

**Niederschrift****2. Sitzung „Runder Tisch Radverkehr“****am 27.03.2008, 15:30 Uhr, Technisches Rathaus, Hansering 15, Zi. 542****1. Protokollkontrolle**

Herr Preibisch vom ADFC fragt nach, wann mit der Beantwortung der Stadtratsanfrage zum Umsetzungsstand der Radrouten und der damit zusammenhängenden Verteilung der entsprechenden Unterlagen (ausführliche Informationen über die noch erforderlichen Maßnahmen) an die Teilnehmer des Rundes Tisches Radverkehr zu rechnen ist. Herr Möbius informiert, dass die Beantwortung vorliegt und nur noch von der Beigeordnetenkonferenz bestätigt werden muss. Danach wird das Papier dem Stadtrat vorgelegt und anschließend an die Teilnehmer des Rundes Tisches Radverkehr verteilt.

**2. Ergebnisse der Untersuchung zur Entschärfung des Unfallschwerpunktes Kröllwitzer Straße**2.1. Hintergrund/ Vorgeschichte (Herr Bucher)

Nach der baulichen Umgestaltung der Kröllwitzer Straße im Jahr 2001 hat sich der Kurvenbereich nahe der Einmündung Talstraße zu einem Unfallschwerpunkt entwickelt. Besonders betroffen sind dabei Radfahrer. Allein im Jahr 2007 wurden 4 Radfahrer schwer verletzt und im Jahr 2006 verunglückte ein Radfahrer tödlich.

Die Ursache für die meisten Radfahrer-Unfälle ist darin zu sehen, dass die Radfahrer aufgrund der Gleisführung im Bereich der Straßenbahnhaltestelle Talstraße (Heranschwenken an den Bahnsteig) zunächst zwischen die Schienen wechseln müssen. Im darauf folgenden Kurvenbereich, wo die Straßenbahngleise in die Straßenmitte geführt werden, müssen die Radfahrer dann sehr spitzwinklig über die äußere Schiene fahren. Bei dieser Überfahrt über die äußere Schiene passieren dann die meisten Unfälle. Aufgrund der relativ hohen Geschwindigkeiten, die aus der starken Gefälle-Situation in der Kröllwitzer Straße resultieren, sind diese Stürze zum Teil sehr folgenschwer.

Die Verwaltung ist daher angehalten, diesen Konfliktpunkt möglichst umgehend zu entschärfen. In einer ersten Untersuchung des Ressort Verkehrsplanung wurden dabei 4 mögliche Lösungsvarianten erarbeitet, die alle samt unter der Prämisse der Anwendung von verkehrsorganisatorischen Maßnahmen bei gleichzeitiger Vermeidung von baulichen Maßnahmen standen. Im Rahmen von Ämterabstimmungen und Ortsbesichtigungen wurde dabei der Variante der Führung des Radverkehrs auf dem Fußweg (Beschilderung: Gehweg + Radfahrer frei) der Vorzug gegeben. Dabei war allen Beteiligten bewusst, dass es sich hierbei um eine nicht unproblematische Kompromisslösung handelt.

Noch bevor diese Lösung per Beschilderung umgesetzt wurde, kam es zu massiven Beschwerden aus der Bevölkerung über zu schnelle Radfahrer auf dem Fußweg im Wartebereich der Haltestelle Talstraße. Nach erneuter Ämterberatung wurde daher entschieden, diese rein verkehrsorganisatorische Lösung nicht umzusetzen und stattdessen eine Lösungsvariante zu erarbeiten, die auch den benannten Konflikt zwischen Radfahrern und Fußgängern löst oder zumindest abschwächt. Um alle Lösungsmöglichkeiten für das Problem zu prüfen, war es nötig, auch bauliche Maßnahmen in den Entscheidungsprozess einzubeziehen. Dabei ist eine detaillierte Kostenschätzung von besonderer Bedeutung. Für

die Durchführung dieser Untersuchung wurde daher das Ingenieurbüro Steinbrecher und Partner beauftragt.

## 2.2. Untersuchungsergebnisse (Herr Bucher)

Im Ergebnis dieser Untersuchung, die mittlerweile vorliegt, wurden folgende 6 Varianten entwickelt:

### Variante 1:

- Neuer Radweg mit durchgehender Breite von 1,60 m,
- Führung des Radweges zwischen bestehendem Fußweg mit Wartefläche (einschl. Unterstand) und angrenzendem Grundstück (Bergschänke),
- Radweg auf gleicher Höhe wie Fußweg,
- Versatz Stützmauer auf gesamter Länge zwischen Einfahrt Bergschänke und Einmündung Talstraße erforderlich,
- Kosten ca. 300.000 €.

