



Niederschrift

58. Sitzung „Runder Tisch Radverkehr“ (RTR)

am 11.07.2019, 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. Aktueller Sachstand der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Halle – Leipzig,
2. Auswertung Vorort-Termin Ludwig-Wucherer-Straße,
3. Aktuelle Radverkehrsthemen,
4. Protokollkontrolle,
5. Sonstiges.

TOP 1: Aktueller Sachstand der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Halle – Leipzig

Herr Bucher gibt die Information, dass es bislang zwei Sitzungen der Steuerungsgruppe zum Radschnellweg Halle – Leipzig gab. An diesen Sitzungen nahmen Vertreter der beteiligten Kommunen (neben den Städten Halle und Leipzig auch die Stadt Schkeuditz und Gemeinde Kabelsketal), der beteiligten Landkreise (Saalekreis und Nordsachsen) sowie Vertreter von Verbänden wie z. B. dem ADFC und andere teil.

In der ersten Sitzung verständigte man sich dabei bereits über konkrete mögliche Routenverläufe, die zwischenzeitlich von der beauftragten Bietergemeinschaft (Planungsbüros Planersocietät und VIA) näher untersucht und bewertet wurden. Im Ergebnis dessen wurden Vorzugs- und Untervarianten entwickelt, die die Basis für die weiteren Untersuchungsschritte darstellen (s. Präsentation anbei).

Bei der Potenzialanalyse hat sich herausgestellt, dass zwischen der Stadt Schkeuditz und dem Stadtzentrum Leipzig (Anknüpfungspunkt Hauptbahnhof) ein ausreichendes Potenzial für einen Radschnellweg (oder auch „Radschnellverbindung“) nach bundesweitem Standard existiert. In der dünner besiedelten Gemeinde Kabelsketal ist das Potential dagegen geringer, weswegen für diesen Abschnitt eine „Radvorrangroute“ empfohlen wird, welche in Hinblick auf den Ausbaustandard zwischen einer normalen Radroute und einem Radschnellweg einzuordnen ist. Für den Abschnitt im Stadtgebiet Halle wird dagegen wieder der Ausbaustandard einer Radschnellverbindung empfohlen.

Im nächsten Planungsschritt sollen nunmehr für die Vorzugs- und Untervarianten die konkreten Maßnahmen zumindest grob geplant und mit Kosten untersetzt werden, so dass am Ende dieses Planungsschrittes eine erste Grobkostenschätzung für die einzelnen Streckenabschnitte erfolgen kann.

Das nächste Treffen der Steuerungsgruppe soll am 18.09.2019 in Leipzig stattfinden. Die fertige Potenzial- und Machbarkeitsanalyse, einschließlich einer öffentlichkeitswirksamen Kurzfassung, soll Ende Oktober vorliegen.

In der anschließenden Diskussion wird die Vorzugsvariante im Gebiet der Stadt Halle über den Kanenaer Weg, die Straße Alte Schmiede und Kanena grundsätzlich bestätigt. Zu den



Ein Dienst von www.halle.de

konkreten Führungen merkt Herr Sieber an, dass es bei einer Radschnellverbindung das Ziel sein sollte, möglichst direkte und gefällige Verläufe herzustellen, weswegen z. B. rechte Winkel möglichst vermieden werden sollten.

Herr Schuster merkt an, dass er eine Routenführung über Zwintschöna besser findet als die dargestellte Route nördlich davon.

TOP 2: Auswertung Vorort-Termin Ludwig-Wucherer-Straße

Aufgrund der Diskussion in der 57. Sitzung am RTR zur Radverkehrsführung in der Ludwig-Wucherer-Straße (Pkt. 5.4) gab es am 07.06.2019 einen Vorort-Termin, an dem Herr Gergele und Herr Bucher teilnahmen. Hierzu wurde die beigefügte Aktennotiz erstellt, die den Teilnehmern am RTR auch mit der Einladung zur heutigen Sitzung zugesandt wurde.

