



Niederschrift

56. Sitzung „Runder Tisch Radverkehr“ (RTR)

am 21.02.2019, 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. Aktuelle Radverkehrsthemen,
2. Protokollkontrolle,
3. Sonstiges.

TOP 1: Aktuelle Radverkehrsthemen

1.1 Fahrradbügel Paulus- und Medizinerviertel

Herr Bucher informiert, dass geplant ist, an 9 Kreuzungen im Paulus- und Medizinerviertel insgesamt ca. 100 Fahrradbügel zu errichten. Neben der Funktion der Fahrradabstellanlagen soll mit diesen Bügeln verhindert werden, dass in den Krümmenbereichen der Kreuzungen geparkt wird. Dazu sollen an jeder Ecke in der Regel 3 Bügel errichtet werden (also meistens 12 pro Kreuzung, s. Beispiel in der Anlage). Die Querungsstellen der Fußgänger bleiben frei von Einbauten. Warnbaken sollen einerseits die Fahrradbügel und Fahrräder vor Kollisionen schützen und andererseits das Zuparken der Querungsstellen verhindern.

Im ersten Realisierungsschritt sollen die Maßnahmen an folgenden Kreuzungen umgesetzt werden:

- Krukenbergstraße/ Forsterstraße,
- Humboldtstraße/ Schillerstraße,
- Carl-von-Ossietzky-Straße/ Schillerstraße,
- Humboldtstraße/ Wielandstraße,
- Humboldtstraße/ Schleiermacherstraße.

In der anschließenden Diskussion wird das Vorhaben von Seiten der aktiven Radfahrer sehr begrüßt. Kritisch äußert sich dagegen Herr Bade von der Polizei, der befürchtet, dass es zu Behinderungen im Verkehrsablauf kommt (insbesondere bei größeren Lieferfahrzeugen). Herr Gergele bemerkt hierzu, dass es diese Behinderungen bereits heute geben müsste, da die Krümmenbereiche derzeit häufig zugeparkt werden, was mit dieser Planung verhindert werden soll.

Hinsichtlich des Abstandes der Warnbaken von den Fahrradbügeln wird angemerkt, dass beachtet werden muss, dass die Querungsstellen durch abgestellte Fahrräder verengt werden. Der Abstand zwischen Warnbaken und Fahrradbügel sollte deshalb auf 2,50 m vergrößert werden.

1.2 Poller am Riveufer

Desweiteren informiert Herr Bucher darüber, dass die Betonpoller am Riveufer durch drei rot-weiße Poller ersetzt werden sollen. Damit eine Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge und die „Halorenschinkel“ möglich bleibt, soll ein Poller herausnehmbar sein. Um ein Verschwinden



Ein Dienst von www.halle.de

dieses Pollers zu verhindern, wird dieser mit einem Sicherheitsschloss ausgestattet. Der Abstand der Poller untereinander soll 1,60 m betragen.

Von Seiten der aktiven Radfahrer wird diese Maßnahme grundsätzlich begrüßt. Herr Tucker spricht sich dafür aus, vor und hinter den Pollern Markierungen aufzubringen, damit Radfahrer darauf aufmerksam werden (insbesondere dann wenn sie in Gruppen fahren). Die Verwaltung wird sich hierzu eine Meinung bilden (**V.: FB Sicherheit**).

Frau Scheiner (Stadtmarketing Halle) schlägt vor, dass auch im Zuge der Straße Riveufer Markierungen aufgebracht werden, die zeigen, dass es sich um eine Fahrradstraße handelt. Herr Bucher merkt hierzu an, dass derartige Markierungen schon einmal vorhanden waren, diese aber kaum noch zu sehen sind. Es wird deshalb der Wunsch geäußert, diese Markierungen zu erneuern, wobei zu beachten ist, dass die Straße in absehbarer Zeit saniert wird. Auf jeden Fall sollten die Markierungen zur Kenntlichmachung der Fahrradstraße nach der Sanierung wieder aufgebracht werden.

Nachtrag:

Die neuen Poller wurden in der 10. KW errichtet.