### Variante 2:

- Neuer Radweg mit durchgehender Breite von 1,60 m,
- Führung des Radweges zwischen bestehendem Fußweg mit Wartefläche (einschl. Unterstand) und angrenzendem Grundstück (Bergschänke),
- Radweg auf Höhe der Oberkante der vorhandenen Stützmauer,
- Zweite Stützmauer oder Geländeanpassung auf gesamter Länge zwischen Einfahrt Bergschänke und Einmündung Talstraße erforderlich,
- Kosten ca. 340.000 € bzw. ca. 400.000 €.

Probleme: starkes Gefälle im Bereich des Treppenzuganges zur Bergschänke

### Variante 3:

- Neuer Radweg mit durchgehender Breite von 1,60 m, zzgl. 0,50 m Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn,
- Führung des Radweges zwischen neu zu bauenden Fußweg und Kfz-Fahrbahn,
- Verschwenk des Radweges im unmittelbaren Bereich des Unterstandes hinter diesen,
- Versatz Stützmauer auf gesamter Länge zwischen Einfahrt Bergschänke und Einmündung Talstraße erforderlich,
- Kosten ca. 325.000 €.

Probleme: Fahrgäste steigen auch dort aus, wo Radweg unmittelbar am Bahnsteig geführt wird. Durch den Verschwenk des Radweges im Bereich des Unterstandes wird Radfahrern der Eindruck vermittelt, dass diese beim Haltevorgang von Straßenbahnen weiterfahren dürfen. Konflikte zwischen aussteigenden Fahrgästen und Radfahrern sind zu erwarten.

### Variante 4:

- Neuer Radweg mit einer Breite von 1,50 m (aber: Reduzierung der Radwegbreite auf Länge der Haltestelle und FG-LZA auf 1,00 m),
- Breite des verbleibenden Fußweges 1,20 m bzw. 1,50 m,

- Verschwenk des Radweges auf Länge der Haltestelle und FG-LZA zwischen Fußweg und angrenzendem Grundstück (Bergschänke),
- Schaffung einer Bucht in der Stützmauer für den Unterstand,
- Geringfügiger Versatz der Stützmauer im Bereich der Einfahrt Bergschänke,
- Kosten ca. 130.000 €.

Probleme: Wartefläche (Unterstand) grenzt unmittelbar an Radweg. Die Sichtverhältnisse zwischen wartenden Fahrgästen und Radfahrern sind daher sehr ungünstig. Aufgrund der Gefällesituation und der daraus resultierenden Geschwindigkeiten der Radfahrer ist zu befürchten, dass es zu folgenreichen Zusammenstößen kommt. Im übrigen unterschreiten Fuß- und Radwege abschnittsweise die empfohlenen Mindestmaße.

#### Variante 5:

- Neuer Radweg mit durchgehender Breite von 1,50 m,
- Führung des Radweges zwischen Fußweg und Kfz-Fahrbahn,
- Breite des verbleibenden Fußweges i. d. R. 1,20 m,
- Schaffung einer Bucht in der Stützmauer für den Unterstand,
- Geringfügiger Versatz der Stützmauer im Bereich der Einfahrt Bergschänke und im Bereich der FG-LZA,
- Kosten ca. 200.000 €.

Probleme: Fußweg zu schmal; Ausweichen von Fußgängern auf Radweg ist zu erwarten.

#### Variante 6:

- Neuer Radweg mit einer Breite von 1,50 m (aber: Reduzierung der Radwegbreite zwischen der Einfahrt Bergschänke und dem Beginn der Haltestelle auf 1,20 m),
- Versatz Stützmauer zwischen dem Beginn der Haltestelle und der Einmündung Talstraße erforderlich,
- Breite des verbleibenden Fußweges 2,50 m (unterer Abschnitt) bzw. 1,50 m (oberer Abschnitt),
- Kosten ca. 230.000 €.

Problem: Radweg im oberen Abschnitt zu schmal.

Aus Sicht der Verkehrsplanung wird Variante 1 bevorzugt mit der Modifikation, dass Fuß- und Radweg in ihrer Lage getauscht werden, d. h. der Radweg soll zwischen Fußweg und Fahrbahn sich befinden (=> Variante 1a).

### 2.3. Hinweise und Meinungen der Anwesenden

Herr Tucker vom ADFC sieht die Varianten als kritisch an, bei denen der Radweg zwischen Fußweg und Stützwand liegt. Insbesondere an der Querungsstellen der Fußgänger seien Konflikte und Unfallgefahren vorprogrammiert.

Herr Eigenfeld spricht sich für eine generelle Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten aus, damit es zu einer Reduzierung aller Unfälle (auch Kfz und Krad) kommt. Er schlägt dabei vor, Schwellen oder andere bauliche „Hindernisse“ auf die Fahrbahn aufzubringen, um ein Langsamfahren regelrecht zu erzwingen.

