuz. Diese Zufahrt befindet sich zum größten Teil auf einem privaten Grundstück. Die letzten 15 m sind Eigentum der Stadt.

An dieser Stelle kommt es bei seltenen Starkregen-Ereignissen zu Verschmutzungen des direkt angrenzenden Gehweges und dann abgeschwächt des dahinterliegenden Radweges. Bisher stellte dieser Sachverhalt kein Problem für die Sicherheit des Radverkehrs dar. Verhindern lässt sich eine eventuelle Verschmutzung des Radweges bei extremen Witterungsverhältnissen nicht. Möglicherweise könnte die Befestigung der gesamten Zufahrt (ca. 100 m Länge, davon 15 m städtisch) eine Verbesserung bringen. Hier stände jedoch Aufwand und Nutzen in keinem angemessenen Verhältnis.

Zu bemerken ist auch noch, dass die Geh- und Radwege im betreffenden Abschnitt der Talstraße ohnehin 4x jährlich durch die Stadt einer Grundreinigung unterzogen werden (Reinigungsstufe C der Straßenreinigungssatzung).

Durch die Öffnung des Kreuzvorwerk auch für den MIV, dürfte eine generelle Befahrung dieses Privatweges nicht mehr stattfinden und somit auch Sandeintragung zur Talstraße sich merklich verringern.

4.3.4 Radverkehrssituation an der Gleisquerung Dölauer Straße, gegenüber Netto

Herr Bucher informiert, dass die Stadtverwaltung derzeit prüft, ob an der betreffenden Stelle eine bessere Lösung für den Radverkehr realisierbar ist (**V.: FB Planen, FB Sicherheit**).

Herr Sieber weist darauf hin, dass die Befahrbarkeit des Radweges entlang der Dölauer Straße durch seitlichen Grünbewuchs eingeschränkt ist. Der Fachbereich Umwelt wird deshalb gebeten, die Situation zu überprüfen und ggf. für Abhilfe zu sorgen.

5. Sonstiges

5.1 Information über Realisierung von Fahrradstraßen

Herr Bucher gibt bekannt, dass folgende neue Fahrradstraßen ausgewiesen wurden:

- Mansfelder Straße zwischen Rennbahnkreuz und Zufahrt Sandanger,
- Franckestraße (Nebenstraße vor K & K),
- Straßen An der Wilden Saale und Peißnitzinsel bis Gut Gimritz.

5.2 Halten/ Parken auf Radfahrstreifen in der Reilstraße

Herr Gergele weist darauf hin, dass nach wie vor das Problem besteht, dass in der Reilstraße in Höhe des Hauses Nr. 112 auf dem dortigen Radfahrstreifen gehalten oder geparkt wird. Da dieses Problem offenbar nicht durch Kontrollen gelöst werden kann, fordert er bauliche Maßnahmen. Von Seiten der Verwaltung wird eine Prüfung zugesagt. (**V.: FB Planen, FB Sicherheit, FB Bauen**).

Nächster Termin: 21.02.2019, 16:00 Uhr.