

Niederschrift**29. Sitzung „Runder Tisch Radverkehr“ (RTR)****am 03.07.2014, 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. Diskussion über Vorschläge von Herrn Spengler in Hinsicht auf eine bessere Zusammenarbeit zwischen aktiven Radfahrern und Vertretern der Stadtverwaltung,
2. Information über Planung zum Ausbau der Salzmünder Straße in der Ortslage Dörlau,
3. Protokollkontrolle,
4. Sonstiges.

TOP 1: Diskussion über Vorschläge von Herrn Spengler in Hinsicht auf eine bessere Zusammenarbeit zwischen aktiven Radfahrern und Vertretern der Stadtverwaltung

In der Sitzung des RTR am 27.02.2014 hielt Herr Spengler einen Vortrag über aus seiner Sicht bestehende Probleme in der Zusammenarbeit zwischen aktiven Radfahrern und Vertretern der Stadtverwaltung. Er zeigte dazu eine Reihe von konkreten Beispielen aus der jüngeren Vergangenheit, die verdeutlichen sollten, wo aus seiner Sicht die Probleme liegen. Gleichzeitig unterbreitete er einige Vorschläge zur Lösung der Probleme in der Zusammenarbeit (s. Anlage). Am RTR wurde sich darauf verständigt, dass die Stadtverwaltung sowohl zu den einzelnen Beispielen als zu den Vorschlägen von Herrn Spengler ihren Standpunkt darstellt.

Ergebnisse der verwaltungsinternen Abstimmungen und der dazugehörigen Diskussion am RTR:**1.1. Pflasterschäden in der Kleinen Ulrichstraße**

Von Seiten des Fachbereichs Bauen wird klargestellt, dass bekannt ist, wie es zu den Pflasterschäden kam. Die zwischenzeitlich erfolgte Beseitigung der Pflasterschäden mit Hilfe von Asphalt stellt nur ein Provisorium bis zur abschließenden Reparatur dar. Diese soll nach Abschluss der Baumaßnahmen in der Dachritzstraße, voraussichtlich im September 2014, erfolgen. Vorgesehen ist dann eine Pflasterverlegung in gebundener Bauweise.

1.2. Fahrradbügel am Riebeckplatz

Herr Spengler fordert hier eine Entfernung der beiden Fahrradbügel, da diese seiner Meinung nach nicht erforderlich sind und eine Behinderung/ Gefährdung für Radfahrer darstellen.

Herr Bucher erläutert hierzu, dass die Fahrradbügel seinerzeit auf Wunsch der HAVAG errichtet wurden. Es sollte hierdurch ein ungeordnetes Abstellen von Fahrrädern im Umfeld der Haltestelle vermieden werden, was auch im Interesse der Stadt ist. Insgesamt wurden im betreffenden Bereich vier Fahrradbügel errichtet.

Zur Nutzung dieser Fahrradbügel bemerkt Herr Bucher, dass insbesondere die beiden Fahrradbügel östlich der Haltestelle nahezu täglich genutzt werden. Die beiden kritisierten Fahrradbügel westlich der Haltestelle werden zwar weniger genutzt, aber auch hier sind immer wieder abgestellte Fahrräder zu sehen.

Hinsichtlich der angesprochenen Sicherheitsthematik vertritt die Verwaltung die Auffassung, dass von den Fahrradbügeln keine Gefährdungen ausgehen. Dies nicht zuletzt auch, da der betreffende Bereich recht gut einsehbar und auch nachts gut ausgeleuchtet ist. Im Übrigen beträgt die Breite neben den Fahrradbügeln ca. 4,0 m. Bei dieser Verkehrsfläche handelt es sich um eine Fußgängerzone, die für Radfahrer frei gegeben ist. Radfahrer müssen deshalb auch mit Stadtmobiliar auf der Fußgängerfläche (Bänke etc.) rechnen und sind angehalten, mit einer an Fußgängern angepassten Geschwindigkeit zu fahren.

Angesichts dieser Situation sieht die Verwaltung nach wie vor keine Veranlassung, die beiden kritisierten Fahrradbügel zu entfernen. Insofern muss abschließend festgestellt werden, dass Stadtverwaltung und ADFC zu dieser Thematik zwei unterschiedliche Meinungen haben.