Herr Preibisch vom ADFC lehnt dagegen eine solche Variante entschieden ab, nicht zuletzt da dadurch möglicherweise zusätzliche Sturzquellen erzeugt werden. Er spricht sich statt dessen dafür aus, die o. g. Vorzugsvariante der Verkehrsplanung zur Umsetzung zu bringen.

Da bereits jetzt im betreffenden Straßenabschnitt Tempo-30 gilt schlägt Herr Heise vor, die mobile Geschwindigkeitsmesstafel aufzustellen, damit Auto- und Radfahrer selbst sehen, wie schnell sie sind. Erfahrungsgemäß trägt auch dies zur Geschwindigkeitsreduzierung bei.

Herr Heft hat Bedenken bei den Varianten, wo der Radweg zwischen Fahrbahn und Wartefläche der Fahrgäste sich befindet. Er befürchtet, dass viele Radfahrer bei Straßenbahnhalt nicht stoppen und die Sicherheit der Fahrgäste gefährden.

Hieraus und aus den Ausführungen von Herrn Tucker wird deutlich, dass es einen Zielkonflikt zwischen den Varianten 1 und 1a gibt. Da es hier vorerst keinen Konsens geben wird, sollten beide Varianten weiter gleichrangig verfolgt werden. Und auch die Variante 2 sollte grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden.

### **3. Vorstellung von Planungen zum Ausbau der ehemaligen Hafenbahntrasse als Geh- und Radweg**

Frau Neubert vom Fachbereich Stadtentwicklung und -planung informiert darüber, dass geplant ist, die Gleistrasse der ehemaligen Hafenbahn auf gesamter Strecke zwischen Thüringer Bahnhof und der Straße Holzplatz als gemeinsamen Fuß- und Radweg herzustellen. Diese Maßnahme hat eine zentrale Bedeutung für die Naherholung im Bereich der südlichen Innenstadt, was auch die Verbindung von diesem Stadtteil zur Saaleaue mit einschließt.

Da die Gleistrasse unter Denkmalschutz steht und das Gleis erhalten bleiben muss, ist vorgesehen, zwischen den Schienen eine Asphaltoberfläche zu realisieren und daneben noch einen Streifen mit einer Betonsteinoberfläche (Breite 1,0 m) anzufügen. Auf diese Weise wird der Weg eine Regelbreite von ca. 2,50 m besitzen.

Eine Trennung von Fußgängern und Radfahrern ist dabei nicht vorgesehen, da die Breite hierfür nicht ausreicht und eine solche Trennung auch funktional nicht unbedingt erforderlich ist. Im übrigen soll die städtische Benutzungssatzung für Grünanlagen gelten, wonach Radfahrer Rücksicht auf Fußgänger zu nehmen haben und eine besondere Beschilderung nicht erforderlich ist.

Noch im Jahr 2008 soll der gesamte Abschnitt zwischen Thüringer Bahnhof und Böllberger Weg realisiert werden. Der Abschnitt zwischen Böllberger Weg und Holzplatz soll dann im Jahr 2009 folgen.

Von einigen Teilnehmern werden Bedenken geäußert, dass die Radfahrer sich an den Übergangsstellen von Straßen richtig verhalten (Beachtung Vorfahrt, Nutzung von Ampeln). Sollten sich diese Befürchtungen bewahrheiten, dann sollte mit nichtamtlichen Schildern auf das richtige Verhalten hingewiesen werden.

Herr Tucker weist darauf hin, dass im bereits realisierten Abschnitt zwischen Merseburger Straße und Liebenauer Straße der Asphaltbelag sehr wellig und der Fahrkomfort somit eingeschränkt ist. Frau Neubert bemerkt hierzu, dass der Grund hierfür die Holzschwellen sind, die in dem Gleis verblieben sind. Es ist geplant, in den übrigen Abschnitten die Holzschwellen zu entfernen, was zu einer ebeneren Oberfläche führen sollte.

#### 4. Thematik Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt und vor Schulen

Herr Tucker vom ADFC stellt anhand eines Planes eine Liste vor, in der der Bedarf für die Errichtung weiterer anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen im Bereich der Innenstadt standortscharf aufgeführt ist. Es wird sich darauf verständigt, dass diese Liste dieser Niederschrift beigelegt wird.

Bei der Erstellung der Liste war der ADFC bemüht, die örtlichen Bedingungen zu beachten und nur grundsätzlich realisierbare Standorte und Mengen an Abstellmöglichkeiten vorzuschlagen.

Von Seiten der Stadtverwaltung wird zugesagt, die vorgeschlagenen 40 Standorte zu überprüfen und in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Mitteln weitere Fahrradabstellanlagen zu realisieren.

Herr Krohn bringt seine Verwunderung zum Ausdruck, dass die Kleine Ulrichstraße in der Zusammenstellung fehlt, obwohl insbesondere im mittleren Bereich ein offensichtlicher Bedarf erkennbar ist. Es sollte daher auch hier nach weiteren Möglichkeiten für die Aufstellung von Fahrradständern gesucht werden.

