

**Niederschrift****36. Sitzung „Runder Tisch Radverkehr“ (RTR)****am 10.09.2015, 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. Vorstellung von Planungen zur Fluthilfemaßnahme Robert-Franz-Ring,
2. Diskussion zum Entwurf der Kriterien zur Planung und Gestaltung von Radverkehrsanlagen in Halle (Saale),
3. Protokollkontrolle,
4. Sonstiges.

**TOP 1: Vorstellung von Planungen zur Fluthilfemaßnahme Robert-Franz-Ring**

Herr Kasper von der Abteilung Verkehrsplanung stellt die aktuellen Planungen zur Fluthilfemaßnahme Robert-Franz-Ring vor. Die Planungen befinden sich derzeit in der (frühen) Phase der Vorplanung (Leistungsphase 2).

Hinsichtlich der Führung des Radverkehrs ist demnach vorgesehen, beidseitige Schutzstreifen anzulegen (mit Ausnahme des Bereichs zwischen der Ankerstraße und der Mansfelder Straße, wo auf der Westseite der vorhandene Radfahrstreifen wiederhergestellt werden soll). Aufgrund schwankender Fahrbahnbreiten sind unterschiedliche Breiten von Schutzstreifen und Restfahrbahn unvermeidbar.

**1. Abschnitt zwischen der Ankerstraße und dem Moritzburgring**

In diesem Abschnitt sind auf der Westseite – wie im Bestand – zwischen den Bäumen auch weiterhin Parkbuchten vorgesehen. Die Baumscheiben und Parkbuchten sind 2,50 m breit. Die Parkbuchten beinhalten somit den Sicherheitsabstand zum angrenzenden Schutzstreifen, der seinerseits 1,50 m (Regelmaß) breit sein soll. Für den gegenüberliegenden Schutzstreifen auf der Ostseite verbleibt nur die Mindestbreite von 1,25 m, um die Restfahrbahn zwischen den Schutzstreifen regelkonform in der Mindestbreite von 4,50 m gewährleisten zu können.

Aus Sicht von Herrn Kasper könnte es in der Praxis passieren, dass Kraftfahrer ihr Fahrzeug so einparken, dass es im Sicherheitsraum zum Schutzstreifen steht, was zu Gefährdungen für Radfahrer beim Ein- und Aussteigen führen könnte. Um dies zu vermeiden, schlägt er vor, den 0,50 m breiten Sicherheitsraum in der Parkbucht zum Schutzstreifen hin mit einem kontrastreichen Pflaster oder einer weißen Linie kenntlich zu machen. Diese räumliche Unterteilung aller 2,50 m breiten Parkstände in 0,50 m Sicherheitsraum und 2,00 m Stellfläche erleichtert den Kraftfahrern die Orientierung, in Fahrtrichtung möglichst weit rechts auf den Parkständen zu parken.

Herr Spengler bittet darum, dass an den Ecken der Parkbuchten Krümmen vorgesehen werden, damit Autofahrer einfacher einparken können und so besser den Sicherheitsabstand einhalten können. Herr Kasper verweist dazu auf die Interessen der Grünplaner, die möglichst viel Fläche für die Baumscheiben fordern.

Herr Dr. Meister spricht sich für eine weiße Linie statt Pflasterreihe aus.

Herr Stäglin bittet zu prüfen, ob der 1,50 m breite Schutzstreifen durch eine zusätzliche Leitlinie in 1,30 m Schutzstreifen für Radfahrer + 0,20 m Sicherheitsabstand zu den Parkständen / Baumscheiben unterteilt werden kann bzw. darf, um auf eine Unterschiedlichkeit des Pflasters der Parkstände verzichten zu können.

Herr Sieber vertritt die Auffassung, dass die meisten Autofahrer den Schutzstreifen überfahren werden, was z. B. auch in der Grenzstraße der Fall sei. Aus diesem Grund sei zu erwarten, dass die geparkten Fahrzeuge mit einem Sicherheitsabstand zur Fahrbahn abgestellt werden. Eine gesonderte Markierung zur Kenntlichmachung des Sicherheitsabstandes sei deshalb nicht erforderlich.