Bei diesem Vorort-Termin hat vor allem Herr Gergele zahlreiche Vorschläge zur Verbesserung der Radverkehrsführung in der Ludwig-Wucherer-Straße gemacht, die heute am RTR zur Diskussion gestellt werden sollen. Konkret handelt es sich dabei um folgende:

1. Umwandlung der Radfahrstreifen in Schutzstreifen

Mit dieser Maßnahme sollen zum einen die heutigen leicht untermaßigen Radfahrstreifen durch eine richtliniengerechte Verkehrsanlagen ersetzt werden und zum anderen auch die Radverkehrsanlagen verbreitert werden, da die Schutzstreifen dann auf der jeweils anderen Seite der Pflasterstreifen markiert werden sollen. Dies würde dann auch für Radfahrer die Möglichkeit eines größeren Abstandes zu den parkenden Fahrzeugen bieten, was die Gefahr von Unfällen durch öffnende Fahrzeurtüren verringern würde.

In der Diskussion dazu wird dieser Vorschlag von mehreren Anwesenden begrüßt. Dagegen spricht sich keiner aus. Die Stadtverwaltung wird deshalb gebeten, eine solche Verkehrslösung zu prüfen (**V.: FB Planen, FB Sicherheit**).

2. Markierungen in den Parkbuchten

Aufgrund der Tiefe der Parkbuchten von i. d. R. 2,30 m fordert Herr Gergele Markierungen in den Parkbuchten, womit die Parkenden möglichst nach außen gedrückt werden sollen (mit 1,80 m Abstand von der Außenseite). Auch dadurch soll die Gefahr von Unfällen durch öffnende Fahrzeurtüren verringert werden.

Hierzu wird darauf hingewiesen, dass das Auftragen von Markierungen auf dem dortigen Naturstein-Kleinpflaster unpraktikabel ist. Es wird deshalb der Vorschlag unterbreitet, ein Aufbringen von Markierungsnägeln zu prüfen (**V.: FB Bauen**).

3. Ausweisung von Tempo-30

Laut Auffassung von Herrn Gergele würde eine Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus zu einer Senkung des allgemeinen Unfallgeschehens in der gesamten Ludwig-Wucherer-Straße beitragen. Dies gelte insbesondere für die Unfälle mit Radfahrerbetrieiligung, die in dieser Straße laut Auskunft der Polizei relativ hoch sind (bezogen auf Unfälle pro Straßentmeter).

19.08.2019



Ein Dienst von www.halle.de

Herr Schaper gibt hierzu die Information, dass es bei der Stadt derzeit Bestrebungen gibt, das Tempo-30-Netz zu vergrößern. Dabei ist auch die Ludwig-Wucherer-Straße ein Thema. Es sollte deshalb abgewartet werden, was hierbei herauskommt (**V.: FB Sicherheit**).

4. Schaffung von mehr Lieferzonen

Herr Gergele schlägt auch vor, insbesondere in Bereichen mit Geschäften und Lokalen mehr Lieferzonen einzurichten. Dadurch soll erreicht werden, dass die Lieferfahrzeuge weniger bzw. nicht mehr auf den Radverkehrsanlagen halten oder parken.

Die Verwaltung wird sich hierzu eine Meinung bilden (**V.: FB Sicherheit**).

5. Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht im Abschnitt zwischen der Willy-Lohmann-Straße und EDEKA sowie zwischen der Martha-Brautzsch-Straße und dem Ende der Haltestelle

Aufgrund der schmalen Rad- und Gehwege in diesen Bereichen fordert Herr Gergele die Aufhebung der dortigen Radwegebenutzungspflichten. Dabei sollen nach Wunsch von Herrn Gergele die Radfurten bewusst auf die Fahrbahnen geführt werden.

Herr Bucher gibt hierzu zu bedenken, dass es bei einer solchen Verkehrsführung zu Gefährdungen für Radfahrer durch Kraftfahrer (insb. Lkw) an der Einfädelungsstelle kommen kann, da dahinter die Fahrbahnbreite lediglich 3,15 m beträgt. Auch Herr Sieber sieht diese Konfliktsituation und äußert sich ebenfalls kritisch zum Vorschlag, die Furten in Richtung Fahrbahnen zu führen.