1.3 Öffentlichkeitsarbeit zur Verkehrsfreigabe in der Großen Steinstraße

In Hinblick auf die geplante Verkehrsfreigabe in der Großen Steinstraße am 6. Mai 2019 beabsichtigt der Fachbereich Planen eine Informationskampagne speziell für Radfahrer. Dies, da es insbesondere in den Hauptrelationen am Joliot-Curie-Platz neue Verkehrsführungen für Radfahrer geben wird, über die die Radfahrer informiert werden sollten. Geplant sind u. a. Veröffentlichungen im Amtsblatt und auf der städtischen Internetseite. Herr Otto fragt, ob auch der ADFC und Herr Gergele (www.halle-verkehrt.de) bereit wären, auf ihren Internetseiten entsprechende Veröffentlichungen zu bringen. Entsprechende Bereitschaft wird geäußert.

In der Diskussion hierzu wird auch empfohlen, lokale Medien wie die MZ und TV Halle einzubeziehen. Außerdem wird vorgeschlagen, die Haushalte im Umfeld mit Postwurfsendungen zu informieren. Letzteres wird allerdings als nicht sehr effektiv angesehen, da es recht aufwendig ist und die betreffenden Radfahrer aus einem deutlich größeren Umkreis kommen.

Hinsichtlich der zu vermittelnden Inhalte sagt Herr Otto, dass der Fachbereich Planen hierzu Vorschläge erarbeiten wird, die dann in einer Sondersitzung am RTR vorgestellt und zur Diskussion gestellt werden. Es wird sich darauf verständigt, dass dieser Termin am **11.04.2019, 16:00 Uhr**, im Technischen Rathaus, Raum 542, stattfindet.

Zum Abschluss äußert Herr Spengler noch Kritik an der Bauausführung an einigen Stellen. Es wird empfohlen, dass er sich hierzu direkt mit dem Fachbereich Bauen in Verbindung setzt.



Ein Dienst von www.halle.de

TOP 2: Protokollkontrolle

2.1 Erledigte Punkte bzw. Themen

1. Markierung Radfahrerfurt am Knoten Merseburger Straße/ Regensburger Straße,
2. Bordabsenkungen und bauliche Nachbesserungen im Zuge des Geh- und Radweges entlang der Europachaussee (zwischen Delitzscher Straße und Hobergweg).

2.2 Offene Punkte bzw. Themen

Nr.	Thema	Zuständig-keit	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	1. Einplanung der erforderlichen Mittel, 2. Realisierung
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 verworfener 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	Hr. Gergele	Lagepläne wurden Herrn Gergele übergeben	Erstellung einer Skizze
7	Verbesserung des Wegzustandes zwischen Ochsenbrücke und Riveufer im Sinne einer Übergangslösung	FB Umwelt, FB Bauen	Zuständigkeit liegt beim FB Bauen	Herstellung einer Übergangslösung
8	Verbesserung der Fuß- und Radverkehrssituation in der Heideallee, Westseite	FB Planen, FB Bauen	Planentwurf liegt vor	1. verwaltungsinterne Abstimmung, 2. Realisierung
9	Verbesserung des Fahrbahnzustandes im Bereich der Straßenbahnschienen in der Geiststraße	HAVAG		Mängelbeseitigung 2019
10	Verbreiterung des Radweges in der Trothaer Straße, vor Einmündung Morlstraße	FB Planen, FB Bauen	Planentwurf liegt vor	1. verwaltungsinterne Abstimmung, 2. Realisierung

01.04.2019



Ein Dienst von www.halle.de

11	Verbesserung der Situation für Radfahrer in der Dölauer Straße, Bereich Gleisquerung	FB Planen, FB Sicherheit	Prüfung läuft (Ziel: Versetzung oder Beseitigung der Geländer)	1. Erarbeitung einer planerischen Lösung, 2. verkehrsrechtliche Anordnung, 3. Realisierung
12	Grünverschnitt am Geh- und Radweg entlang der Dölauer Straße, Bereich Gleisquerung	FB Umwelt		Realisierung
13	Verhinderung des Haltens und Parkens auf dem Radfahrstreifen in der Reilstraße, vor Haus Nr. 112	FB Sicherheit, FB Bauen	Trotz aufgebrauchter Sperrfläche wird nach wie vor gehalten und geparkt.	Prüfung der Aufbringung von aufschraubbaren Bordern oder Leitboys
14	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
15	Mängelbeseitigung am Geh- / Radweg in der Berliner Straße, Höhe Anschluss Europachaussee	FB Bauen		Mängelbeseitigung März 2019

2.3 Weitere Punkte bzw. Themen

2.3.1 Maßnahmen Geiststraße

In der Sitzung am 06.12.2018 wurden mehrere Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer in der Geiststraße unterbreitet. Hierzu haben sich Verwaltung und Polizei wie folgt positioniert.

