

Niederschrift**23. Sitzung „Runder Tisch Radverkehr“ (RTR)****am 21.03.2013, 16:00 Uhr, Technisches Rathaus, Hansering 15, Zi. 542**

Entschuldigt haben sich Herr Stäglin und Herr Sander.

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

1. Signalisierung des Radverkehrs am Knoten Große Ulrichstraße/ Universitätsring,
2. Vorstellung des aktuellen Planungsstands zur Umgestaltung der Dessauer Straße im Rahmen des Stadtbahnprogrammes,
3. Radverkehrsführung auf der Giebichensteinbrücke,
4. Protokollkontrolle,
5. Sonstiges.

**TOP 1: Signalisierung des Radverkehrs am Knoten Große Ulrichstraße/
Universitätsring**

In der 11. Sitzung des RTR am 10.06.2010 wurden die Planungen zum Ausbau der nördlichen Großen Ulrichstraße in der Phase der Vorplanung vorgestellt. In den folgenden Planungsphasen ergaben sich Änderungen zur Führung des Radverkehrs über den Knoten Universitätsring/ Moritzburgring/ Große Ulrichstraße/ Geiststraße, aufgrund einer neuen signalgesicherten Querung des Universitätsringes für Fußgänger.

Frau Elmendorff (Fachbereich Planen, Abt. Verkehrsplanung) stellte die aktuelle Planung an diesem Knotenpunkt kurz vor. Demnach wird der Radverkehr innerhalb der Großen Ulrichstraße durchweg im Straßenraum geführt und fährt erst ab der Geiststraße auf den Radweg auf. Der derzeitige Auffangradweg am Ende der Großen Ulrichstraße entfällt. Die vorhandene Straßenbahn-Signalanlage Universitätsring/ Große Ulrichstraße wird um eine signalisierte Fußgängerfurt über den Universitätsring sowie einem Radsignal in der Zufahrt Große Ulrichstraße erweitert.

Zur Notwendigkeit einer Einbindung des Radverkehrs aus der Großen Ulrichstraße in die Signalanlage gab es innerhalb der Stadtverwaltung kontroverse Meinungen. Insbesondere auf Drängen der Untere Verkehrsbehörde (UVB) wurde der Radverkehr schließlich in die erweiterte Signalregelung mit einbezogen. Für den Radverkehr ergibt sich dadurch bei jedem Phasenwechsel eine Rotzeit von 11 Sekunden.

Die Teilnehmer des RTR äußerten keine Einwände gegen das geplante Radsignal in der Zufahrt Große Ulrichstraße.

Hinsichtlich der Radverkehrsführung im Bereich der Straßenbahnhaltestelle in der Geiststraße (stadtauswärtige Richtung) wurde der Vorschlag unterbreitet, den Radverkehr in diesem Bereich ebenfalls im Gleisbereich zu führen und erst nach der Haltestelle mit dem Radweg zu beginnen. Hierdurch könnten Konflikte zwischen Radfahrern und wartenden Fahrgästen vermieden werden. Frau Elmendorff bemerkte hierzu, dass eine solche Variante auch diskutiert wurde. Im Rahmen der dazugehörigen Abstimmungen wurde allerdings die Entscheidung für die Beibehaltung der jetzigen Lösung getroffen, da es in der Vergangenheit dort kaum Probleme gegeben hat.

Herr Spengler fragte nach der Länge der Rampe an der Radwegauffahrt und betonte, dass aus Nutzersicht mindestens 4,0 m wünschenswert wären. Anhand des Planes wies Frau Elmendorff darauf hin, dass vor Beginn des Haltestellenbordes eine 4,0 m lange Rampe geplant ist. Am Radwegbeginn soll der Bord auf Nullniveau abgesenkt werden.

Zum Thema der Radwegebenutzungspflicht bemerkte Herr Sturm, dass eine solche Pflicht gelten soll. Es wird damit das Ziel verfolgt, den Radverkehr aus dem Schienenbereich herauszunehmen und damit sicherer zu führen. Dabei handelt es sich um eine Einzelfallentscheidung, die insbesondere aufgrund der örtlichen Situation mit den Straßenbahngleisen und dem Anstieg getroffen wurde.