Herr Bucher bittet um Meinungsäußerungen zum Vorschlag, die Restfahrbahn breiter auszuführen, um zu verhindern, dass die Schutzstreifen von Pkw überfahren werden. Hierzu geht vom Runden Tisch Radverkehr das Votum aus, dass dies nicht erfolgen sollte. Die Restfahrbahn sollte stattdessen zugunsten breiterer Schutzstreifen in einer durchgängigen Breite von 4,50 m ausgeführt werden. Dieses Mindestmaß ist regelkonform.

## 2. Anpassungsbereich Klausbrücke

Zum Bereich der Anbindung des Robert-Franz-Ringes an die bereits sanierte Mansfelder Straße wird die Kritik geäußert, dass der Radweg aus Richtung Klausbrücke in den östlichen Gehweg des Robert-Franz-Ringes übergeht. Der Gehweg aus Richtung Klausbrücke wiederum endet an der Nahtstelle zum Robert-Franz-Ring. So sei es nicht verwunderlich, dass zahlreiche Radfahrer auf dem mittlerweile nicht mehr für Radfahrer frei gegebenen Gehweg weiterfahren. Um hier Irritationen zu vermeiden und Radfahrer zu einem Fahren auf der Fahrbahn bzw. dem künftigen Schutzstreifen zu bewegen, spricht sich Herr Teschner dafür aus, dass der Radweg zwischen Klausbrücke und der Nahtstelle zum Robert-Franz-Ring baulich in einen Gehweg umgewandelt wird. Hierzu gibt es keine gegensätzliche Meinung.

Es wird ausdrücklich begrüßt, dass der östliche Schutzstreifen über das Bauende des Robert-Franz-Rings hinaus bis zur Bordausrundung Klausbrücke verlängert werden soll.

Nachrichtliche Anmerkung:

Zwischen Ankerstraße und Mansfelder Straße ist die Fahrbahn des Robert-Franz-Rings breit genug, um den östlichen Schutzstreifen mit dem Regelmaß 1,50 m anlegen zu können. Auf der Westseite bleibt der Radfahrstreifen bestehen.

Im Übrigen wird sich auch dafür ausgesprochen, dass im Rahmen der Fluthilfemaßnahme Robert-Franz-Ring der bereits seit längerem geforderte Fußgängerüberweg (FGÜ) an dieser Stelle eingerichtet wird.

## 3. Abschnitt zwischen dem Moritzburgring und der Pfälzer Brücke

In diesem Abschnitt sehen die „aktiven Radfahrer“ Sicherheitsprobleme für Radfahrer, die vom Robert-Franz-Ring in Richtung Würfelwiese fahren wollen. Deshalb wird der Vorschlag unterbreitet, ab dem FGÜ auf der Westseite einen Radweg für Radfahrer in Richtung Norden anzulegen.

Von Seiten der Stadtverwaltung wird dieser Vorschlag als nicht praktikabel angesehen. So sei es zum einen problematisch, die Radfahrer auf die andere Straßenseite herüber zu füh-

ren und zum anderen reiche der Platz auf der Westseite nicht aus, um neben dem Gehweg noch einen separaten Radweg herzustellen.

Herr Sieber spricht sich dafür aus, den Schutzstreifen auf der Ostseite des Robert-Franz-Ringes bereits am FGÜ enden zu lassen. So hätten Radfahrer die Möglichkeit, sich bereits ab dort in Fahrbahnmittle zu orientieren und Autofahrern zu signalisieren, dass Sie geradeaus weiter fahren wollen. Dieser Vorschlag findet bei den Anwesenden Unterstützung.

Im Kurvenbereich Pfälzer Brücke ist auch der Begegnungsfall Lkw/Lkw zu gewährleisten. Die dafür erforderliche Kurvenverbreiterung schränkt die Anwendung eines Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Westseite ein, wenn die Breite des anliegenden Gehweges nicht verringert werden soll. Deshalb wird der Vorschlag unterstützt, den Anfang des westlichen Schutzstreifens in südliche Richtung etwa an die Station 0+140 zu verschieben.

Hinsichtlich der aktuellen Unfallsituation im Bereich des Abzweiges zur Würfelwiese wird Herr Bade gebeten, eine entsprechende Prüfung vorzunehmen (**V: Polizei**).