Im Ergebnis der Diskussion wird sich mehrheitlich für eine Aufhebung der Radwegebenutzungspflichten ausgesprochen allerdings mit Führung der Furten auf die dann nichtbenutzungspflichtigen Radwege (so wie derzeit).

6. Schaffung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens vor dem Knoten Willy-Lohmann-Straße

Damit Radfahrer bereits ab dem Knoten Willy-Lohmann-Straße als Pulkführer losfahren können, sollte nach Wunsch von Herrn Gergele vor dem Knoten ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen angelegt werden (vgl. ERA 2010, Bild 46). Dieser würde dann auch ein direktes Linksabbiegen ermöglichen.

Herr Bucher merkt hierzu an, dass es auch bei einer solchen Lösung Situationen gibt, wo Radfahrer und Kraftfahrer gleichzeitig Grün haben und es auch dann zu Konflikten auf bzw. nach dem Knoten kommen kann. Außerdem müssten bei einer solchen Maßnahme Veränderungen an der Signalschaltung vorgenommen werden, was mit nicht unerheblichen Kosten verbunden wäre.

Die Verwaltung wird gebeten, die Kosten für die Änderung der Signalschaltung und die Markierungsänderungen zu ermitteln (**V.: FB Bauen**).

7. Errichten weiterer Fahrradbügel im Umfeld des Eingangs zu EDEKA

Angesichts des sehr hohen Bedarfs nach Fahrradabstellplätzen im Bereich des Einganges zu EDEKA sollten noch weitere Fahrradbügel in diesem Bereich errichtet werden. Da im un-

19.08.2019



Ein Dienst von www.halle.de

mittelbaren Eingangsbereich keine Flächen mehr zur Verfügung stehen, wird vorgeschlagen, in den beiden Parkbuchten vor dem Haus Nr. 56 weitere Fahrradbügel zu errichten.

Herr Bucher sagt eine Prüfung zu **(FB Planen)**.

8. Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht im Abschnitt zwischen der Robert-Blum-Straße und dem Reileck (beidseitig)

Aufgrund der beidseitig sehr schmalen Rad- und Gehwege in diesem Abschnitt fordert Herr Gergele auch dort die Aufhebung der Radwegebenutzungspflichten. Herr Bucher merkt hierzu an, dass dies grundsätzlich nachvollziehbar sei, da insbesondere der Radweg auf der Nordostseite mit seiner Breite von lediglich 1,20 m nicht den Anforderungen aus der StVO-VwV entspricht. Gleichzeitig weist er darauf hin, dass in einem solchen Fall voraussichtlich auch die Signalanlage am Reileck umprogrammiert werden muss, da die Radfahrer wahrscheinlich nicht im Mischverkehr auf der Fahrbahn berücksichtigt sind.

Die Verwaltung wird gebeten, dies zu überprüfen **(V.: FB Bauen)**.

Nachtrag:

Zum Thema des Radverkehrs in der Ludwig-Wucherer-Straße übermittelte Herr Zeschmar am 29.07.2019 eine Stellungnahme, die als Anlage der Niederschrift beigelegt ist.

TOP 3: Aktuelle Radverkehrsthemen

3.1 Themen von Herrn Spengler

Herr Spengler zeigt einige Fotos von realisierten Maßnahmen aus der letzten Zeit.

3.1.1. Kreuzvorwerk

Hier lobt Herr Spengler die realisierten Maßnahmen zur Zulassung des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße. Besonders hebt er dabei hervor, dass im nördlichen Straßenabschnitt die dortigen Lampen außerhalb des Gehweges versetzt wurden.

3.1.2. Thomasiusstraße

Hier lobt Herr Spengler die Bauqualität und begrüßt insbesondere die Verwendung von gekrümmten Borden an den Parkbuchten. Diese hätte er sich allerdings auch an der Innenseite der Parkbuchten gewünscht.

3.1.3. Kröllwitzer Straße

Hier weist Herr Spengler auf den Standort des Verkehrszeichens „Tempo-30“ mit Zusatz „Kindergarten ...“ hin, das an einer für Radfahrer ungünstigen Stelle steht, da diese kurz dahinter nach rechts verschwenken müssen (gegenüber Einmündung Hoher Weg). Der Pfosten sollte deshalb an eine günstigere Stelle versetzt werden **(V.: FB Bauen)**.