Hinsichtlich einer fahrdynamischen Gestaltung des Radwegendes weist Herr Bucher darauf hin, dass dieses seinerzeit stumpfwinklig ausgebildet wurde, um Radfahrern die Vorfahrtssituation gegenüber Straßenbahnen deutlich zu machen. Dies soll auch weiterhin so sein.

Zum Schluss wurde das Thema der Vermeidung nicht gewünschter Kfz-Verkehre in der Großen Ulrichstraße angesprochen und in diesem Zusammenhang die Frage gestellt, ob dies nicht mit versenkbaren Pollern bewirkt werden kann. Herr Möbius bemerkte hierzu, dass ein solcher Vorschlag leider nicht umsetzbar ist, da keine technische Lösung für den Fall des Überfahrens der versenkten Poller mit Straßenbahnen bekannt ist.

Nachtrag:

Der ADFC (Herr Preibisch) gibt zum Protokoll zur Kenntnis, dass sich derzeit ein Widerspruch gegen die Beibehaltung der Radwegebenutzungspflicht in der Geiststraße im Verfahren befindet. Der ADFC sieht gute Chancen, dass in u. U. auch nach einem Klageverfahren, die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben wird. In diesem Fall wäre die Investition in eine Fahrradampel in Richtung Geiststraße eine Verschwendung von knappen Haushaltsmitteln. Es empfiehlt sich deshalb vor dem Hintergrund eines erheblichen Klagerisikos, die derzeit favorisierte Lösung der Signalisierung mit einer Fahrradampel bzw. die Beibehaltung der Radwegebenutzungspflicht noch einmal zu überprüfen.

Der ADFC schlägt darüber hinaus vor, zu prüfen, ob bei dem Ausbau der Großen Ulrichstraße Radabstellanlagen vorgesehen werden können. In der Anlage liegen Fotos von Abstellanlagen aus der Altstadt von Wernigerode bei. Diese benötigen weniger Platz als Bügelständer, machen es aber auch möglich, den Rahmen anzuschließen.

TOP 2: Vorstellung des aktuellen Planungsstands zur Umgestaltung der Dessauer Straße im Rahmen des Stadtbahnprogrammes

Herr Dr. Greßler vom Büro pmp INFRA stellte sich vor als Projektsteuerer des Stadtbahnprogrammes Halle und gab allgemeine Informationen zu diesem Programm. Im Rahmen des Stadtbahnprogrammes sollen dabei mehrere Straßen in Halle grundhaft ausgebaut werden, verbunden mit dem Ziel, die Straßenbahn schneller, kundenfreundlicher und somit attraktiver zu machen. Aufgrund der in der Regel erforderlichen komplexen Straßenraumgestaltung sollen dabei zumeist auch die Anlagen für den Fuß- und Radverkehr erneuert werden.

In der Dessauer Straße ist als eine denkbare Variante eine solche komplexe Straßenraumgestaltung im Abschnitt zwischen dem Knoten Landrain und der Einmündung Helmut-Just-Straße in der Erarbeitung (Knoten inklusive). Im Abschnitt zwischen dem Landrain und der Einmündung der B 100 soll dagegen lediglich die Haltestelle „Dessauer Brücke“ ausgebaut werden. Die Fuß- und Radwege bleiben hier unberührt. Geplanter Baubeginn ist im Jahr 2015.

Herr Domey vom beauftragten Planungsbüro Dr. Löber stellte die Variante für den Abschnitt zwischen dem Knoten Landrain und der Einmündung Helmut-Just-Straße vor. Diese beinhaltet für den Radverkehr beidseitige Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m zzgl. 0,50 m breiten Sicherheitsstreifen zu den angrenzenden Parkplätzen. Im Bereich der künftigen Straßenbahnendstelle sollen zudem ca. 20 überdachte Fahrradbügel für „Bike & Ride“ errichtet werden.

In der anschließenden Diskussion erkundigte sich Herr Dr. Meister nach eventuellen Plätzen für Car-Sharing. Herr Dr. Greßler informierte dazu, dass nach entsprechenden Abstimmungen mit *TeilAuto* derartige Plätze eingerichtet werden sollen.