1.3. Verkehrssicherheit im Bereich der Bahnbrücken am Riebeckplatz

Herr Spengler fordert hier einen Verkehrsspiegel, um damit die Sichtbeziehungen zwischen entgegenkommenden Radfahrern zu verbessern. Im Punkt „Sonstiges“ will er darstellen, welche aktuellen Entwicklungen es hierzu gegeben hat (s. Pkt. 4.2).

1.4. Gleisquerung für Radfahrer an der Einmündung Richard-Wagner-Straße/ Adolfstraße und Gleisquerung für Radfahrer an der Straßenbahndstelle Büschdorf

Herr Spengler will mit diesen Beispielen zeigen, dass man einerseits den Radfahrern zusetzt, auch spitzwinklige Gleisquerungen zu bewältigen (Bsp. Richard-Wagner-Straße), man andererseits genau dies verhindern will (Bsp. Endstelle Büschdorf). Hierzu bemerken die Vertreter der Stadtverwaltung, dass die beiden Beispiele zeigen, dass sich manche Ansichten mit der Zeit durchaus auch ändern können bzw. man Lehren aus bestimmten Sachverhalten zieht und andere Lösungen bevorzugt. So würde man eine Gleisführung wie in der Richard-Wagner-Straße, die Ende der 1990-er Jahre hergestellt wurde, heute sicherlich nicht mehr so realisieren.

Die Radverkehrsführung an der Straßenbahndstelle in Büschdorf ist auch ein Ergebnis einer solchen Entwicklung. Hier wurde sich für eine möglichst rechtwinklige Gleisquerung entschieden, um eben die Gefahr von Stürzen zu minimieren. Da es nach Fertigstellung der Baumaßnahme Probleme bei der Wahrnehmbarkeit der Radverkehrsführung gab, wurden nachträglich noch so genannte Leitboys aufgestellt, die verhindern sollen, dass Radfahrer geradeaus weiter fahren und an der dortigen Kante zu Sturz kommen.

Die Vertreter der Stadtverwaltung räumen abschließend ein, dass derartige Lösungen besser mit den Radverkehrsvertretern abgestimmt werden sollten. Bei ähnlichen Fällen soll dies in Zukunft erfolgen.

1.5. Ampeln an den Fuß- und Radwegquerungen über die Straßenbahngleise am Kreisverkehr Magistrale/ Weststraße

Hier hinterfragt Herr Spengler zum einen grundsätzlich die Notwendigkeit der Ampeln. Schließlich seien an den daneben liegenden Gleisquerungen der Fahrbahnen keine Ampeln vorhanden. Zum anderen bittet Herr Spengler darum, dass im Falle der begründeten

Notwendigkeit der Ampeln die Schaltungen so verändert werden, dass die Freigabe für Fußgänger und Radfahrer unmittelbar nach Passieren der jeweiligen Straßenbahn erfolgt.

Da hierzu niemand aus dem Teilnehmerkreis auskunftsfähig ist, werden die zuständigen Stellen nochmals um eine Prüfung gebeten (**V: UVB, FB Bauen, Termin: nächster RTR**).

1.6. Radwegabsenkungen an Grundstückszufahrten in der Dieselstraße und Berliner Straße

Nach dem Ausbau der Dieselstraße vor ca. 15 Jahren wurde bereits Kritik geübt an den Radwegabsenkungen im Bereich von Grundstückszufahrten. Hierdurch würde sich für Radfahrer ein ständiges Auf und Ab ergeben. Die Stadtverwaltung sagte seinerzeit zu, künftig verstärkt mit Rampensteinen zu arbeiten, die es ermöglichen, die Radwege auf einem Höhengniveau zu belassen. Nach dem Ausbau der Berliner Straße musste Herr Spengler allerdings feststellen, dass auch in der heutigen Zeit noch Absenkungen an Grundstücksausfahrten praktiziert werden, was nicht befriedigend ist.

Die Vertreter der Stadtverwaltung bemerken hierzu, dass mittlerweile die Verwendung von Rampensteinen durchaus die Regellösung darstellt. Aktuelle Beispiele hierfür sind die Torstraße und die Grenzstraße. Im Übrigen wurden bei Straßenausbaumaßnahmen in den vergangenen Jahren vermehrt planerische Prinzipien umgesetzt, bei denen der Radverkehr auf gleichem Niveau mit dem Kfz-Verkehr geführt wird (Radfahrstreifen/ Schutzstreifen). Hier wurden Rampensteine allenfalls an Fußwegen verwendet. Insofern ist man bei der Stadtverwaltung durchaus der Auffassung, dass die damalige Kritik der Radfahrer aufgegriffen wurde und mittlerweile bessere Lösungen realisiert werden.

