

**Niederschrift****18. Sitzung „Runder Tisch Radverkehr“ (RTR)****am 26.01.2012, 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. Aussprache zu den Inhalten des Entwurfs der Fortschreibung der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale),
2. Aktuelle Probleme des Radverkehrs in Halle (Saale),
3. Aussprache zum Papier der AG Radverkehr im VEP 2025,
4. Protokollkontrolle.

**TOP 1: Aussprache zu den Inhalten des Entwurfs der Fortschreibung der Radverkehrskonzeption (RVK) der Stadt Halle (Saale)**

In der 17. Sitzung des RTR gab es eine erste Vorstellung der Inhalte des Entwurfs der Konzeption. Die diesbezüglichen Unterlagen wurden nach der 17. Sitzung an die Teilnehmer des RTR per E-Mail verteilt. In der 18. Sitzung wurde über die Inhalte (insbesondere auch Führung von Radrouten) diskutiert.

Zu den „Radrouten mit Priorität“ stellt Herr Bucher dar, welche Abweichungen im Vergleich zu den alten Verläufen (entspr. RVK von 1995) vorgeschlagen werden. Hierzu gibt es folgende Diskussionsergebnisse:

Radroute A (Neustadt – Stadtzentrum)

Herr Weißenborn gibt hierzu die Anregung, auch den alten Routenverlauf durch Halle-Neustadt im Konzept zu belassen. Herr Bucher bemerkt hierzu, dass bei diesem Routenverlauf die Problematik besteht, dass diese auch durch Fußgängerbereiche geführt wird. Um keine Konflikte mit Fußgängern zu erzeugen, sollte diese Route nicht ausgewiesen werden. Unabhängig davon ist die (alte) Route aber bereits heute durchgängig gut befahrbar.

Radroute B (Wörmlitz / Silberhöhe / Südstadt – Stadtzentrum)

Auch bei dieser Route wurde vom ursprünglichen Verlauf Abstand genommen, da auch hier Fußgängerbereiche (in diesem Fall der Pestalozzipark) betroffen waren und diesbezügliche Konflikte vermieden werden sollten. Die neuen Routen verlaufen deshalb entlang von geradlinigen Hauptstraßen. Hierzu gibt es keine Einwände.

Radroute C (Ammendorf – Stadtzentrum / Hauptbahnhof)

Bei dieser Route wurde vom ursprünglichen Verlauf abgewichen, da diese insbesondere im Bereich der Huttenstraße und der Turmstraße recht umwegig und problematisch ist. Aus diesem Grund wurde die Merseburger Straße ausgewählt, da über diese sowohl Stadtzentrum als auch Hauptbahnhof auf recht direkten Wegen erreicht werden können.

Herr Preibisch regt hierzu an, perspektivisch die Radwege der Merseburger Straße im Sinne von „Schnell-Radwegen“ auszubauen. Dabei soll es für schnell fahrende Radfahrer möglich sein, langsam fahrende Radfahrer zu überholen, was Wegbreiten von ca. 2,50 voraussetzt.

Herr Möbius gibt dazu zu bedenken, dass es aufgrund der begrenzten Straßenraumbreiten in vielen Abschnitten nicht möglich sein wird, diese Breiten zu realisieren.

Herr Sieber schlägt vor, die Route zum Stadtzentrum nicht über die Merseburger Straße, sondern über die Alte Heerstraße, Elsa-Brändström-Straße, Beesener Straße, den Steinweg und die Rannische Straße zum Marktplatz zu führen. Hierzu bemerkt Herr Bucher, dass die Stadtverwaltung Probleme darin sieht, eine solche Routenführung auszuweisen, da dann auch schwächere Radfahrer (ältere Kinder, Rentner etc.) animiert werden, die Gleisbereiche des Steinweges und der Rannischen Straße zu befahren, was zum einen Sturzgefahren in sich birgt und zum anderen zu Behinderungen des Straßenbahnverkehrs führen kann. Aus diesem Grund sollte eine Route ausgewiesen werden, auf der man diese Gleisbereiche umfahren kann. Unabhängig davon soll aber dennoch auch weiterhin die Befahrung der Strecke Steinweg – Rannische Straße – Marktplatz möglich sein. Im Sinne eines Kompromisses wird die von Herrn Sieber vorgeschlagene Routenführung als „ergänzende Stadtteilverbindung“ im Hauptnetz dargestellt.