*Nachtrag:*

*Nach Information von Herrn Bade ereigneten sich seit 2011 zwei Unfälle mit Radfahrerbetätigung:*

- 1. Radfahrer ordnet sich mittig ein, um nach links in den Park abzubiegen, wird von PKW überholt,*
- 2. Zwei Radfahrer stoßen am Parkzugang zusammen, 1 x leichtverletzt.*

#### 4. Weitere Hinweise zu den Planungen

Herr Spengler bittet darum, dass Kanalabdeckungen möglichst nicht im Schutzstreifen untergebracht werden.

Herr Preibisch bittet darum, dass auch ausreichende Fahrradbügel mit vorgesehen werden.

### **TOP 2: Diskussion zum Entwurf der Kriterien zur Planung und Gestaltung von Radverkehrsanlagen in Halle (Saale)**

In seiner Sitzung am 24.06.2015 hatte der Stadtrat beschlossen, dass „Kriterien zur Planung und Gestaltung von Radverkehrsanlagen in Halle (Saale)“ erarbeitet und zur Beschlussfassung vorgelegt werden sollen. Am Runden Tisch Radverkehr hatte man sich bereits im Vorfeld dieses Beschlusses darauf verständigt, dass ein neuer Detailkatalog für Radwegebaumaßnahmen erarbeitet werden soll. Somit lag es auf der Hand, dass beide Themen miteinander verknüpft werden und ein Papier erstellt wird, was dem Ansinnen des Stadtrates gerecht wird und auch das Thema der Gestaltungsdetails umfassend behandelt.

Den Entwurf dieses Papiers hatte Herr Bucher mit der Einladung zur heutigen Sitzung verschickt, so dass nach einer kurzen Vorstellung der Inhalte in die Diskussion dazu eingestiegen werden konnte.

Grundsätzlich wird das Papier von den Anwesenden begrüßt und bestätigt. Es gibt folgende Hinweise und Ergänzungswünsche:

Herr Spengler bittet darum, dass zur Verlegeart von Betonsteinpflaster noch der Begriff „verzahnt“ hinzugefügt wird (Pkt. 3.2.1).

Herr Weißenborn gibt den Hinweis, dass sandgeschlämmte Schotterdecken nicht an Gefällestrecken zur Anwendung kommen sollten (Pkt. 8). Negativbeispiele aus Heide-Süd würden zeigen, dass bei starken Niederschlägen solche Wege ausgespült werden und danach schlecht befahrbar sind. Ein weiteres Problem sei bei solchen Wegen der seitliche Bewuchs. Dadurch würde sich die Nutzbreite mit der Zeit verschmälern.

Herr Sieber weist darauf hin, dass bei Wegen mit sandgeschlämmter Schotterdecke im Gegensatz zu asphaltierten Wegen auch ein höherer Unterhaltungsaufwand erforderlich ist.

Herr Schuster gibt den Hinweis, dass beim Bau von asphaltierten Wegen auch auf den Wurzeldruck zu achten ist. Dies gilt insbesondere dann, wenn sich Pappeln im Umfeld des Weges befinden. In solchen Fällen könnten bauliche Wurzelsperren empfehlenswert sein.

Nach Meinung von Herrn Tucker sollten in das Papier auch Aussagen zur technischen Ausführung von Asphaltoberflächen aufgenommen werden. So u. a., dass 2-lagige Asphaltoberflächen geplant und ausgeführt werden sollten.

Außerdem bittet Herr Tucker darum, dass die Themen Aufstellflächen für linksabbiegende Radfahrer und Fahrradstraßen mit in das Papier aufgenommen werden. Darüber hinaus hat Herr Tucker noch weitere Hinweise zum Papier, die redaktioneller Art sind. Es wird sich darauf verständigt, dass diese bei einem Extratermin mit Herrn Bucher besprochen werden.

Herr Sieber spricht sich dafür aus, dass die Lösung mit der Führung des Radweges vor dem Wartebereich an Haltestellen zum Regelfall erklärt wird (Pkt. 6). Außerdem sollte der Inhalt der Fußnote 7 in den eigentlichen Text eingefügt werden.

Herr Dr. Meister gibt den Hinweis, dass das Papier auch eine Aussage enthalten sollte, wie damit umgegangen und gearbeitet werden soll. Insbesondere sollten für die Stadt (und HA-VAG) arbeitende Planungsbüros angehalten sein, die Inhalte des Papiers zu beachten.