Das aufgezeigte Beispiel aus der Berliner Straße stellt dabei eine Ausnahme dar, die möglicherweise ihre Ursache darin hatte, dass der betreffende Straßenabschnitt in Rahmen des Konjunkturprogrammes umgebaut wurde und die Planung nicht die üblichen Abläufe durchschritt.

1.7. Gestaltung von Parkbuchten

Herr Spengler nimmt die Gestaltung von Parkbuchten als Beispiel dafür, dass es für bestimmte Baudetails offenbar keine generell für Halle gültigen Standards gibt. Die Folge sei eine uneinheitliche Straßenraumgestaltung verbunden mit teilweiser Realisierung von schlechten Lösungen.

Hierzu bemerken die Vertreter der Stadtverwaltung, dass im Rahmen des Stadtbahnprogrammes u. a. vorgesehen ist, Regeldetails zu bestimmen und als verbindlich festzulegen. Im Übrigen gab es auch in der Vergangenheit immer eine Orientierung an gestalterischen Grundprinzipien. So z. B. beim Ausbau der Straßen im Sanierungsgebiet der historischen Altstadt.

1.8. Qualität der Pflasterarbeiten in der Großen Ulrichstraße

Hier kritisiert Herr Spengler insbesondere, dass die Pflasterflächen zu uneben und deshalb für Radfahrer nicht angenehm zu befahren sind. Selbst wenn die von der DIN vorgegebenen Toleranzen eingehalten werden, sollte die Stadt einen Qualitätsanspruch entwickeln, der eine möglichst ebene Oberfläche gewährleistet.

Der Fachbereich Bauen erläutert hierzu, dass die Pflasterflächen im Fahrbahn-/ Gleisbereich mit Vorsatzbetonsteinpflaster ausgeführt wurden. Die verwendeten Pflastersteine unterliegen vorgeschriebenen Toleranzgrenzen, auf deren Einhaltung der FB Bauen konsequent

achtete. Sofern Steinflächen hergestellt wurden, bei denen die Oberflächentoleranzen nicht eingehalten wurden, sind Nachbesserungen abverlangt worden. Eine bessere Qualität kann bei den verwendeten Materialien nicht erwartet werden. Die realisierte Lösung stellt letztlich einen Kompromiss zwischen den funktionalen Interessen und den Interessen von Gestaltung und Denkmalschutz dar.

1.9. Vorschlag: Ausschreibungstexte werden dem ADFC vorgelegt

Hierzu wird vom Fachbereich Bauen die Meinung vertreten, dass eine solche Praxis rechtlich problematisch und im Übrigen nicht zielführend ist. Günstiger wäre es, wenn der ADFC und die übrigen Vereine und Verbände vom RTR im Rahmen der Entwurfsplanung besser eingebunden werden und dort die Möglichkeit erhalten, ihre Meinung zu äußern (auch zu baulichen Details).

1.10. Vorschlag: An Bauabnahmen und Verkehrsschauen nehmen ADFC-Vertreter teil

Da es sich bei Bauabnahmen um eine Überprüfung vertraglich geregelter Einzelheiten handelt, schließt der Fachbereich Bauen eine Beteiligung Dritter (hier des ADFC) aus. Herr Vorgespracher bietet allerdings dem ADFC und den übrigen Vereinen und Verbänden vom RTR an, dass im Rahmen separater Termine Begehungen mit diesen Vertretern erfolgen können.

Eine Beteiligung des ADFC an Verkehrsschauen hat es in der Vergangenheit bereits gegeben (z. B. bei der Verkehrsschau zur Thematik Radwegebenutzungspflicht). Sofern bei geplanten Verkehrsschauen thematische Bezüge zum Radverkehr bestehen, wird auch weiterhin der ADFC zugeladen.

1.11. Vorschlag: Tiefbau-Aufträge beinhalten den baulichen Detailkatalog der Stadt

Wie bereits gesagt, werden im Rahmen des Stadtbahnprogrammes Regeldetails erstellt, die dann für die Straßenplaner verbindlich sind. Darüber hinaus soll der „Detailkatalog für Radwegebaumaßnahmen in der Stadt Halle (Saale)“ aktualisiert und an die jeweiligen Straßenplaner übergeben werden.