Herr Zeschmar sprach sich für eine Ausweisung des nordwestlichen Radweges zwischen der B 100 und der Otto-von-Guericke-Straße als Zwei-Richtungs-Radweg und für eine zusätzliche Querungsstelle für Radfahrer in Höhe des Penny-Marktes aus. Dies sei aus Radfahrersicht sehr wünschenswert, da sich in diesem Abschnitt mehrere Geschäfte befinden und die Dessauer Straße ungünstig zu queren ist. Zu diesem Vorschlag wies Herr Möbius darauf hin, dass bereits heute an der Einmündung Dessauer Straße/ Otto-von-Guericke-Straße ein Unfallschwerpunkt existiert, an dem es relativ häufig zu Unfällen zwischen linksseitig fahrenden Radfahrer und Autofahrern aus der Otto-von-Guericke-Straße kommt. Darüber hinaus gibt es einige relativ stark frequentierte Grundstückszufahrten, wo ebenfalls diese Problematik besteht. Wie die Erfahrungen aus der Franckestraße zeigen, ist bei einer Legalisierung des linksseitiges Radfahrens eher mit einer Zunahme, als mit einer Abnahme der Unfälle zu rechnen. Aus diesem Grund lehnt die Verwaltung eine solche Ausweisung ab.

Herr Bucher wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es aber unbedingt erforderlich sei, an der nordöstlichen Seite der Einmündung der B 100 eine normgerechte Querungsstelle für Radfahrer (in beiden Richtungen) herzustellen. Dazu müssten eine signalisierte Radfuhr eingerichtet und die Borde auf Nullniveau abgesenkt werden. (V: Planungsbüro Dr. Löber).

Im Übrigen gab es von den Anwesenden keine Einwände zur vorgestellten Variante.

TOP 3: Radverkehrsführung auf der Giebichensteinbrücke

Herr Möbius informierte darüber, dass es im Planungsausschuss beim Thema Radwegebau in der Kröllwitzer Straße u. a. auch eine Diskussion über die geplante Radverkehrsführung auf der Giebichensteinbrücke (stadteinwärtige Richtung) gab. Dabei wurde u. a. Kritik an den geplanten Fuß- und Radwegbreiten sowie an der Ausbildung des Radwegendes geübt. Aufgrund dessen schlug Herr Stäglin vor, dass diese Themen am RTR diskutiert werden.

Herr Bucher stellte hierzu dar, dass im Rahmen der Radwegplanung eine Lösung gefunden werden musste, die eine verkehrssichere Führung des Radverkehrs auf der Brücke gewährleistet. Eine Führung des Radverkehrs auf einem Radfahrstreifen (analog stadtauswärtige Richtung) kam dabei nicht in Betracht, da hierdurch der Kfz-Verkehr in den Gleisbereich verlagert wird, was Behinderungen für Straßenbahnen zur Folge hätte. Auch die Führung des Radverkehrs auf einem gemeinsamen Fuß- und Radweg wäre kritisch, da hierdurch Beeinträchtigungen für Fußgänger entstehen würden und außerdem die Geländerhöhe nicht ausreichend ist.

Angesichts dessen wurde sich im Rahmen der Planungen für die Variante der Abmarkierung eines 1,50 m breiten Radweges auf dem westlichen Gehweg der Brücke ausgesprochen.

Diese Variante sei zwar nicht ideal, aber im Vergleich zu den bestehenden Alternativen am günstigsten.

Im Rahmen der Diskussion wurde zum Argument der Behinderung des Straßenbahnverkehrs bei der Variante mit einem Radfahrstreifen der Vorschlag unterbreitet, die etwaigen Behinderungen durch Aktivieren der „Pfortnerampel“ am Knoten Dölauer Straße/ Kreuzvorwerk auszuschließen. Diese Vorschlag wurde von der Mehrheit der Anwesenden begrüßt.

Im Sinne der Bildung eines Meinungsbildes des RTR wurde daraufhin eine Abstimmung über die möglichen Varianten vorgenommen. Dabei kam es zu folgendem Ergebnis:

1. Variante mit abmarkierten Radweg auf vorhandenem Fußweg: 1 Stimme,
2. Variante mit Radverkehr auf der Fahrbahn (ohne Radverkehrsanlage): 0 Stimmen,
3. Variante mit Radverkehr auf der Fahrbahn (mit Radfahrstreifen): 7 Stimmen.