2.3.1.1 Fahrradpiktogramme zwischen den Schienen

Die Verwaltung spricht sich gegen solche Piktogramme aus und begründet dies wie folgt:

Durch Sinnbilder auf der Fahrbahn kann der Fahrzeugverkehr lediglich zusätzlich auf eine besondere Verkehrssituation aufmerksam gemacht werden. Radverkehr in der Geiststraße stellt aber keine besondere Verkehrssituation dar, sondern stellt normalen Mischverkehr dar. Das Sinnbild „Radverkehr“ kennzeichnet zudem Radverkehrsanlagen, eine solche ist hier jedoch nicht vorhanden und sollte auch nicht suggeriert werden.

Parkende Fahrzeuge sind im Straßenverkehr ebenfalls keine Besonderheit; Radfahrer sollten in der Lage sein, in einem entsprechenden Abstand davon zu fahren.

Die aktiven Radfahrer drücken hierzu ihr Unverständnis aus und verweisen darauf, dass es andere Städte gibt, wo bereits solche Piktogramme zwischen den Schienen markiert wurden. Es wird der Wunsch geäußert, dass nach entsprechenden Beispielen recherchiert wird (**V.: alle Teilnehmer**). Dann könnte auch mit diesen Städten Kontakt aufgenommen und nachgefragt werden, welche Erfahrungen sie damit gemacht haben.

Herr Bürger schlägt im Übrigen vor, am Beginn der Geiststraße eine Hinweistafel zu errichten, auf der darauf hingewiesen wird, dass Radfahrer zwischen den Schienen fahren sollten.

01.04.2019



Ein Dienst von www.halle.de

Darüber hinaus sollte mit Mitteln der Öffentlichkeitsarbeit hierauf hingewiesen werden.

Nachtrag:

Im Nachgang zur Sitzung wird von Teilnehmern mitgeteilt, dass es Praxisbeispiele mit Piktogrammen zwischen Straßenbahnschienen u. a. in Dresden und Mannheim gibt.

2.3.1.2 Sperrlinie in Fahrbahnmitte der Geiststraße

Die Verwaltung spricht sich gegen eine solche Sperrlinie aus und begründet dies wie folgt:

Die Aufstellung von Verkehrszeichen (dazu gehören auch Markierungen) darf nur unter bestimmten Voraussetzungen angeordnet werden (zwingendes Erfordernis aufgrund der besonderen Umstände muss gegeben sein). Mit der novellierten Straßenverkehrsordnung hat der Gesetzgeber nochmals ausdrücklich die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer hervorgehoben und von den Straßenverkehrsbehörden Zurückhaltung bei der Anordnung von Verkehrszeichen eingefordert. Besondere Umstände sind z. B. eine gegenüber dem Durchschnitt ähnlicher Strecken eine signifikant erhöhte Unfallrate (hier beim Überholen). Eine signifikant erhöhte Unfallrate ist hier nicht bekannt. Gemäß StVO § 5 Abs. 2 StVO darf nur überholen, wer übersehen kann, dass während des ganzen Überholvorgangs jede Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen ist.

2.3.1.3 Entfernung von Pkw-Stellplätzen

Herr Sieber hatte vorgeschlagen, vor Beginn des abschüssigen Abschnittes einige Pkw-Stellplätze zu entfernen, damit Radfahrer bereits dort in den Seitenbereich wechseln können. Die Verwaltung spricht sich gegen eine solche Maßnahme aus und begründet dies wie folgt:

Das Ausfahren aus der Schiene ist in Höhe Breite Straße möglich, da hier durch eine Grenzmarkierung eine Querungsstelle für Fußgänger ohnehin freigehalten werden muss.