## **TOP 3: Protokollkontrolle**

### 3.1. Erledigte Punkte bzw. Themen

1. Radfahrstreifen auf der Giebichensteinbrücke (stadteinwärtige Richtung),
2. Übergabe der Fotos von Herrn Neubert mit parkenden Fahrzeugen auf Radwegen an den FB Sicherheit (30.06.2015),
3. Antragstellung für „Schnelle Eingreiftruppe“ Saale-Radwanderweg bei der Arbeitsagentur,
4. Prüfung einer baulichen Änderung der Radverkehrsführung an der Ausfahrt Gestüt Kreuz/ Ostseite (Maßnahme wurde in die Fluthilfemaßnahme Talstraße mit aufgenommen, s. Planausschnitt anbei),
5. Überarbeiteter Detailkatalog für Radwegebaumaßnahmen in der Stadt Halle (s. TOP 2),
6. Austausch des Schildes „Gehweg! Radfahrer bitte absteigen“ durch das VZ. 239 ohne Zusatzzeichen in der Kröllwitzer Straße, Ecke Hoher Weg,
7. Prüfung einer Markierung einer weißen Trennlinie zwischen Fuß- und Radweg im Bereich der Straßenbahnhaltestelle Kröllwitzer Straße/ Talstraße (Ergebnis: Markierung wird als nicht erforderlich angesehen).

## 3.2. Offene Punkte bzw. Themen

Nr.	Thema	Zuständigkeit	Aktueller Sachstand	Weitere Vorgehensweise
1	Instandsetzung des Weges am westlichen Rand der Weinbergwiesen - Gefällebereich	FB Umwelt, Abt. Stadtgrün	Problem besteht noch.	Instandsetzung des Weges durch FB Umwelt, Abt. Stadtgrün (bei Vorhandensein entsprechender finanzieller Mittel).
2	Schaffung einer Fahrmöglichkeit für Radfahrer entgegen der Einbahnstraße Kreuzvorwerk	UVB, FB Bauen	Abgestimmte Lösung liegt vor. Die verkehrsrechtliche Anordnung ist in Arbeit.	1. Fertigstellung der verkehrsrechtlichen Anordnung (UVB), 2. Realisierung durch FB Bauen.
3	Zusätzliche Fahrradabstellanlagen im Umfeld der Tourist-Information	FB Planen, FB Bauen	Es sollen 5 Fahrradbügel an der Südseite des Marktschlösschens errichtet werden. Plan wurde FB Bauen übergeben.	Ausführung durch FB Bauen.
4	Erstellung eines Plans zur Thematik der Hauptrouten für den Radverkehr an Schneetagen	FB Planen	An Plan wurde aufgrund anderer Prioritäten noch nicht gearbeitet.	Abstimmung zwischen FB Planen, FB Umwelt und FB Sicherheit (V: FB Planen).
5	Maßnahmen zur Verhinderung des Versandens des Radweges an der Ausfahrt Gestüt Kreuz/ Ostseite	FB Bauen	FB Bauen hat den Wegeigentümer aufgefordert, Maßnahmen gegen das Versenden zu ergreifen.	Prüfung nach Ablauf der Frist durch FB Bauen
6	Prüfung der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Ludwig-Wucherer-Straße zwischen Robert-Blum-Straße und Reileck	UVB, FB Planen, FB Bauen	Es gibt drei Lösungsvorschläge zu einer veränderten Radverkehrsführung. All diese Vorschläge haben allerdings eine Reduzierung der Leistungsfähigkeit am Knoten Reileck zur Folge.	1. Untersuchung zu Auswirkungen der drei Varianten auf den Verkehrsablauf am Reileck, 2. Entscheidung zur weiteren Vorgehensweise.
7	Prüfung bzw. Beseitigung der Mängel aus dem ADFC-Radwegetest Halle-Neustadt	FB Bauen, FB Umwelt, Abt. Stadtgrün, FB Planen	Einige Mängel wurden beseitigt.	Umsetzungsstand wird überprüft (FB Planen)
8	Schutzstreifen in der Bernburger Straße, stadteinwärts	FB Planen	Pläne wurden in Ämterberatung diskutiert. Ergebnis: Umsetzung nur wenn an LSA Reileck ein Vorlauf für Straßenbahn einrichtet wird.	1. Untersuchung an LSA Reileck (einschl. Kostenschätzung für Gesamtmaßnahme), 2. Entscheidung zur weiteren Vorgehensweise.
9	Errichtung einer Informationstafel zu touristischen Radrouten im Stadtgebiet Halle am Hauptbahnhof	SMG, FB Planen	Noch kein Arbeitsstand	Abstimmung zwischen SMG und FB Planen

