

Niederschrift**41. Sitzung „Runder Tisch Radverkehr“ (RTR)****am 11.08.2016, 16:00 Uhr, Technisches Rathaus, Hansering 15, Zi. 542**

Entschuldigt haben sich Herr Stäglin, Herr Müller, Herr Sieber, Herr Neubert und Herr Dr. Meister.

Herr Möbius begrüßt die Anwesenden und stellt die Tagesordnung vor. Diese wird wie folgt aktualisiert und bestätigt:

1. Franzosenweg,
2. Fahrradparken am Hauptbahnhof,
3. Vorstellung von Planungen zur Umgestaltung der westlichen Mansfelder Straße,
4. Information über Ergebnisse der Bachelorarbeit zum Thema Fahrradparken an universitären Einrichtungen
5. Protokollkontrolle,
6. Sonstiges

TOP 1: Franzosenweg

Aufgrund eines Anstusstermins hat Herr Piller darum gebeten, zunächst das Thema der Überfahrt für Radfahrer am westlichen Ende des Franzosenweges aufzurufen (vgl. Niederschrift zur 40. Sitzung, Pkt. 1.1). Dazu stellt er einen Lösungsvorschlag vor. Dieser beinhaltet eine Überfahrt in der Breite zwischen zwei Pollern mit beidseitigen Bordabsenkungen (s. Skizze anbei). Damit es nicht zu Konflikten mit in den Parkplatz einfahren PKW kommt, soll auf der abschüssigen Strecke bewusst das Geschwindigkeitsniveau der Radfahrer abgesenkt werden. Deshalb ist vorgesehen, die abgesenkten Borde mit einem Anschlag von 3 cm auszubilden.

Die anwesenden Radfahrervertreter äußern sich grundsätzlich kritisch zu dieser Lösung. Aus Ihrer Sicht sollte die gesamte Pflasterfläche zurückgebaut und eine durchgehende niveau-gleiche Fahrbahn hergestellt werden.

Herr Piller macht hierzu deutlich, dass eine solche Lösung nicht zur Debatte steht, da es eine Forderung der UVB war, dass die Poller baulich eingefasst werden. Herr Schaper bestätigt dies und bemerkt hierzu, dass es verkehrsrechtlich vorgeschrieben ist, Hindernisse wie Poller auf Fahrbahnen baulich abzugrenzen. Dies hat auch die Obere Verkehrsbehörde (OVB) im Landesverwaltungsamt so bestätigt.

Herr Spengler bittet Herrn Schaper, ihm die diesbezüglichen Vorschriften bzw. Schreiben der OVB zu übermitteln bzw. ihm Einsicht darin nehmen zu lassen (**V.: UVB**).

Herr Bucher weist darauf hin, dass die Überfahrt z. B. auch für Radfahrer mit Kinderanhänger nutzbar sein sollte. Er schlägt deshalb vor, die nutzbare Breite auf 1,50 m zu verbreitern und den südwestlichen Poller entsprechend zu versetzen. Dies trifft in der Runde auf Zustimmung.

Unter der genannten Prämisse, dass keine größeren baulichen Veränderungen realisierbar sind, stimmen die Anwesenden der vorgestellten Lösung mit der Maßgabe einer nutzbaren

Breite von 1,50 m zu. Herr Piller wird sich bemühen, dass die Maßnahme noch in diesem Jahr realisiert wird (**V.: FB Bauen**).

TOP 2: Fahrradparken am Hauptbahnhof

Hinsichtlich der Themen Fahrradparken am oder im Hauptbahnhof und Fahrradstation ist bei der 40. Sitzung am RTR der Wunsch geäußert worden, dass die Bahnmanagerin eingeladen wird. Aktueller Anlass sind auch die derzeitigen Umbaumaßnahmen am Bahnhof. Die Bahnmanagerin Frau Kadatz ist der Einladung gefolgt und wird von den Anwesenden herzlich begrüßt.