TOP 2: Information über Planung zum Ausbau der Salzmünder Straße in der Ortslage Dölau

Herr Kasper informiert darüber, dass u. a. aufgrund von Bauabsichten der HWS entschieden wurde, die Salzmünder Straße im Bereich der Ortslage Dölau grundhaft auszubauen. Derzeit befinden sich die Planungen in der Phase der Vorplanung. Um ein Meinungsbild von Seiten der Interessensvertreter der Radfahrer zu bekommen, stellt Herr Kasper den derzeitigen Planungsstand in seinen Grundzügen vor.

Demnach wird momentan eine Variante favorisiert, bei dem beidseitig der Fahrbahnen Gehwege vorgesehen sind, die für Radfahrer frei gegeben werden sollen (d. h. keine Benutzungspflicht). Die Breite dieser Gehwege beträgt im Regelfall 3,0 m (einschl. Sicherheitsabstand zur Fahrbahn).

Die Verkehrsstärke in der Salzmünder Straße beträgt derzeit südlich des Knotens Lieskauer Straße ca. 1.000 Kfz in der Spitzenstunde und nördlich des Knotens Lieskauer Straße ca. 900 Kfz in der Spitzenstunde (beide Richtungen zusammen). Es wird davon ausgegangen, dass sich diese Zahlen nach der Herstellung der Autobahnanschlussstelle Salzmünde nicht wesentlich ändern werden.

Herr Kasper stellt auch dar, dass in einigen Bereichen das städtische Straßenflurstück so breit ist, dass eine Herstellung von separaten Radwegen möglich wäre. Da dies allerdings nur abschnittsweise der Fall ist, müsste dann das Führungsprinzip für den Radverkehr an den jeweiligen Übergangsstellen wechseln.

Am Knoten Lieskauer Straße wird ein kleiner Kreisverkehr favorisiert. Entsprechend der einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen soll hier der Radverkehr im Mischprinzip mit dem Kfz-Verkehr geführt werden. Dazu sollen in den Zufahrten zum Kreisel Rampen hergestellt werden, über die die Radfahrer vom Gehweg auf die Fahrbahn geführt werden.

In der anschließenden Diskussion wird das dargestellte Führungsprinzip des Radverkehrs im Kreisverkehr mehrheitlich befürwortet. Hierbei wird auch darauf hingewiesen, dass Kinder bis zu 10 Jahren nicht im Mischprinzip mit Kfz fahren müssen, da sie die angrenzenden Gehwege befahren müssen (bis 8 Jahre) bzw. dürfen.

Zur Führung des Radverkehrs im Streckenverlauf wird aus dem Teilnehmerkreis heraus die Frage gestellt, ob auch eine Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen oder Schutzstreifen möglich ist. Hierzu informiert Herr Kasper, dass eine Herstellung von beidseitig durchgängigen Radfahrstreifen aufgrund fehlender Straßenraumbreiten nicht möglich ist. Grundsätzlich möglich wäre dagegen eine Variante mit beidseitigen Schutzstreifen.

Insbesondere die Interessensvertreter der Radfahrer betonen, dass eine solche Schutzstreifenvariante ernsthaft in Erwägung gezogen werden sollte. Neben der relativ komfortablen Führung für den Radverkehr spricht für eine solche Variante auch das Argument, dass keine Fußgänger durch Radfahrer beeinträchtigt werden.

Grundsätzlich zu vermeiden sind häufig wechselnde Führungen für den Radverkehr.

TOP 3: Protokollkontrolle

3.1. Erledigte Punkte bzw. Themen

1. Neubeschilderung der Radrouten Innenstadt – Südstadt, Innenstadt – Trotha und Innenstadt – Neustadt,
2. Prüfung der Herstellung einer fahrdynamischen Radwegführung in der Ludwig-Wucherer-Straße, Höhe Knoten Willy-Lohmann-Straße, Nordwestecke (Ergebnis: Das hierfür erforderliche Versetzen eines Baumes ist aus planerischer Sicht nicht gewollt),
3. Entscheidung zu Vorschlägen von Herrn Spengler in Hinsicht auf eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen aktiven Radfahrern und der Stadtverwaltung (vgl. TOP 1).