10	Ersatz des Fahrgastunterstandes an der Straßenbahnhaltestelle Kröllwitzer Straße/ Talstraße durch ein Dach auf der Stützmauer	FB Bauen	Stadt müsste dies in Eigenleistung erbringen.	Prüfung von möglichen Lösungen und deren Finanzierung.
11	Verbesserung der Situation für Radfahrer und Fußgänger am Verbindungsweg zwischen der Schwanenbrücke und dem Gimritzer Damm	FB Planen	Verbesserungsmöglichkeit wurde im Rahmen eines Ortstermins besprochen.	Ausführung nach Ende der Bauarbeiten an der Stützmauer.
12	Beseitigung von Kanten an der Ochsenbrücke und der Überfahrt zwischen der Straße Holzplatz und dem Saaleradweg	FB Bauen	Zusage, dass Kanten 2015 beseitigt werden.	
13	Beseitigung von Straßenschäden in der Großen Brunnenstraße	HAVAG	Schäden existieren noch	Schadensbeseitigung

### 3.3. Anmerkungen zur Protokollkontrolle

#### 3.3.1. Radverkehrsumleitung an der Baustelle Elsterbrücke (B 91)

Herr Tucker informiert über den Ortstermin mit Vertretern der Landesstraßenbaubehörde (LSBB) und des Teams Sperrungen (Stadt Halle) am 02.07.2015. Dort lehnte es die LSBB ab, die von Herrn Tucker geforderten Abschrägungen (Bitumenkeile o. ä.) an den Übergängen vom Radweg auf die Fahrbahn herzustellen. Begründet wurde dies insbesondere mit dem Argument der Verkehrssicherheit, was für Herrn Tucker allerdings nicht nachvollziehbar sei.

Von Seiten des Teams Sperrungen wurden keine Möglichkeiten gesehen, die Herstellung dieser baulichen Maßnahmen von der LSBB einzufordern.

Herr Tucker bringt sein Unverständnis über dieses Ergebnis zum Ausdruck.

Herr Bucher merkt an, dass auch die Umleitungsstrecke des Saaleradweges aufgrund der Sperrung am Saalewehr Planena zurzeit über den Radweg an der B 91 geführt wird. Auch aus diesem Grund sollte es eine ordentliche Radverkehrsführung im Baustellenbereich an der Elsterbrücke geben.

#### 3.3.2. Fahrradtag

Herr Bucher informiert darüber, dass es die Idee gibt, beim Verkehrssicherheitstag am 17.06.2016 auf dem halleschen Marktplatz Elemente der bundesweiten Kampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ zu präsentieren (Infos hierzu unter [www.ruecksicht-im-strassenverkehr.de](http://www.ruecksicht-im-strassenverkehr.de)). So könnten ein Stand ausgeliehen, Faltblätter und andere Materialien verteilt werden. Es müsste allerdings noch die Finanzierung dieser Aktion geklärt werden.

Vom Runden Tisch Radverkehr geht das Votum aus, diese Aktion zu unterstützen.

Im Übrigen informiert Herr Schuster darüber, dass die Radtour zur Woche der Mobilität am 19.09.2015 stattfindet (Treffpunkt: 9:30 Uhr, Brücke zur Rabeninsel).

### 3.3.3. Fahrradbügel am Steintor-Campus

Herr Preibisch zweifelte an, dass am neuen Steintor-Campus die städtische Richtlinie zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen beachtet wurde. Hierzu informiert Herr Bucher, dass sich derzeit der Praktikant Herr Dörner im Rahmen seiner Bachelorarbeit mit der Thematik der Fahrradabstellanlagen an universitären Einrichtungen befasst. Die Ergebnisse dieser Arbeit werden voraussichtlich im November dieses Jahres vorliegen. Insbesondere muss der Beginn des Wintersemesters abgewartet werden, um Zahlen zum tatsächlichen Bedarf zu ermitteln. Herr Dörner informiert, dass insgesamt 186 Fahrradbügel am Steintor-Campus errichtet wurden.