#### Radroute D (Seeben – Trotha – Stadtzentrum)

Herr Zeschmar regt an, eine ergänzende Route zwischen Trotha, dem Steintor und dem Hauptbahnhof aufzunehmen. Herr Bucher bemerkt dazu, dass eine solche Route als „ergänzende Stadtteilverbindung“ vorgesehen ist. In diesem Zusammenhang bedankt sich Herr Bucher bei den zahlreichen Hinweisen zur RVK, die Herr Zeschmar im Vorfeld der Sitzung übergeben hat.

Herr Dr. Meister spricht das Problem an, dass die Kleine Ulrichstraße als „Verkehrsberuhigter Bereich“ ausgewiesen ist, was auch Radfahrer zwingt, in Schrittgeschwindigkeit zu fahren. Ein derartiges „Ausbremsen“ ist im Zuge einer Hauptradroute nicht nutzergerecht. Angesichts dessen sollte entweder die Route durch die Große Ulrichstraße geführt werden oder in der Kleinen Ulrichstraße eine Fahrtgeschwindigkeit von 20 km/h möglich sein.

Herr Sturm bemerkt dazu, dass die gewünschte Außenbestuhlung auf der Fahrbahn nur in Verkehrsberuhigten Bereichen verkehrsrechtlich möglich ist. Herr Möbius merkt dazu an, dass es politisch sicherlich nicht möglich ist, die Außengastronomie von der Straße zu verdrängen. Aus diesem Grund sieht auch er momentan keine Alternative zum Verkehrsberuhigten Bereich.

Zur Führung der Radroute durch die Große Ulrichstraße kommen aus Sicht der Stadtverwaltung die gleichen Argumente zum Tragen wie beim Steinweg und der Rannischen Straße (s. Radroute B). So sollen auch hier nicht die schwächeren Radfahrer aufgrund einer Routenbeschilderung animiert werden, in Gleisbereichen zu fahren. Radfahren soll aber dennoch in beiden Richtungen erlaubt bleiben. Im Sinne eines Kompromisses wird die vorgeschlagene Routenführung durch die Große Ulrichstraße als „ergänzende Stadtteilverbindung“ im Hauptnetz dargestellt.

#### Radroute E (Reideburg – Stadtzentrum)

Die Teilnehmer des RTR sind grundsätzlich einverstanden mit der neuen Routenführung entlang der Delitzscher Straße (anstatt Reideburger Straße).

Mehrere Anwesende sprechen sich dafür aus, die obere Leipziger Straße zumindest bergauf für den Radverkehr frei zu geben. Hierzu bemerken Herr Sturm und Herr Bade, dass eine solche Einrichtungs-Radverkehrsführung in Fußgängerzonen verkehrsrechtlich nicht zulässig und praktikabel sei. Im Übrigen sei in diesem Fall mit großen Akzeptanzproblemen zu rech-

17/02/2012

nen. So ist anzunehmen, dass Radfahrer dann auch verstärkt in anderer Richtung fahren würden.

Herr Sieber vertritt die Auffassung, dass eine Zulassung des Radverkehrs in der oberen Leipziger Straße zur Belebung der Straße und der dortigen Geschäfte beitragen würde. Zur Führung des Radverkehrs schlägt er vor, in der Mitte der Leipziger Straße eine eigene Radspur abzumarkieren. Herr Möbius wendet hierzu ein, dass eine solche Lösung vor allem aus gestalterischen Gründen nicht gewollt ist.

#### Radroute F (Heide-Süd – Stadtzentrum / Paulusviertel)

Probleme werden bei der Verbindung zwischen der Kleinen Ulrichstraße und der Straße Mühlberg gesehen. Hier wird die Durchfahrt oft durch parkende Kfz behindert. Dies ist durch geeignete Maßnahmen zu unterbinden. Desweiteren sollte geprüft werden ob auf der Mühlgrabenbrücke die Fahrgassenbreite für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraße breit genug ist.

Zum Routenast Paulusviertel wird ferner angemerkt, dass die Maßnahme „Sanierung der nördlichen Fahrbahnseite im östlichen Mühlweg“ fehlt.

Außerdem wird eine Bordabsenkung in der Straße Am Kirchtor (Kurvenbereich) gefordert. Hierdurch wäre es möglich, den asphaltierten Seitenstreifen auf der südlichen Straßenseite zu befahren. Anmerkung: Die Straße Am Kirchtour ist in der neuen RVK nicht mehr Teil der Radroute F, sondern Teil der Radroute Kröllwitz / Giebichenstein – Stadtzentrum.