Außerdem kritisiert Herr Spengler die nacheinander folgenden Verkehrszeichen „Tempo-30“ mit und ohne zeitliche Beschränkungen. Aufgrund der gesamten Straßensituation und dem

19.08.2019



Ein Dienst von www.halle.de

hohen Verkehrsaufkommen spricht er sich für eine durchgehende Beschilderung in beiden Richtungen mit „Tempo-30“ ohne zeitliche Beschränkungen entlang der gesamten Kröllwitzer Straße aus. Dies sei auch die Empfehlung aus der Lärminderungsplanung.

Herr Bucher verweist auf die o. g. Aussagen zu Tempo-30 in der Ludwig-Wucherer-Straße und bittet die diesbezüglichen Ergebnisse abzuwarten.

3.1.4. Joliot-Curie-Platz

Hier kritisiert Herr Spengler die Planung wonach Radfahren auf der Ostseite in Richtung August-Bebel-Straße nicht möglich ist. Er weist darauf hin, dass in der Beesener Straße eine ähnliche bauliche Situation existiert, dort aber die Radfahrer sogar auf dem Gehweg fahren müssen. Herr Spengler fragt, warum dies nicht auch am Joliot-Curie-Platz zumindest erlaubt wird.

Herr Bucher merkt hierzu an, dass die jetzige Lösung am Joliot-Curie-Platz Ergebnis der Abstimmungen zur Planung ist. Insbesondere aufgrund des Altersheims auf dieser Straßenseite wurde sich gegen eine Zulassung des Radverkehrs auf dem Gehweg entschieden.

Abschließend äußert Herr Spengler Kritik an der Gestaltung des Gehweges bzw. der Rampe am nördlichen Ende der Innenfläche. Der dortige rechte Winkel sei sehr unpraktisch für die Nutzer. Er fragt, ob man dort noch eine gefälligere Lösung realisieren kann.

Nachtrag:

Im Nachgang zur Sitzung erhält Herr Bucher die Information, dass die Gestaltung der Rampe Ergebnis der Abstimmungen zwischen Freiraumplanung und Denkmalschutz ist.

3.2 Schutzstreifen Robert-Franz-Ring

Herr Bucher informiert, dass derzeit eine verwaltungsinterne Abstimmung u. a. zum Markierungs- und Beschilderungsplan zur Baumaßnahme Robert-Franz-Ring läuft, bei der die Frage gestellt wurde, ob unter heutigen Gesichtspunkten die geplanten beidseitigen Schutzstreifen noch mitgetragen werden. Er wurde deshalb gebeten, dieses Thema auch am RTR zu besprechen.

Entsprechend der Planung ist im Regelquerschnitt auf der Ostseite ein Schutzstreifen mit einer Breite von 1,25 m und auf der Westseite ein Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m geplant. Die Restfahrbahnbreite zwischen den beiden Schutzstreifen beträgt 4,50 m. Auf der Westseite sind zwischen Fahrbahn und Gehweg Stellplätze mit einer Breite von 2,50 m geplant, die direkt an den dortigen Schutzstreifen angrenzen.

In der Diskussion dazu äußert sich Herr Gergele kritisch zu dieser Planung, da nach seiner Auffassung die Verkehrsanlagen insgesamt zu schmal sind und deshalb zu erwarten ist, dass Kraftfahrer die Radfahrer mit einem zu geringen Abstand überholen. Außerdem fehlt an der Westseite der Sicherheitsabstand zu den Stellplätzen, so dass hier Unfälle mit öffnenden Fahrzeugtüren zu befürchten sind.

Herr Wagner (Die Linke) und Herr Sieber sprechen sich dagegen für die beidseitigen Schutzstreifen aus, da Autofahrer dann erfahrungsgemäß mehr auf die Radfahrer achten und mehr Rücksicht nehmen.