Herr Bucher zeigt Fotos auf denen zu sehen ist, dass der Bereich mit der Grenzmarkierung (Zick-Zack-Linie) tatsächlich freigehalten wird. Da hier auch der höchste Punkt in der Geiststraße ist und ab dort der Abstand zwischen der Außenschiene und den folgendem Parkstreifen für Radfahrer ausreichend breit ist, kann im Bereich der Grenzmarkierung in den Seitenbereich gewechselt werden. Problematisch ist allerdings die der folgende Bereich, da dort Pflastersteine locker sind. Der Fachbereich Bauen und die HAVAG werden gebeten, dieses Problem zu beheben (**V.: FB Bauen, HAVAG**).

2.3.1.4 Kontrolle der Abstände von Kfz beim Überholen von Radfahrern

Die Polizei teilt hierzu Folgendes mit:

Selbstverständlich ist diese Maßnahme möglich. Schwierig wird die Nachweisbarkeit des seitlichen Abstandes. Daher werden sicherlich ausschließlich eindeutige Verstöße geahndet.

2.3.2 Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Bernburger Straße

Die Verwaltung spricht sich gegen eine solche Maßnahme aus und begründet dies wie folgt:

01.04.2019



Die Beschränkung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h ist nur unter den Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 i. V. m. Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung möglich. Da Hauptverkehrsstraßen, wie die Bernburger Straße, nicht in Tempo-30-Zonen einbezogen werden dürfen, ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung nur bei Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage zulässig. Dabei müssen die Straßenverkehrsbehörden belegen, dass dort im konkreten Fall infolge der jeweiligen Örtlichkeit eine besondere erheblich den Normalfall übersteigende Gefahrenlage vorliegt (für Leib, Leben, Gesundheit), für die die allgemeinen Verhaltensregeln nicht ausreichen, um der Gefahr wirksam begegnen zu können. Dabei ist in der Regel der Nachweis eines Unfallschwerpunktes erforderlich. Dieser ist in der Bernburger Straße nicht vorhanden.

2.3.3 Fahrbahnbreite am Riveufer

Im Nachgang zur am 06.12.2018 teilte Herr Gergele zum Thema der Fahrbahnbreite am Riveufer Folgendes mit:

Nachträglich sehe ich, dass man mit der Einengung auf 3,50 m die Chance vergibt, dort eine Hauptverbindung entlang zu führen, die Überholvorgänge und Kinderräder berücksichtigt. Und dass die bisherigen Einengungen nur stellenweise sind, nicht über lange Abschnitte. Deshalb ist die Mindestbreite von 4 m der Fahrradstraße sinnvoll.

Zum Thema der Fahrbahnbreite am Riveufer informiert Herr Bucher im Übrigen darüber, dass der heute verhinderte Herr Neubert ihn gebeten hat, seinen Vorschlag der Herstellung einer Mischverkehrsfläche am Riveufer zur Diskussion zu stellen. Bei dieser Lösung würde es keine bauliche Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn mittels Bord geben, Herr Neubert schlägt aber vor, den Fahrbereich (Radfahrer und Kfz) durch einen Materialwechsel anzudeuten. Bei Herstellung einer solchen Mischverkehrsfläche geht Herr Neubert davon aus, dass die Straße dann auch weniger attraktiv für Autofahrer ist. Außerdem gäbe es beim Laternenfest keine Stolperkanten mehr.

Zu diesem Vorschlag merkt Herr Otto an, dass im Rahmen der Planung der Straßensanierung u. a. auch über diese Variante diskutiert wurde. Die Herstellung einer niveaugleichen Fläche sei allerdings bautechnisch nicht möglich, da die Fahrbahn nicht angehoben bzw. der Gehweg nicht abgesenkt werden kann.

Herr Bucher weist außerdem darauf hin, dass eine Mischverkehrsfläche als Verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert werden müsste, was auch für Radfahrer Schrittgeschwindigkeit bedeuten würde. Auch wenn die Praxis wahrscheinlich anders aussehen würde, wäre dies kein Signal in Richtung Förderung des Radverkehrs.

Die Anwesenden sehen dies überwiegend auch so, weswegen vom RTR die **Empfehlung** ausgeht, dass die **Fahrradstraße** bestehen bleiben und die **Fahrbahnbreite mindestens 4,0 m** betragen sollte.