#### Radroute G (Neustadt – Hafenbahn – Reideburg)

Herr Henseleit spricht sich dafür aus, zwischen der Straße An der Feuerwache und der Hafenbahntrasse (u. a. Ziel Stadion) eine direkte Route herzustellen, die der Trasse der Fernwärmeleitung folgt. Hierzu müsste u. a. an der Brücke der Fernwärmeleitung über die Saale ein Radweg baulich hergestellt werden.

Herr Sieber vertritt hierzu die Meinung, dass die bauliche Herstellung einer solchen Trasse sehr kostenintensiv ist und der entsprechende Aufwand nicht im Verhältnis zum tatsächlichen Bedarf stehen würde. Seiner Meinung nach könnten Radfahrer aus Halle-Neustadt mit Ziel Stadion auch über die Elisabethbrücke und die Hafenbahntrasse im Bereich des Holzplatzes fahren. Hierfür spreche auch die bessere soziale Sicherheit in diesen Bereichen.

Herr Bucher unterbreitet hierzu den Vorschlag, die von Herrn Sieber beschriebene Route als Radroute G auszuweisen und die Route durch die Saaleaue als Freizeitroute anzusehen. Dieser Vorschlag wird von den Anwesenden begrüßt.

#### Weitere Routen

Zur Verbindung Nietleben – Dölau vertritt Herr Sieber die Auffassung, dass bei einem möglichen Bau eines Radweges auf der ehemaligen S-Bahntrasse aufgrund der zum Teil recht abgesetzten Führung auch keine soziale Sicherheit gewährleistet ist. Dieses Problem ist daher ebenfalls zu beachten.

Angesichts der fortgeschrittenen Zeit und der Vielzahl der noch nicht angesprochenen Routen schlägt Herr Möbius vor, über diese Routen in der nächsten Sitzung zu diskutieren. Aufgrund des zeitlichen Druckes sollte diese Sitzung möglichst bald stattfinden. Bis dahin wer-

den die Teilnehmer des RTR nochmals gebeten, ihre Hinweise zu den einzelnen Routen auch schriftlich an Herr Bucher zu übergeben (V: alle Teilnehmer, T: nächste Sitzung).

### **TOP 2: Aktuelle Probleme des Radverkehrs in Halle (Saale)**

Anhand von Fotos macht Herr Spengler auf einige Probleme der Projektierung und Bauausführung aufmerksam. Angesprochen werden dabei folgende Themen:

- Große Brunnenstraße: brüchiger Asphalt im Gleisbereich,
- Kröllwitzer Straße: welliger Asphalt im Bereich der Haltestelle Talstraße,
- Mansfelder Straße: rauer Asphalt im Bereich der Klausbrücke,
- Beesener Straße: zu kurze Rampen an Radwegen,
- Merseburger Straße: neuer welliger Asphalt gegenüber Einmündung Georgi-Dimitroff-Straße (Ammendorf),
- Delitzscher Straße: keine Nullabsenkung an Radweg im Bereich Einmündung Kanenaer Weg und zu kurze Rampen an Radwegen,
- Berliner Straße: Absenkungen an Grundstückseinfahrten (statt Rampensteine),
- Östlicher Mühlweg: lediglich halbseitige Asphaltierung.

Zur Thematik der Bauausführung macht Herr Heinz darauf aufmerksam, dass die Stadt bei jeder Bauleistung angehalten ist, den jeweils preisgünstigsten Anbieter auszuwählen. Das kann im Einzelfall dazu führen, dass die Qualität nicht optimal ist. Solange die Bauleistungen innerhalb der gültigen Bau Normen sind, ist es für die Stadt nicht möglich, von den Bau firmen Nachbesserungen einzufordern.

Bei den kritisierten Absenkungen und Rampen handelt es sich nicht um Probleme der Bauausführung bzw. -kontrolle sondern um Fragen der Projektierung. Hierzu wird das Tiefbauamt im Einzelnen schriftlich Stellung nehmen (T: nächste Sitzung). Herr Heinz bittet daher um Übergabe der Fotos (V: Herr Bucher, umgehend).