19.08.2019



Ein Dienst von www.halle.de

Herr Bucher weist darauf hin, dass sich in der Grenzstraße, wo beidseitige Schutzstreifen mit Mindestmaßen existieren, seit der Einführung dieser Verkehrslösung vor ca. 6 Jahren, noch keine Unfälle mit Radfahrerbeteteiligung an den Schutzstreifen ereigneten. Die Alternative im Robert-Franz-Ring sei im Übrigen ein gänzlicher Verzicht auf Radverkehrsanlagen.

Die Mehrheit der Anwesenden erachtet dies als ungünstiger für den Radverkehr. Hinsichtlich des fehlenden Sicherheitsabstandes zu den Stellplätzen wird am RTR die Empfehlung ausgesprochen, die Gestaltung so zu verändern, dass ein mindestens 50 cm breiter Sicherheitsabstand optisch erkennbar ist.

Im Abschnitt zwischen der Einmündung Moritzburgring und der Pfälzer Brücke sollte der Schutzstreifen auf der Ostseite, wie auch geplant, rechtzeitig enden, damit Radfahrer in Richtung Würfelwiese sich zur Fahrbahnmitte orientieren können. In Hinsicht auf diese Orientierung sollte ca. 25 m vor der Kurve eine Mittelmarkierung (Leitlinie) beginnen. Entsprechend müsste auch auf der anderen Straßenseite erst dort der Schutzstreifen beginnen.

Abschließend bittet Herr Spengler darum, die Planung Robert-Franz-Ring in Hinsicht auf die Passfähigkeit mit der fertig gestellten Brückenbaumaßnahme Burgbrücke zu überprüfen. Außerdem bittet er darum, dass an den geplanten Parkbuchten gekrümmte Borde verwendet werden.

Nachtrag:

Im Nachgang zur Sitzung hat sich Herr Sieber die Pläne nochmals angeschaut und ist dabei zur Meinung gekommen, dass es besser wäre, im nördlichen Abschnitt doch keine Mittelmarkierung aufzubringen, da Kraftfahrer dann mehr Rücksicht auf Radfahrer und entgegenkommende Kfz nehmen würden. Der Schutzstreifen an der Westseite könnte dann bereits ab dem Abzweig des Weges zur Würfelwiese beginnen.

TOP 4: Protokollkontrolle

4.1 Erledigte Punkte bzw. Themen

1. Verbesserung des Wegzustandes zwischen Ochsenbrücke und Riveufer (Wege wurden asphaltiert),
2. Verbesserung des Fahrbahnzustandes im Bereich der Straßenbahnschienen in der Geiststraße.



Ein Dienst von www.halle.de

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	Realisierung (in 2019)
3	Ermittlung der häufigsten Unfallursachen mit Radfahrerbeteiligung in der Ludwig-Wucherer-Straße	Polizei	War bislang aus Kapazitätsgründen nicht möglich.	Auswertung (wenn möglich)
4	Bauliche Verbesserungen an der Fahrbahnoberfläche in der Burgstraße zwischen Riveufer und Peißnitzstraße (stadteinwärts)	HAVAG	Es bestehen noch Probleme aufgrund verwerfener Platten und Fugen neben dem Gleis.	Mängelbeseitigung in 2019
5	Radweg an Kreuzung Burgstraße/ Seebener Straße/ Fährstraße	FB Planen	Planentwurf liegt vor	1. verwaltungsinterne Abstimmung, 2. Realisierung
6	Prüfung von Spurmarkierungen an den Rampen der Peißnitzbrücke	FB Planen	Herrn Gergele hat Skizze an Herrn Bucher übergeben	Nochmalige Abstimmung dazu
7	Verbesserung der Fuß- und Radverkehrssituation in der Heideallee, Westseite	FB Planen, FB Bauen	Planentwurf liegt vor	1. verwaltungsinterne Abstimmung, 2. Realisierung
8	Verbreiterung des Radweges in der Trothaer Straße, vor Einmündung Morlstraße	FB Planen, FB Bauen	Planentwurf liegt vor	1. verwaltungsinterne Abstimmung, 2. Realisierung
9	Verbesserung der Situation für Radfahrer in der Dölauer Straße, Bereich Gleisquerung	FB Planen, FB Sicherheit	Abgestimmte Lösung mit Z-Führung liegt vor.	1. verkehrsrechtliche Anordnung, 2. Realisierung
10	Verhinderung des Haltens und Parkens auf dem Radfahrstreifen in der Reilstraße, vor Haus Nr. 112	FB Bauen	Trotz aufgebrachter Sperrfläche wird nach wie vor gehalten und geparkt.	Entweder bauliche Veränderung des Bordverlaufs oder Aufbringung von aufschraubbaren Borden und/oder Leitboys
11	Errichtung von Wegweisern am nördlichen Ende des Geh- und Radweges entlang der Europachaussee (Anschluss Hobergweg)	FB Planen, FB Bauen		1. FB Planen erarbeitet einen Plan mit Standorten und Schilderhalten, 2. Vorstellung am RTR