Die anwesenden Verwaltungsmitarbeiter beteiligten sich nicht an der Abstimmung. Herr Möbius sagte zu, dass es umgehend eine verwaltungsinterne Beratung zu der am RTR favorisierten Lösung (s. Anlage) geben und der Planungsausschuss und der RTR entsprechend informiert wird.

TOP 4: Protokollkontrolle

4.1. Erledigte Punkte bzw. Themen

1. Einplanen von Möglichkeiten für das direkte Linksabbiegen für Radfahrer im Südstadtring im Rahmen der Umbaumaßnahme (vgl. RTR vom 29.11.2012, TOP 1, Anmerkung: Für Radfahrer besteht grundsätzlich die Möglichkeit, für direkte Abbiegevorgänge die vorhandenen Radverkehrsanlagen zu verlassen. Bei der Planung der Ampelschaltzeiten ist dies zu beachten),
2. Temporäre Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Ludwig-Wucherer-Straße zwischen Reileck und Mühlweg während einer Haussanierung und der damit verbundenen Gerüstaufstellung im Fuß- und Radwegbereich (Anmerkung: Problem besteht nicht mehr, da Gerüst nicht mehr vorhanden ist)
3. Bessere Kenntlichmachung des Geländers im Fußgängertunnel zwischen Maritim-Hotel und Riebeckplatz,
4. Entscheidung über weiteren Umgang mit Kfz-Verkehr entgegen der Einbahnstraße Mansfelder Straße (vgl. Punkt 5.1),
5. Information über Umgang der Stadt Leipzig mit der Thematik von Fahrradabstellanlagen am Fahrbahnrand an Stelle von Pkw-Stellplätzen (Ergebnis: In Leipzig ist es möglich, in Tempo-30-Zonen und Straßen mit geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeiten Fahrradstellplätze an Stelle von Pkw-Stellplätzen am Fahrbahnrand herzustellen. Die Fahrradstellplätze werden i. d. R. mittels rot-weißer Bake abgesichert und erkennbar gemacht.),
6. Veranstaltung zur Auswertung des [ADFC-Fahrradklimatests](#) (Anmerkung: die Auswertung erfolgte im Rahmen eines Arbeitstreffens von Radverkehrsbeauftragten aus Mitteldeutschland unter Anwesenheit von ADFC-Vertretern am 21.02.2013 in Halle).

4.2. Offene Punkte bzw. Themen

1. Stadtratsvorlage zur Fahrradstation am Hauptbahnhof bzw. weitere Gespräche mit der DB AG zu Möglichkeiten im Bahnhofsgebäude bzw. auf angrenzenden DB-Flächen (V: FB Planen),