### **TOP 3: Aussprache zum Papier der AG Radverkehr im VEP 2025**

Im Ergebnis der ersten Abstimmungen im RTR zur Thematik des Radverkehrs im VEP 2025 (15. Sitzung am 16.06.2011) erarbeitete eine Arbeitsgruppe um Herrn Dr. Meister einen Entwurf eines „Beitrags des Runden Tisches Radverkehr zum Verkehrsentwicklungsplan 2025 der Stadt Halle (Saale)“. Dieser Entwurf wurde im Vorfeld der Sitzung an alle Teilnehmer des RTR versandt mit der Bitte um Hinweise und Änderungswünsche. In der heutigen Sitzung wird die Möglichkeit zur Diskussion über die Inhalte dieses Papiers gegeben.

Zunächst ist festzustellen, dass bis dato keine schriftlichen Beiträge zum Papier der AG Radverkehr im VEP 2025 vorliegen. Nach kurzer Vorstellung der Gliederung des Papiers durch Herrn Dr. Meister kommt es in der anschließenden Diskussion zu folgenden Ergebnissen:

#### Zu Abschnitt 1 - Ausgangslage:

Seite 1, Satz 1: neue Formulierung: "Das Fahrrad ist für viele Hallenser und für viele der von ihnen zurückzulegenden Wege ein geeignetes Verkehrsmittel, was Streckenlänge, Schnelligkeit und Umweltverträglichkeit angeht." Diese Aussage sollte möglichst noch mit einigen geeigneten Daten und Fakten untersetzt werden.

Seite 1, Satz 6: "Die Verkehrsinfrastruktur ist in erheblichen Teilen marode und unsaniert." Diese "düstere Formulierung" (Dr. Wöllenweber) sollte mit Fakten belegt oder entschärft werden, weil sie die umfassenden Sanierungsarbeiten seit der Wende nicht widerspiegelt. Ein von Herrn Preibisch nachgereichter MZ-Artikel vom 02.11.2007 spricht von 250 der 650 km Straßennetz in Halle, die "großen bis größten Reparaturbedarf" aufwiesen. Daran hat sich laut Aussage von Herrn Heinz nichts Grundlegendes geändert.

Seite 2, Satz 1: Die Formulierung "städtischer Flughafen" soll durch "Flughafen Leipzig/Halle" ersetzt werden.

Seite 5, letzter Satz: neue Formulierung: "Der Radverkehr bietet neben dem Fußverkehr eine außerordentlich kostengünstige, flexible, klimaverträgliche und ressourcenschonende Art der Mobilität." Hierbei wird als neue Referenz eingefügt:

[http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/downloads/for\\_a-03\\_oekonomische\\_effekte.pdf](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/downloads/for_a-03_oekonomische_effekte.pdf) (dort Seite 4, 1. Absatz).

#### Zu Abschnitt 2 - Ziele:

Seite 6, Absatz 2: Zum Ziel der 25% Radverkehrsanteil am Modal Split bringt Herr Schuster die Skepsis des von ihm am Runden Tisch vertretenen Umweltamtes zum Ausdruck, dass rein plakativ wirkende Zielvorgaben ohne Wirkung bleiben, wenn sie nicht durch konkrete, verbindliche Maßnahmenpakete und entsprechende finanzielle Ausstattung unteretzt werden.

Seite 6, vorletzter Absatz: Zur Thematik der Rad-Schnellwege bemerkt Herr Bucher, dass es insbesondere im innerstädtischen Bereich von Halle schwierig werden wird, Rad-Schnellwege praktisch umzusetzen. Gründe sind u. a. zu schmale Straßenräume, Nutzungskonflikte, Ampelkreuzungen etc. Das Thema der Schnell-Radwege sollte deshalb vor allem im Zusammenhang mit der Verbindung zwischen den Städten Halle und Leipzig angesprochen werden.

Seite 6, letzter Absatz: Die drei Fragen zur Elektromobilität werden an dieser Stelle gestrichen (keine Zielvorgaben) und in Abschnitt 3 verschoben.

#### **TOP 4: Protokollkontrolle**

In Folge der Diskussion zur Radverkehrsführung im Bereich der Klausbrücke (17. Sitzung RTR am 24.11.2011) stellt Herr Bade mehrere Markierungsvarianten für eine Verdeutlichung der Radverkehrsführung in Richtung Westen vor. Im Ergebnis der diesbezüglichen Diskussion wird von den Anwesenden eine Variante favorisiert, bei der die Furt in Richtung Fahrbahn geführt wird und kurz vor den Gleisen endet (s. Fotomontage anbei).