19.08.2019



Ein Dienst von www.halle.de

12	Mängelbeseitigung am Geh- / Radweg in der Berliner Straße, Höhe Anschluss Europachaussee	FB Bauen		Mängelbeseitigung (umgehend)
13	Fahrradabstellanlagen vor dem HAVAG-Service-Center	FB Planen, FB Bauen	Abt. Denkmalschutz lehnt am Haus befestigte Stange ab	Prüfung einer Lösung mit einer im Untergrund verankerten Stange oder einem Bügel
14	Auswertung Wunschkatalog Radverkehr	FB Planen	Wunschkatalog wurde am RTR vorgestellt	Auswertung in nächster Sitzung am RTR
15	Ausschilderung der Alternativrouten zum Joliot-Curie-Platz	FB Planen, FB Bauen		Prüfung und Meinungsbildung in der Verwaltung
16	Fahrradpiktogramme zwischen Straßenbahnschienen	FB Planen	Wurde am RTR besprochen	Kontaktaufnahme mit anderen Städten
17	Weitere Fahrradbügel am Marktschlösschen	FB Bauen		Realisierung

4.3 Weitere Punkte bzw. Themen

4.3.1 Unfall mit Radfahlerin am Wasserturm

Herr Bucher informiert, dass es am 26.04.2019 einen Vorort-Termin am Unfallort gab, an dem Vertreter der Verwaltung, der Polizei und der HAVAG teilnahmen. Bei diesem Termin wurde zunächst festgestellt, dass die Sicht von der Bahnquerung an der Haltstelle Wasserturm in Richtung Süden durch Grünbewuchs in Höhe des Wasserturms eingeschränkt wird. Es gab deshalb die Festlegung, dass unverzüglich ein Grünverschnitt erfolgen soll.

Desweiteren konnte beobachtet werden, dass zahlreiche Radfahrer regelwidrig aus Richtung Paulusviertel mit dem Rad über die signalisierten Furten und die Bahnquerung fuhren (dies ist nur in der anderen Richtung erlaubt). Die Anwesenden waren sich einig, dass dieses Verhalten aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht legalisiert werden kann.

Zum Vorschlag von Herrn Bucher in der 57. Sitzung am RTR wird festgestellt, dass sehr viel Aufwand nötig wäre, den vorgeschlagenen gegenläufigen Radweg südlich der Fahrbahn herzustellen. So müssten insbesondere zusätzliche signalisierte Radfurten über die Parcelusstraße und eine zusätzliche Bahnquerung hergestellt werden. Da diese Maßnahmen sehr kostenintensiv wären, wurde sich gegen eine derartige Maßnahme entschieden.

Damit an der vorhandenen Bahnquerung die Aufmerksamkeit der Fußgänger und Radfahrer erhöht wird, wurde beim Vorort-Termin entschieden, dass dort ein spezielles Warnschild errichtet wird.

4.3.2 Sanierung des Radweges in der Dessauer Straße

In der 57. Sitzung am RTR wurde kritisiert, dass bei der Sanierung des Radweges in der Dessauer Straße zwischen Landrain und Otto-von-Guericke-Straße die Grundstücksausfahrten ausgespart wurden. Der Fachbereich Bauen teilte hierzu inzwischen Folgendes mit:

19.08.2019



Ein Dienst von www.halle.de

Der Geh- und Radweg auf der Westseite der Dessauer Straße zwischen Otto-von-Guericke-Straße und Landrain ist saniert. In diesem Zusammenhang wurde der Zustand der Grundstückszufahrten geprüft. Diese sind Rettungswege der Feuerwehr und sind in einem guten baulichen Zustand. Eine Änderung erfolgt deshalb nicht. Für den baulichen Zustand von Grundstückszufahrten sind die Hauseigentümer verantwortlich.