3.2. 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**),
2. Schutzstreifen Elsa-Brändström-Straße zwischen Damaschkestraße und Huttenstraße (**V: FB Bauen**),
3. Ausbau Saale-Radwanderweg zwischen Planena und Rattmannsdorf (**V: FB Planen, FB Bauen**, Realisierung wird im Rahmen der Hochwasserschadensbeseitigung angestrebt),

4. Ausbau Saale-Radwanderweg entlang der Wilden Saale zwischen Talstraße und Schwanenbrücke (**V: FB Planen, FB Bauen**, Realisierung wird im Rahmen der Hochwasserschadensbeseitigung angestrebt), Hinweis: Der Weg ist aufgrund von Abbrüchen an einer Stützmauer derzeit gesperrt. Es wurde eine Umleitung für Radfahrer über den Weinbergweg ausgeschildert.
5. „Schnelle Eingreiftruppe“ Saale-Radwanderweg (**V: FB Planen, EfA**),
6. Einführung Fahrrad-Verleihsystem (**V: HAVAG**),
7. Radweg zwischen Nietleben und Dölau (**V: FB Planen**),
8. Freigabe der Platzfläche vor dem Neustadt-Center für Radfahrer (**V: FB Planen, UVB**, laut Aussage von Herrn Sturm müssen zunächst Veränderungen an der vorhandenen Bühne vorgenommen werden),
9. Prüfung des Wegezustandes im Zuge des Radfernweges Saale – Harz am westlichen Rad der Weinbergwiesen - Gefällebereich (**V: FB Umwelt, Abt. Stadtgrün**),
10. Prüfung der Möglichkeiten für eine öffentlichkeitswirksame Aktion der Polizei gemeinsam mit ADFC für mehr Verkehrssicherheit (**V: Polizei**),
11. Schaffung einer Fahrmöglichkeit für Radfahrer entgegen der Einbahnstraße Kreuzvorwerk (**V: FB Bauen**, Lösungsvorschlag liegt vor, Anhörung erfolgte),
12. Einrichtung eines Fußgängerüberweges im Robert-Franz-Ring, unmittelbar am Knoten Mansfelder Straße (**V: FB Planen, UVB**),
13. Maßnahmen zur Beseitigung einer Gefahrenquelle für Radfahrer am westlichen Ende der Bahnhofsbrücken in der Delitzscher Straße (**V: FB Planen, UVB, FB Bauen**),
14. Zusätzliche Fahrradabstellanlagen in der Kleinen Ulrichstraße (ggf. an Stelle von Pkw-Stellplätzen, **V: FB Planen, UVB, FB Bauen**, Prüfung erfolgte; es sollen ca. 10 Fahrradbügel im Straßenraum der Kleinen Ulrichstraße errichtet werden, Termin: Okt. 2014),
15. Zusätzliche Fahrradabstellanlage im Umfeld der Tourist-Information (**V: FB Planen**, Prüfung erfolgte; es sollen 5 bis 6 Fahrradbügel an der Südseite des Marktschlösschens errichtet werden).
16. Erstellung eines Plans zur Thematik der Hauptrouten für den Radverkehr an Schneetagen (**V: FB Planen, FB Sicherheit, FB Umwelt, Abt. Stadtgrün**),
17. Prüfung der Herstellung einer Fahrmöglichkeit für Radfahrer von der künftigen ebenerdigen Querung der Merseburger Straße in Höhe Com-Center in die Rudolf-Ernst-Weise-Straße (**V: FB Planen, UVB**),
18. Beseitigung von Pflasterfugen auf der Fahrbahn vor dem Landesmuseum für Vorgesichte (**V: FB Bauen**),
19. Ausschilderung vom Saale-Radwanderweg zu den Fahrradboxen am Parkplatz Fährstraße (**V: FB Planen, FB Bauen**),
20. Aufstockung der Fahrradboxen am Parkplatz Fährstraße (**V: FB Planen, FB Bauen**),
21. Maßnahmen zur Verhinderung des Versandens des Radweges an der Ausfahrt Gestüt Kreuz/ Ostseite (**V: FB Bauen**),
22. Prüfung einer baulichen Änderung der Radverkehrsführung an der Ausfahrt Gestüt Kreuz/ Ostseite (**FB Planen**),
23. Prüfung der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Ludwig-Wucherer-Straße zwischen Robert-Blum-Straße und Reileck (s. dazu auch beigefügtes E-Mail-Schreiben von Herrn Tucker, **V: UVB**),
24. Mängelbeseitigung an einer Kanalabdeckung in der östlichen Ernst-Grube-Straße, Höhe Parkscheinautomat (**V: FB Bauen**),
25. Prüfung bzw. Beseitigung der Mängel aus dem ADFC-Radwegetest Halle-Neustadt (**V: FB Bauen, FB Umwelt, Abt. Stadtgrün**),
26. Entscheidung zur Thematik der Finanzierung von Straßenreparaturen durch Privatinitiativen (**V: Klärung über Herrn Paulsen**),
27. Versetzen einer Werbetafel in der Willy-Brandt-Straße, Ecke Kurt-Eisner-Straße (**V: FB Planen, FB Bauen**).