2.3.4 Radweg an Kreuzung Burgstraße/ Seebener Straße/ Fährstraße

Herr Bucher stellt einen Plan zur Verbesserung der Situation für Radfahrer an der Kreuzung Burgstraße/ Seebener Straße/ Fährstraße vor. Dieser beinhaltet die Herstellung eines ca. 35 m langen Radweges zwischen dem Kreuzungsbereich und dem in der Fährstraße beginnenden

01.04.2019



Ein Dienst von www.halle.de

den Radfahrstreifen (s. Anlage). Dazu soll der vorhandene Gehweg verbreitert und auf dieser Fläche ein Radweg per Markierung (durchgezogene Linie) angelegt werden. Am Beginn und Ende des Radweges sollen Bordabsenkungen auf Nullniveau hergestellt werden.

Von Seiten der aktiven Radfahrer wird dieser Plan begrüßt und bestätigt.

2.3.5 Verbesserung der Fuß- und Radverkehrssituation in der Heideallee, Westseite

Desweiteren stellt Herr Bucher zwei Pläne zur Verbesserung der Situation für Radfahrer und Fußgänger auf der Westseite der Heideallee vor. Planvariante 1 beinhaltet die Herstellung eines durchgehend befestigten getrennten Geh- und Radweges zwischen ehemaliger Kasernenmauer und Baumreihe (s. Anlage). Dabei haben Geh- und Radweg größtenteils eine Breite von jeweils 1,40 m, was den heutigen Breiten entsprechen würde. Planvariante 2 beinhaltet die Herstellung eines durchgehend befestigten Gehweges zwischen ehemaliger Kasernenmauer und Baumreihe, der für Radfahrer frei gegeben wird (s. Anlage). Dabei hat der Gehweg größtenteils eine Breite von 2,80 m.

Die aktiven Radfahrer sprechen sich für Planvariante 2 aus. Da es hierbei keine Benutzungspflicht gibt, sollte am Ende des ankommenden Radfahrstreifens eine kurzer Schutzstreifen markiert werden, um Radfahrern zu zeigen, dass Sie auch geradeaus weiter fahren dürfen.

Herr Schuster weist darauf hin, dass bei der geplanten durchgängigen Befestigung des Gehweges die Baumwurzeln zu schützen sind. Gegebenenfalls sind Wurzelbrücken einzubauen. Außerdem sollte überlegt werden, den Gehweg auf gesamter Breite mit Mosaikpflaster zu befestigen.

2.3.6 Verbreiterung des Radweges in der Trothaer Straße, vor Einmündung Morlstraße

Herr Bucher stellt außerdem einen Plan zur Verbreiterung des Radweges in der Trothaer Straße, vor Einmündung Morlstraße, vor. Dieser beinhaltet eine Verbreiterung des vorhandenen Radweges auf 1,50 m im geraden Bereich und 2,00 m im Bereich der Verschwenkung (s. Anlage).

Von Seiten der aktiven Radfahrer wird dieser Plan begrüßt und bestätigt.

Herr Zeschmar weist darauf hin, dass im Zuge der Trothaer Straße zwischen den Knoten Köthener Straße und An der Saalebahn keine weiteren Querungsstellen gibt. Herr Otto merkt hierzu an, dass es aufgrund der dortigen Dreispurigkeit schwierig ist, Querungshilfen anzulegen. Außerdem gibt es in diesem Straßenabschnitt keine Stellen, an denen sich der Querungsbedarf bündelt, was die Herstellung einer Querungshilfe rechtfertigen würde.

2.3.7 Offene Punkte aus der Niederschrift zum Vorort-Termin an der Europachaussee

Herr Piller informiert, dass im Nachgang zum Vorort-Termin Nachbesserungen am Geh- und Radweg entlang der Europachaussee erfolgten. So wurden u. a. die Borde an den Querungsstellen auf Nullniveau abgesenkt, Kanten beseitigt und Pflasterflächen neu verlegt. Offen ist noch die Mängelbeseitigung am Geh-/Radweg entlang der Berliner Straße. Diese soll im März 2019 erfolgen (**V.: FB Bauen**).