4.3.3 Radweg in der Dölauer Straße

Herr Bucher informiert, dass es jetzt eine mit der Bahnaufsicht abgestimmte Lösung zur Querungsstelle des Geh- und Radweges über die Straßenbahntrasse in der Dölauer Straße gibt. Es handelt sich dabei um eine so genannte „Umlaufsperrung in Z-Form“ (s. Plan anbei).

Es ist vorgesehen, den betreffenden Bereich mit der Beschilderung „Gehweg + Radfahrer frei“ zu versehen. Die Radwegebenutzungspflicht soll in der gesamten Dölauer Straße aufgehoben werden.

TOP 5: Sonstiges

5.1 Zukunftswerkstatt Radverkehr

Herr Bucher informiert, dass die Stadt am 22.08.2019, 18:00 Uhr, zur Zukunftswerkstatt Radverkehr einlädt (voraussichtlich im Festsaal des Stadthauses). Die Teilnehmer am Runden Tisch Radverkehr sind dazu recht herzlich eingeladen.

Nachtrag:

Aus terminlichen Gründen wurde der Termin für die Zukunftswerkstatt Radverkehr zwischenzeitlich auf den **21.08.2019, 18:00 Uhr, Stadthaus, Festsaal**, verlegt. Die ursprünglich am 22.08.2019 vorgesehene Sitzung am Runden Tisch Radverkehr findet nicht statt.

5.2 Fähre Brachwitz

Herr Schuster informiert, dass derzeit die Fähre Brachwitz außer Betrieb ist und dass deshalb Radtouristen mit Ziel Brachwitz ein Problem haben. Herr Bucher merkt dazu an, dass für Radfahrer eine Umleitung über Salzmünde bis zur Fähre Wettin ausgeschildert wurde. Nach derzeitigem Stand soll die Fähre bis 19.08.2019 außer Betrieb sein. Über die Sperrung und die Umleitung wurde auch auf der Internetseite zum Saaleradweg (<https://www.saaleradweg.de/baustellen>) informiert.

5.3 Baustellen Talstraße und Heideallee

Herr Schuster weist darauf hin, dass an den Baustellen in der Talstraße und in der Heideallee die Gassen für Radfahrer und Fußgänger zu schmal sind. Herr Bucher sagt eine Prüfung zu (**V.: FB Planen, FB Sicherheit**). Außerdem merkt Herr Bucher an, dass die Route des Saale-Radweges aufgrund dieser Baustellen während der Bauzeit auch flussaufwärts über das Riveufer und die Ziegelwiese geführt wird. Entsprechende Umleitungsschilder wurden aufgestellt.

19.08.2019



Ein Dienst von www.halle.de

5.4 Baustelle Saale-Radweg entlang der Wilden Saale

Es wird die Frage gestellt, warum die Baumaßnahme am Saale-Radweg entlang der Wilden Saale derzeit ruht, obwohl nur noch ca. 100 m Weg fehlen. Herr Bucher gibt hierzu die Information, dass im betreffenden fehlenden Abschnitt noch umfangreichere Bauarbeiten erforderlich sind. Nach seinen Informationen soll die gesamte Baumaßnahme erst Ende September 2019 abgeschlossen werden.

5.5 Städtebauliches Strukturkonzept Riebeckplatz

Herr Tucker äußert den Wunsch, dass am RTR über das städtebauliche Strukturkonzept für den Bereich Riebeckplatz informiert wird und fragt welche Auswirkungen das Konzept auf den Radverkehr hat. Es wird vorgeschlagen, dass dieses Thema zum Tagesordnungspunkt in einer nächsten Sitzung erklärt wird.

Nächste Termine:

- 21.08.2019, 18:00 Uhr (Zukunftswerkstatt Radverkehr),
- 17.10.2019, 16:00 Uhr,
- 05.12.2019, 16:00 Uhr.