#### Nachtrag (Aktualisierung):

##### 4.1. Erledigte Punkte bzw. Themen

1. Ergebnisse der Arbeitsgruppe VEP 2025.

##### 4.2. Offene Punkte bzw. Themen

1. Stadtratsvorlage zur Fahrradstation am Hauptbahnhof (V: SPA),

17/02/2012

2. Öffnung der Einbahnstraßen Brüderstraße, Neunhäuser und Barfüßerstraße für den Radverkehr in beiden Richtungen (V: UVB),
3. Schadhafte Wegweiser entlang Radroute Innenstadt – Südstadt (V: STA),
4. Radroutenüberfahrt im Bereich Schülershof (Beseitigung Treppenstufe, Bordabsenkung, V: STA),
5. Schutzstreifen Elsa-Brändström-Straße (V: SPA, UVB, STA),
6. Ausbau Saale-Radwanderweg zwischen Planena und Rattmannsdorf (V: SPA, STA),
7. Ausbau Saale-Radwanderweg entlang der Wilden Saale zwischen Talstraße und Schwanenbrücke (V: SPA, STA),
8. „Schnelle Eingreiftruppe“ Saale-Radwanderweg (V: SPA, EfA),
9. Gleisüberfahrten am Joliot-Curie-Platz (V: HAVAG, T: 3. Quartal 2011),
10. Einführung Fahrrad-Verleihsystem (V: HAVAG),
11. Beschilderung von Unechten Sackgassen (V: UVB, abhängig von Inkrafttreten der StVO-Novelle),
12. Sanierung des Saale-Radwanderweges zwischen Sportanlagen Sandanger und Gut Gimritz (V: STA),
13. Radweg zwischen Nietleben und Dölau (V: SPA),
14. Abfräsen der Wurzelaufwölbungen am Fuß- und Radweg entlang der Talstraße im Bereich Amselgrund (V: STA),
15. Bericht Umsetzungsstand Radverkehrskonzeption 2010 (V: SPA),
16. Prüfung Bauqualität im Bereich der Gleise Ludwig-Wucherer-Straße (östlich Abderhaldenstraße) und Delitzscher Straße, Knoten Freimfelder Straße (HAVAG),
17. Prüfung Rotzeiten an der Bahnüberfahrt Delitzscher Straße, unmittelbar östlich Bahnhofsbrücken (V: HAVAG),
18. Lockeres Pflaster in der Großen Ulrichstraße, Höhe Rolltreppe (V: HAVAG, T: Sept. 2011),
19. Radverkehrsschau (UVB),
20. Zulassung des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße Buddestraße – ggf. nur abschnittsweise (UVB),
21. Prüfung Radwegebenutzungspflicht (V: UVB),
22. Zusätzlicher Wegweiser für Radroute Hauptbahnhof – Innenstadt auf Bahnhofsvorplatz (V: STA),
23. Abschluss der Ausbaumaßnahmen am Verbindungsweg zwischen dem Pulverweidenwehr und dem Ruderzentrum (V: STA, EfA),
24. Freigabe der Platzfläche vor dem Neustadt-Center für Radfahrer (V: UVB),
25. Information über Thematik „Bohrlöcher in Fahrbahnen“ (V: STA),
26. Prüfung des Wegezustandes im Zuge des Radfernweges Saale – Harz am westlichen Rad der Weinbergwiesen (V: GFA),
27. Bordabsenkung am östlichen Fußweg des Robert-Franz-Ringes, gegenüber der Einmündung Ankerstraße (V: STA),
28. Prüfung der Möglichkeiten für gemeinsame Kontrollen der Polizei mit ADFC (V: Polizei),
29. Entscheidung über Varianten der Radverkehrsverkehrsführung am Knoten Magdeburger Straße/ Krausenstraße, Richtung Steintor (V: UVB, STA, SPA, Polizei).

## Nächster Termin und Themen

Entsprechend der Ergebnisse und Festlegungen in den heutigen TOPs 1 und 3 sollen in der nächsten Sitzung des RTR folgende Themen erneut behandelt werden:

- Aussprache zu den Inhalten der Fortschreibung der Radverkehrskonzeption,
- Aussprache zum Papier der AG Radverkehr im VEP 2025.

Aufgrund der zeitlichen Dringlichkeit bei diesen beiden Themen findet diese nächste Sitzung des RTR bereits am 01.03.2012 statt. Beginn ist ausnahmsweise 16:30 Uhr.