28. Überarbeiteter Detailkatalog für Radwegebaumaßnahmen in der Stadt Halle (**V: FB Planen**),
29. Schutzstreifen in der Bernburger Straße, stadteinwärts (**FB Planen**),
30. Anbringen von Reflektoren an den Pollern Schwanenbrücke (**FB Bauen**),
31. Prüfung von Ausführungsdetails im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen Erschließung Hermes (**FB Bauen**).

TOP 4: Sonstiges

4.1. Kröllwitzer Straße

Herr Spengler spricht erneut die Problematik der heutigen und geplanten Führung des Radverkehrs in der Kröllwitzer Straße, Bereich Einmündung Hoher Weg, an. Laut Planung soll hier auf dem südlichen Fußweg ein Geländer errichtet werden, welches verhindern soll, dass Radfahrer auf den Fußweg fahren und dort auf abschüssiger Strecke Fußgänger gefährden.

Herr Spengler sieht es aufgrund der hohen Kfz-Mengen auf der Fahrbahn als nicht zumutbar an, die Radfahrer zu zwingen, auf der Fahrbahn zu fahren. Um auf dem Fußweg die befürchteten Konflikte insbesondere mit heraustretenden Fußgängern aus dem angrenzenden Haus Nr. 43 zu verhindern, schlägt Herr Spengler vor, dort einen Spiegel anzubringen, mit dessen Hilfe die betreffenden Personen sehen können, ob gerade Radfahrer auf dem Fußweg ankommen. In diesem Zusammenhang schlägt Herr Spengler einen Ortstermin vor.

Herr Bucher bemerkt hierzu, dass es bereits zahlreiche Ortstermine an der betreffenden Stelle zu der bekannten Problematik gab. Hieran waren u. a. auch Bewohner des o. g. Hauses beteiligt. Diese sprachen sich deutlich gegen erlaubtes Radfahren auf dem Fußweg und für Maßnahmen zur Verhinderung von unerlaubtem Fahren aus. Sowohl Untere als auch Obere Verkehrsbehörde vertraten ebenfalls diesen Standpunkt und setzten die Errichtung des Geländers durch.

Angesichts dessen bestünden keine Aussichten, an der erlassenen Anordnung Änderungen wie von Herrn Spengler gewünscht vorzunehmen.

4.2. Maßnahmen zur Vermeidung von Unfallgefahren für Radfahrer am westlichen Ende der Bahnhofsbrücken in der Delitzscher Straße

Bereits seit längerem fordert Herr Spengler Maßnahmen zur Vermeidung von Unfallgefahren am westlichen Ende der Bahnhofsbrücken in der Delitzscher Straße (s. offener Punkt 13 der Protokollkontrolle). Seiner Meinung nach könnte dies mit Hilfe eines Verkehrsspiegels erfolgen. Nachdem die Stadt sich in der Vergangenheit kritisch zu einer solchen Maßnahme äußerte, hat Herr Spengler in Eigeninitiative Kontakt mit der HASTRA aufgenommen, die sich wiederum bereit erklärt hat, einen solchen Spiegel bereitzustellen.

Bei einem Ortstermin wurde ein möglicher Spiegel getestet. Hierbei stellte sich heraus, dass bei einer Installation des Spiegels am vorhandenen Pfosten eines Verkehrszeichens die gewünschte Sichtverbesserung erzielt wird. Herr Spengler äußerte deshalb den Wunsch, dass die Stadt die Genehmigung für ein Anbringen des Spiegels erteilt.

Von Seiten des Fachbereichs Bauen wurde hierzu eine entsprechende Prüfung zugesagt (**V: FB Bauen**).