17/05/2013

2. Öffnung der Einbahnstraßen Brüderstraße, Neunhäuser und Barfüßerstraße für den Radverkehr in beiden Richtungen (V: FB Bauen, T.: April 2013, Anordnungen liegen vor),
3. Schadhafte Wegweiser entlang Radroute Innenstadt – Südstadt (V: FB Bauen, T: April 2013),
4. Schutzstreifen Elsa-Brändström-Straße (V: FB Bauen),
5. Ausbau Saale-Radwanderweg zwischen Planena und Rattmannsdorf (V: FB Planen, FB Bauen),
6. Ausbau Saale-Radwanderweg entlang der Wilden Saale zwischen Talstraße und Schwanenbrücke (V: FB Planen, FB Bauen),
7. „Schnelle Eingreiftruppe“ Saale-Radwanderweg (V: FB Planen, EfA),
8. Einführung Fahrrad-Verleihsystem (V: HAVAG),
9. Beschilderung von Unechten Sackgassen (V: FB Bauen, Anordnungen liegen vor),
10. Radweg zwischen Nietleben und Dölau (V: FB Planen),
11. Bericht Umsetzungsstand Radverkehrskonzeption 2010 bis 2012 (V: FB Planen),
12. Lockeres Pflaster in der Großen Ulrichstraße, Höhe Rolltreppe (V: HAVAG, T: während des Umbaus der nördlichen Großen Ulrichstraße),
13. Zulassung des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße Buddestraße – ggf. nur abschnittsweise (V: UVB),
14. Freigabe der Platzfläche vor dem Neustadt-Center für Radfahrer (V: UVB),
15. Prüfung des Wegezustandes im Zuge des Radfernweges Saale – Harz am westlichen Rad der Weinbergwiesen - Gefällebereich (V: FB Umwelt, Abt. Stadtgrün),
16. Prüfung der Möglichkeiten für gemeinsame Kontrollen der Polizei mit ADFC (V: Polizei),
17. Unbefestigter Straßenabschnitt am Steg im Bereich der Saaleklinik (V: FB Planen, FB Bauen),
18. Erneuerung der Radfurt an der Einmündung Blücherstraße/ Begonienstraße (V: FB Bauen),
19. Zielwegweiser entlang des Saale-Radwanderweges in Halle (V: FörderService GmbH der Investitionsbank Sachsen-Anhalt),
20. Zusatzbeschilderung „Radfahrer frei“ an der Kreuzung Im Langen Feld/Feldrain (V: UVB),
21. Einbringen der Vorschläge des RTR zur Reduzierung von Radfahrerunfällen in die Verkehrsunfallkommission (V: Polizei),
22. Schaffung einer Fahrtrichtung für Radfahrer entgegen der Einbahnstraße Kreuzvorwerk (V: FB Planen, UVB),
23. Einrichtung eines Fußgängerüberweges im Robert-Franz-Ring, unmittelbar am Knoten Mansfelder Straße (V: FB Planen, UVB, FB Bauen),
24. Herstellung einer fahrdynamischen Radwegführung in der Ludwig-Wucherer-Straße, Höhe Knoten Willy-Lohmann-Straße, Nordwestecke (V: FB Planen, FB Bauen),
25. Anbringen eines Verkehrsspiegels am westlichen Ende der Bahnhofsbrücken in der Delitzscher Straße (V: FB Bauen),
26. Umsetzung der Fahrradbügel im Fußgängertunnel zwischen Maritim-Hotel und Riebeckplatz an einen anderen Standort in der Innenstadt (V: FB Planen, FB Bauen),
27. Vorstellung Inhalte Nationaler Radverkehrsplan (V: FB Planen),
28. Information über Art und Anzahl von Fahrradbügeln bei aktuellen Schulsanierungen (V: ZGM),
29. Zusätzliche Fahrradabstellanlage in der Kleinen Ulrichstraße (ggf. an Stelle von Pkw-Stellplätzen, (V: FB Planen, UVB, FB Bauen),
30. Zusätzliche Fahrradabstellanlage im Umfeld der Tourist-Information (V: FB Planen).

TOP 5: Sonstiges5.1. Entscheidung über weiteren Umgang mit Kfz-Verkehr entgegen der Einbahnstraße Mansfelder Straße

Im 22. RTR wurde die Thematik des regelwidrigen Befahrens der Mansfelder Straße durch Kfz aus Richtung Klausbrücke angesprochen. Wie auch eine Verkehrszählung bestätigte, befahren relativ viele Kraftfahrer (ca. 80 pro Tag) das kurze Stück zwischen der Einmündung Robert-Franz-Ring und dem angrenzenden Privatparkplatz entgegen der ausgewiesenen Einbahnstraße. Zwischenzeitlich wurde im Stadtrat der Antrag gestellt, dass geprüft werden soll, ob im betreffenden Straßenabschnitt der Kfz-Verkehr in beiden Richtungen zugelassen werden kann.

Im Vorfeld des RTR hat bereits Herr Sieber seine Auffassung zu einer derartigen Zulassung mitgeteilt. Demnach befürchtet er Konflikte zwischen Radfahrern, die auf Höhe der Einmündung Robert-Franz-Ring auf die Fahrbahn wechseln müssen und geradeaus fahrenden Autofahrern zwischen Klausbrücke und Parkplatz. Hierdurch würde es zu Unfallgefahren kommen, die es heute eigentlich nicht geben dürfte (sofern sich die Kraftfahrer an die Beschilderung halten würden).

Die Teilnehmer des RTR (einschließlich Polizei) teilten diese Sichtweise und sprachen sich einhellig gegen eine Zulassung des Kfz-Verkehrs aus Richtung Klausbrücke bis zum Parkplatz aus.

5.2. Information über Unfallstatistik im Land

Herr Möbius informierte darüber, dass in Folge einer Kleinen Anfrage im Landtag von Sachsen-Anhalt eine Statistik zu Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern im Land erstellt wurde. Diese (öffentliche) Statistik liegt der Stadtverwaltung vor. Herr Möbius schlug vor, die Statistik mit dem Protokoll des RTR zu versenden, was von der Runde begrüßt wurde.