### 3.3.4. Unfallschwerpunkt Radweg Franckestraße/ Rudolf-Breitscheid-Straße

Herr Bucher wurde in der 35. Sitzung am RTR gebeten Daten zur Anzahl der Radfahrer in der jeweiligen Richtung zu ermitteln. Er informiert, dass die letzte Knotenpunktzählung im Jahr 2005 stattfand. Diese Zahlen seien aber wenig aussagekräftig, da die Franckestraße und damit auch der Knoten damals noch nicht umgebaut waren. Aus dem Jahr 2009 gibt es Zahlen zu Radfahrern aus Richtung Franckestraße in Richtung Riebeckplatz. Am 17.03.2009 wurden in 16 Stunden 36 Radfahrer gezählt.

Aus Sicht von Herrn Tucker sei diese Zahl wenig hilfreich. Er selbst habe Zählungen gemacht und festgestellt, dass bereits innerhalb einer halben Stunde 7 Radfahrer aus Richtung Riebeckplatz in Richtung Prof.-Friedrich-Hoffmann-Straße gefahren sind. Dies zeige, dass durchaus Bedarf für ein Befahren der Franckestraße in dieser Richtung vorhanden ist.

Beim ADFC ist man deshalb der Meinung, dass der Zweirichtungsradweg weiterhin Bestand haben sollte. Zur Entschärfung des Unfallschwerpunktes an der Einmündung Rudolf-Breitscheid-Straße wird vorgeschlagen, dort eine Ampel zu errichten.

Herr Möbius äußert sich zu diesem Vorschlag kritisch, insbesondere aus Gründen des Verkehrsflusses im Zuge der Franckestraße und der Kosten für eine solche Maßnahme.

Herr Sieber macht den Vorschlag, den Radweg von der Einmündung abgesetzt zu führen.

Dies wiederum sieht Herr Bucher kritisch, der darauf hinweist, dass gerade bei abgesetzten Radwegen häufiger Unfälle passieren (es sei denn, Radfahrer haben keine Vorfahrt).

Es wird sich darauf verständigt, dass hinsichtlich einer Meinungsfindung weitere Verkehrserhebungen durchgeführt werden sollten (**V: FB Planen**).

### 3.3.5. Fahrradbügel im Umfeld der Tourist-Information

In der 35. Sitzung am RTR wurde angeregt, auch an der Nordseite des Marktschlösschens Fahrradbügel vorzusehen. Herr Bucher gibt die Information, dass dieser Vorschlag von der Unteren Denkmalschutzbehörde abgelehnt wurde. Als Begründung wurde angeführt, dass man nicht möchte, dass Stadtmobiliar im Fahrbahnbereich errichtet wird. Dies gilt insbesondere für derartige Eingangsbereiche.

Herr Bucher wird gebeten, einen Vertreter der Denkmalschutzbehörde zu einer der nächsten Sitzungen einzuladen (**V: Herr Bucher**).

### 3.3.6. Aus dem Protokoll gestrichene offene Punkte

Der Punkt „Radweg zwischen Nietleben und Dörlau“ wurde von den offenen Punkten entfernt, da die Maßnahme im offiziellen Umsetzungsplan zur Radverkehrskonzeption bis 2019 enthalten ist. Hierzu ist allerdings anzumerken, dass die Maßnahme finanziell nicht untersetzt ist.

Die Punkte „Ausschilderung vom Saale-Radwanderweg zu den Fahrradboxen am Parkplatz Fährstraße“ und „Aufstockung der Fahrradboxen am Parkplatz Fährstraße“ wurden von den offenen Punkten entfernt, da es kein funktionierendes System gibt, welches Radtouristen freie Plätze in den Fahrradboxen garantiert. Die vorhandenen Boxen werden nicht überwacht, was dazu geführt hat, dass sie von Einheimischen dauerhaft genutzt werden.

## **TOP 4: Sonstiges**

### 4.1. Thema Parken auf Radwegen

Herr Teschner gibt die Information, dass der Fachbereich Sicherheit weiterhin bemüht ist, gegen Falschparker auf Fuß- und Radwegen vorzugehen. So seien die entsprechenden Kontrollen in diesem Jahr verdoppelt worden.