4.3. Radfahrerampel in der Großen Ulrichstraße, Ecke Universitätsring

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme Große Ulrichstraße übt Herr Spengler erneut Kritik an der Radfahrerampel ausgangs der Großen Ulrichstraße. Diese sei aus seiner Sicht und aus Sicht zahlreicher Radfahrer irreführend, insbesondere da sie im Normalbetrieb zeitweise an und zeitweise aus ist. Die daneben befindliche Fußgängerampel ist dagegen ständig an, was Radfahrer verunsichert.

Herr Möbius teilt hierzu mit, dass die Radfahrerampel bekanntermaßen auf Wunsch der Unteren Verkehrsbehörde errichtet worden sei. Da nunmehr eine gewisse Erprobungszeit verstrichen ist, sollte geprüft werden, ob sie sich wirklich bewährt hat oder ob Veränderungen sinnvoll sind (**V: UVB**).

4.4. Radweg in der Paracelsusstraße

Herr Preibisch übt Kritik an der Radverkehrsführung in der Paracelsusstraße, in Höhe des Eckhauses Wielandstraße. Aufgrund einer Absperrmaßnahme sind hier Fuß- und Radweg voll gesperrt, weswegen Fußgänger und Radfahrer gezwungen sind, entweder auf eine umwegige Führung durch das Paulusviertel oder aber auf einen kleinen Trampelpfad zwischen Baum und Fahrbahn an der Paracelsusstraße auszuweichen. Dies seien aus seiner Sicht unhaltbare Zustände.

Sofern keine anspruchsgerechte Führung für den Radverkehr in der Paracelsusstraße angeboten werden kann, so Herr Preibisch, müsse laut Verkehrsrecht die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben werden – unabhängig davon, wieviel Kfz-Verkehr die Fahrbahn frequentiert. Er bittet deshalb die Stadt, eine entsprechende Prüfung durchzuführen (**V: UVB**).

4.5. Thematik Kanten an Radwegauffahrten

Herr Neubert spricht das generelle Problem von Kanten an Radwegauffahrten an und kritisiert hierzu insbesondere die Hafенbahntrasse, wo bei jeder Überfahrt über Straßen derartige Kanten vorzufinden sind.

Herr Bucher bemerkt hierzu, dass es sich im Fall der Hafенbahntrasse um eine Anlage handelt, die sich Radfahrer und Fußgänger im Mischprinzip teilen. Laut Verständigung mit den Behindertenverbänden der Stadt stellen 3-cm-Kanten einen Kompromiss dar insbesondere zwischen den Interessen der Blinden, Rollstuhlfahrer und Radfahrer. In Fällen hingegen wo der Radverkehr auf separaten Radverkehrsanlagen geführt wird, werden die Auffahrten bereits seit längerem auf Nullniveau abgesenkt, sofern nicht Aspekte der Straßenentwässerung dagegen sprechen.

Herr Neubert vertritt die Auffassung, dass es im Stadtgebiet noch zahlreiche Stellen gibt, wo die Auffahrten auf Nullniveau abgesenkt werden könnten. In diesem Zusammenhang wird er darum gebeten, eine Auflistung solcher Stellen zu erstellen und möglichst Fotos davon zu machen, die er dann Herrn Bucher übergeben sollte.

Nächster Termin und Themen

Angesichts der Fülle der im RTR behandelten Themen stellt Herr Dr. Meister einen Vorschlag zur Diskussion, wonach der RTR künftig im Zwei-Monats-Rhythmus stattfinden sollte (also sechs Sitzungen pro Jahr). Hierfür spräche u. a. auch, dass so schneller auf aktuelle Planungen und Entwicklungen reagiert werden könnte.

Herr Bucher bemerkt hierzu, dass es in der Vergangenheit bereits Praxis war, dass die Interessensvertreter der Radfahrer bei bestimmten aktuellen Planungen zu einem Sondertermin in die Abteilung Verkehrsplanung eingeladen wurden (z. B. Steintor). Diese Praxis sollte sicherlich beibehalten werden. Unabhängig davon wäre es aber aufgrund der übrigen Themenfülle wünschenswert, wenn zumindest ein weiterer Termin RTR pro Jahr stattfinden würde. Diese Sicht wird von den Anwesenden größtenteils mitgetragen. Es wird sich deshalb darauf verständigt, dass künftig **fünf Sitzungen pro Jahr** stattfinden.

Die nächste Sitzung des RTR findet am **25.09.2014, 16:00 Uhr**, statt.

Herr Bucher bittet um Themenvorschläge.