Herr Spengler kritisiert die am Marktplatz verwendeten Ständertypen. Diese seien zu scharfkantig und insbesondere bei Dunkelheit schlecht sichtbar. Außerdem würde sich nach Regenfällen oben auf den Ständern Wasser sammeln, was für die Nutzer ein Ärgernis sei. Er schlägt daher vor, in Zukunft auf die bewährten Anlehnbügel aus Stahlrohr zurückzugreifen.

Von Herrn Heft wird vorgeschlagen, eine ähnliche Auflistung für den Bedarf an weiteren Fahrradabstellmöglichkeiten an den Haltestellen der HAVAG zu erstellen.

Zur grundsätzlichen Thematik des Fahrradparkens bedauert Herr Preibisch, dass es in der Stadt Halle keine Fahrradabstellsatzung gibt. Mit einer solchen Satzung könnte Bauherren vorgeschrieben werden, analog dem Nachweis erforderlicher Kfz-Stellplätze, auch nutzergerechte Fahrradabstellplätze herzustellen, was die Abstellituation insgesamt deutlich verbessern würde. Derartige Satzungen gibt es bereits in zahlreichen Städten. In einigen Bundesländern, wie z. B. Berlin, sind derartige Vorschriften sogar Teil der Landesbauordnung.

Des Weiteren äußert Herr Preibisch die Bitte, im Rahmen des aktuellen Sanierungsprogrammes von halleschen Schulen ausreichende und anspruchsgerechte Fahrradabstellmöglichkeiten (möglichst überdachte Bügelständer) mit herzustellen. In diesem Zusammenhang verweist er auf die Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen, wo konkrete qualitative und quantitative Vorgaben zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen gemacht werden (siehe Anlage). Diese Empfehlungen sollten bei zumindest bei städtischen Sanierungs- und Neubaumaßnahmen grundsätzlich Anwendung finden.

Hinsichtlich des aktuellen Sanierungsprogrammes von halleschen Schulen äußert Herr Preibisch abschließend den Wunsch, dass der dafür verantwortliche Fachbereich die entsprechenden Planungen bezüglich Fahrradabstellanlagen im „Runden Tisch Radverkehr“ vorstellt.

## 5. Sonstiges

### 5.1. Radverkehrsführung am Knoten Hubertusplatz/ Ernst-Grube-Straße

Herr Tucker kritisiert, dass seit einigen Monaten die Furtmarkierung im Zuge des Radweges Heideallee – Brandbergweg nicht mehr durchgehend vorhanden ist. Diese Markierung sei wichtig aufgrund des Unfallgeschehens mit Radfahrereteiligung an dieser Stelle.

Herr Krohn informiert hierzu, dass noch in diesem Jahr die geplante Lichtsignalanlage (LSA) realisiert werden soll und bis dahin keine Neumarkierung erfolgen wird.

### 5.2. Merseburger Straße, Höhe Schlosserstraße

Herr Heft bittet die Stadtverwaltung um Prüfung der Vorrangschaltung (LSA) für die Straßenbahn. Herr Krohn nimmt sich der Sache an.

### 5.3. Fahrrad-Piktogramme auf Fahrbahnen

Herr Preibisch schlägt vor, an geeigneten Stellen im Stadtgebiet (v. a. im Zuge von Radrouten) Fahrrad-Piktogramme auf die Fahrbahn zu markieren, um Autofahrern deutlich zu machen, dass in den betreffenden Straßen mit einem erhöhten Radfahreraufkommen zu rechnen ist. Derartige Lösungen hätten sich in anderen Städten bereits bewährt. In Halle würde sich eine solche Maßnahme u. a. in der Geiststraße anbieten, wo entsprechende Piktogramme jeweils in Gleismitte markiert könnten.

Die Stadtverwaltung wird sich zu diesem Vorschlag eine Meinung bilden und diese in der nächsten Sitzung bekannt geben.

### 5.4. Verkehrserziehung

Es wird kritisiert, dass Radfahrer häufig die Verkehrsregeln ignorieren. Die Teilnehmer sind sich einig, dass mehr Information über das richtige Verhalten im Straßenverkehr nötig ist. Dies könnte u. a. durch folgende Maßnahmen und Aktivitäten erfolgen:

- Informationsbroschüre im Rahmen der Marketing-Kampagne „Halle fährt Rad“,
- Ansprechende und umfangreiche Information über Radverkehr in Halle auf der Internetseite [www.halle.de](http://www.halle.de),
- verstärkte Aktivitäten von Polizei, Verkehrswacht, ADFC und anderen Akteuren.

Die nächste Sitzung des Runden Tisches Radverkehr findet am 19.06.2008, 15:30 Uhr, statt.