### 4.2. Fußgängerampel an Straßenbahnhaltestelle Magdeburger Straße

Herr Stedtler hat die Feststellung gemacht, dass an der Fußgängerampel an der Haltestelle Magdeburger Straße Autofahrer desöfteren bei Rot über die Ampel fahren und damit querende Fußgänger (insb. Kinder) gefährden. Er selbst hat keine Erklärung für dieses Phänomen. Aufgrund dieser Situation schlägt er allerdings vor, entweder ein Rotlichtblitzgerät aufzustellen oder aber die Ampel auszuschalten.

Herr Bade informiert, dass es seit 2010 im Bereich der Haltestelle an der LSA drei Auffahrfälle in Richtung Steintor gab. In der Gegenrichtung gab es eine Alleinbeteiligung, wo eine ältere Autofahrerin wegen eines Schwächeanfalls von der Fahrbahn abkam.

Herr Möbius sagt zu, dass Thema bei der Mündlichen Anhörung in der Stadtverwaltung anzusprechen und die unterbreiteten Vorschläge zur Diskussion zu stellen (**V: FB Planen**).

### 4.3. Fahrbahnzustand im Steinweg

Herr Spengler äußert sich kritisch zur Wiederherstellung der Asphaltdecke am provisorischen Gleiswechsel im Steinweg (etwa in Höhe Schwetschkestraße). Hier sei ein sehr grobporiger Asphalt eingebaut worden, der nicht zu vergleichen ist mit dem Asphalt im übrigen Bereich. Da diese Maßnahme von der HAVAG durchgeführt wurde, wird diese gebeten, hierzu eine Aussage zu tätigen (**V: HAVAG, nächste Sitzung**).

### 4.4. Weg entlang der Saale zwischen der Franzigmark und Brachwitz

Herr Schuster informiert darüber, dass vorgesehen ist, den Weg entlang der Saale zwischen der Franzigmark und Brachwitz auf halber Länge dauerhaft zu sperren und zurückzubauen. Grund hierfür sei die nicht mehr verkehrssichere Brücke über den Morler Bach, die zurückgebaut werden soll. Der betreffende Weg befinde sich im Eigentum der NaBu-Stiftung, die wiederum nicht interessiert sei, den Weg als solchen zu erhalten.

Herr Bucher ergänzt, dass es hierzu bereits Gespräche mit der zuständigen Gemeinde Petersberg gegeben hat. Diese hätte jedoch kein Interesse, den Weg in ihr Eigentum zu übernehmen. Die Gemeinde verweist darauf, dass weiter nördlich ein parallel verlaufender Weg existiert, der ebenfalls genutzt werden könne.

Am Runden Tisch Radverkehr wird bedauert, dass der für den Freizeitradverkehr sehr bedeutsame Uferweg aufgegeben werden soll.

#### 4.5. Fahrbahnsanierungen

Herr Bucher informiert, dass Herr Stäglin darum gebeten hat, dass der ADFC zwei bis drei wichtige Straßen für Radfahrer benennt, die nach dem Vorbild des Mühlweges eine Fahrbahnsanierung erhalten sollten. Der ADFC sagt dies zu (**V: ADFC**).

#### 4.6. Beteiligung des ADFC an den Planungen zum Bauvorhaben Am Steintor

Zur Thematik der Beteiligung des ADFC an aktuellen Planungen gibt Herr Schaper die Information, dass die Untere Verkehrsbehörde am 21.08.2014 dem ADFC Markierungs- und Beschilderungspläne zum Straßenbauvorhaben Am Steintor zugesandt und um Meinungsäußerung gebeten hat. Von Seiten des ADFC gab es hierzu allerdings keine Reaktion, was sich herausstellte daran lag, dass die Unterlagen dort erst 13 Monate später vorlagen. Gründe für diese Verzögerung konnten nicht herausgefunden werden.

Somit konnten mögliche Anregungen oder Hinweise vom ADFC leider nicht oder nur bedingt berücksichtigt werden.

#### **Nächste Termine und Themen**

Die nächste Sitzung am RTR findet am **26.11.2015** statt. Herr Bucher informiert, dass zu dieser Sitzung Vertreter der HWG und der GWG kommen und über das Thema der Fahrradabstellanlagen berichten werden.