Ein Dienst von www.halle.de

Hinsichtlich eines eventuellen Schutzgeländers zwischen dem Geh-/Radweg entlang der Berliner Straße und dem daneben befindlichen Entwässerungsgraben informiert Herr Bucher, dass die Verwaltung kein Erfordernis für ein solches Gelände sieht. Herr Piller sagt, dass die Verkehrsanlagen nach aktuellem Stand der Technik geplant und ausgeführt wurden. Dies gilt auch für den betreffenden Bereich neben dem Entwässerungsgraben. Um hierzu für abschließende Klarheit zu sorgen, wird Herr Piller die genauen Abmessungen an der betreffenden Stelle ermitteln und die diesbezüglichen Vorschriften aus dem technischen Regelwerk herausuchen (**V.: FB Bauen**).

Hinsichtlich einer Wegweisung am nördlichen Ende des Geh- und Radweges in Höhe des Hobergweges sagt Herr Bucher, dass er sich gelbe Wegweiserschilder analog der am südlichen Abschnitt der Europachaussee zwischen der Dieselstraße und Merseburger Straße vorstellen kann. Diese Idee wird von den aktiven Radfahrern begrüßt. Hinsichtlich der auszuweisenden Ziele verständigen sich die Anwesenden auf die Ziele „Diemitz/ Frohe Zukunft“ sowie „Dautzsch/ Zöberitz“. Herr Bucher wird einen Plan mit den Standorten erarbeiten und am RTR vorstellen (**V.: FB Planen**).

2.3.8 Weiße Linien an den Rändern der Geh- und Radwege entlang der Europachaussee

Die Verwaltung spricht sich gegen die Markierung solcher Linien aus und begründet dies wie folgt:

Hinsichtlich der Markierung des gemeinsamen Geh- und Radweges entlang der Europachaussee stehen wir ablehnend gegenüber. Die in der ERA 2010 unter Abschnitt 9 dargelegten Kriterien und Hinweise sind bei dem Radverkehr an Landstraßen zu beachten und zu berücksichtigen. Der Verweis auf die ERA 2010, S. 69, zeigt Beispiele von Radwegen mit und ohne Markierung bzw. einen Querschnitt von fahrbahnbegleitenden Zweirichtungsradwegen außerorts. Der Zweirichtungsradweg entlang der Europachaussee verläuft innerhalb der geschlossenen Ortschaft.

Die im Straßenverkehr verwendeten Fahrräder haben den Anforderungen der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) zu genügen.

2.3.9 Fahrradabstellanlagen vor dem HAVAG-Service-Center

Zum Vorschlag, vor dem Schaufenster eine Anlehnstange für Fahrräder anzubringen, hat sich der Bereich Denkmalschutz ablehnend geäußert. Dies insbesondere deshalb, da das Schaufenster sehr breit ist und deshalb die Befestigung der Stange problematisch ist.

Aufgrund dieser Begründung wird am RTR der Vorschlag unterbreitet, die Stange im Untergrund zu verankern oder auch zwei bis drei Anlehnbügel parallel zum Schaufenster zu errichten. Herr Bucher sagt eine Prüfung dieses Vorschlages zu (**V.: FB Planen**).

2.3.10 Halten/ Parken auf Radfahrstreifen in der Reilstraße

Zu diesem Problem informiert die Verwaltung wie folgt:

Der vor der Reilstraße 112 nicht mehr zu nutzende Straßenteil gehört nicht zur Radverkehrsanlage und ist deshalb zurückzubauen. Eine bauliche Änderung ist umfangreich und deswegen auch sehr teuer. Verkehrsorganisatorisch stehen keine geeigneten Maßnahmen zur Verfügung. Die Sperrfläche in der Reilstraße wird regelmäßig kontrolliert. Derzeit wird geprüft, aufschraubbare Borde oder Leitboys aufzubringen.

01.04.2019



Ein Dienst von www.halle.de

TOP 3: Sonstiges

Die unter diesem Punkt veranschlagten Themen wurden bereits im Rahmen der Protokollkontrolle besprochen.

Nächste Termine:

- 11.04.2019, 16:00 Uhr (Sondertermin zur Öffentlichkeitsarbeit Joliot-Curie-Platz),
- 06.06.2019, 16:00 Uhr,
- 22.08.2019, 16:00 Uhr,
- 17.10.2019, 16:00 Uhr,
- 05.12.2019, 16:00 Uhr.

01.04.2019