5.3. Fahrbahnzustand in der Kröllwitzer Straße

Anhand von Fotos machte Herr Spengler auf Schlaglöcher in der Kröllwitzer Straße, Höhe Haltestelle Talstraße, aufmerksam. Herr Bucher informierte hierzu, dass Herr Sander von der HAVAG bereits im Vorfeld des RTR mitgeteilt hatte, dass die Fahrbahnschäden im April dieses Jahres beseitigt werden sollen.

5.4. Beseitigung von Schlaglöchern durch Bürger

Zum Thema der Schlaglöcher in Halle äußert Herr Spengler die Vermutung, dass die Stadtverwaltung das ganze Ausmaß der kaputten Straßen in absehbarer Zeit nicht zufriedenstellend beheben kann. Aus diesem Grund schlägt er eine praktische Bürger-Beteiligung vor. Konkret: Hallenser, die die schnelle Behebung von relevanten Schlaglöchern unterstützen möchten, holen in Eigeninitiative Kostenangebote von Straßenbau-Firmen ein und lassen auf eigene Kosten ihre favorisierten Straßenschäden beheben. Koordiniert werden sollte diese Aktion durch den Fachbereich Bauen. Da dieser allerdings in dieser Sitzung des RTR hierzu nicht auskunftsfähig war, soll es eine diesbezügliche direkte Abstimmung zwischen dem FB Bauen und Herrn Spengler im Nachgang der Sitzung geben (V: FB Bauen).

5.5. Papier des RTR zum VEP 2025

Herr Krohn fragte nach, inwieweit der „Beitrag des Runden Tisches Radverkehr zum Verkehrsentwicklungsplan 2025“ im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Berücksichtigung gefunden hat. Herr Möbius informierte hierzu, dass die Runden des Arbeitskreises VEP zwar abgeschlossen sind, der eigentliche VEP aber noch nicht weiter fortgeschritten ist. Die Ergebnisse aus den Runden des Arbeitskreises VEP können auf der städtischen Internetseite unter „Verkehr“ => „Planung“ => „[Verkehrsentwicklungsplan 2025](#)“ aufgerufen werden. Der Abschlussbericht vom „Team Red“ wird hier hinzugefügt, sobald er vorliegt.

5.6. ADAC-Mobilitätstest

Herr Bucher informierte, dass der ADAC beabsichtigt, in diesem und nächsten Jahr wieder einen Mobilitätstest unter dem Motto „Radfahren in Großstädten“ durchzuführen. Einen derartigen Städtetest hat der ADAC bereits 2003/2004 durchgeführt. Damals wurde der Test in 22 Großstädten, u. a. auch in Halle (Saale), durchgeführt. Nun soll der Test lediglich in den 15 größten Städten Deutschlands durchgeführt werden, was bedeuten würde, dass die Stadt Halle (Saale) nicht mehr dabei wäre. Aus Sicht der Stadt Halle (Saale) wäre dies sehr bedauerlich, da die Stadt dann nicht in den Genuss dieser recht objektiven Beurteilung der Radverkehrsbedingungen kommen würde. Im Übrigen wäre es dann nicht möglich, Trends gegenüber der damaligen Erhebung auszumachen.

Vor diesem Hintergrund hatte Herr Bucher bereits im Vorfeld der Sitzung Herrn Wilke gebeten, sich innerhalb des ADAC für eine erneute Berücksichtigung der Stadt Halle (Saale) einzusetzen. Herr Wilke sagte entsprechend zu (V: Herr Wilke, ADAC).

5.7. Pfosten am Radweg in der Blücherstraße

Herr Weißenborn wies darauf hin, dass immernoch ein Pfosten (offenbar von der HWS) im Bereich des Radweges in der Blücherstraße steht. Aus seiner Sicht stellt dieser Pfosten eine Gefährdung für Radfahrer auf der dort abschüssigen Strecke dar. Herr Krohn sagte zu, den Sachverhalt zu überprüfen (V: FB Bauen).

Nächster Termin und Themen

Die nächste Sitzung des *Runden Tisches Radverkehr* findet am 20.06.2013, 16:00 Uhr, statt.

Herr Bucher bittet um weitere Themenvorschläge.