Zunächst informiert Frau Kadatz über den derzeitigen Stand der Umbauarbeiten am Bahnhof (s. Präsentation anbei). Zurzeit sind die Umbauarbeiten an den östlichen Bahnsteigen (7 bis 12) voll im Gange. Im Anschluss daran finden auch an den westlichen Bahnsteigen (1a bis 6) Umbaumaßnahmen statt. Die Stadtzugänge bleiben dabei unberührt.

Im Rahmen der Umbaumaßnahmen ist auch vorgesehen, alle Aufzüge zu erneuern. Diesbezüglich wird nachgefragt, welche Maße die neuen Aufzüge haben werden. Frau Kadatz wird diese Information nachreichen.

Vorgesehen sind auch Schieberinnen an den Treppenaufgängen. Hierzu merkt Herr Zeschmar an, dass die bisherigen vorhandenen Schieberinnen in ihrer Bauart nicht gebrauchsfähig sind. Auch die Empfehlungen in der ERA 2010 in Pkt. 11.1.8., Treppen mit Schieberinnen, sind für den Radfahrer, insbesondere für den Radtouristen mit Gepäck, nicht praktikabel. Er empfiehlt eine Rinnenbreite von 0,4 m und eine Abschrägung des Endes der Treppenstufe (Treppenwange) in einem Winkel von 45°. Dieses unter Berücksichtigung der Lenkerbreite moderner Räder (ca. 60 cm), der Pedalstellung, der Gepäckzuladung und des Geländers. Diese Änderung wäre zweckmäßig trotz eines vorhandenen Aufzuges, der leider aufgrund seiner geringen Größe nicht immer die ideale Beförderungsbedingung bietet und es hier zu Staus kommt. Frau Kadatz sagt zu, diese Empfehlungen an den Bauherrn weiterzuleiten.

Hinsichtlich des Themas Fahrradparken gibt Frau Kadatz die Information, dass in den Bahnhofsgebäuden keine Flächen für eine derartige Nutzung zur Verfügung stehen. Die vorhandenen Räume z. B. auch unter den Bahnsteigen werden komplett benötigt für diverse Anforderungen, die sich aus den aktuellen Nutzungen im Bahnhof ergeben (Lagerräume, Wartezimmer, Schießfächer, Toiletten etc.). Eine Erweiterung der diesbezüglichen Kapazitäten wäre wünschenswert, ist aber leider nicht machbar (auch nicht im Rahmen der aktuellen Umbaumaßnahmen).

Ferner bestehen auch keine Möglichkeiten, Fahrradabstellanlagen auf Bahnsteigen zu installieren, da nach der Umgestaltung alle Bahnsteige als solche benötigt werden.

Potentielle Flächen für weitere Fahrradabstellanlagen sieht Frau Kadatz ausschließlich außerhalb der DB-Liegenschaften. So kann sie sich beispielsweise vorstellen, dass im Fußgängertunnel zwischen Riebeckplatz und Bahnhofsvorplatz weitere Fahrradbügel errichtet werden. Eine weitere Möglichkeit wären eine Aufstockung der Abstellmöglichkeiten an der Ostseite des Bahnhofsvorplatzes (z. B. durch Doppelparker). Für beide Standorte wäre freilich die Stadt zuständig.

Herr Bucher informiert hierzu, dass man sich bei der Stadt bereits seit Jahren mit dem Thema beschäftigt. Die Vorschläge seien sicherlich interessant aber auch nicht unproblematisch.

27/09/2016

Derzeit wird bei der Stadt auf eine Entscheidung zur weiteren Vorgehensweise hinsichtlich Fahrradparken am Hauptbahnhof hingearbeitet.

TOP 3: Vorstellung von Planungen zur Umgestaltung der westlichen Mansfelder Straße

Im Rahmen des Stadtbahnprogrammes ist vorgesehen, den westlichen Teil der Mansfelder Straße umzugestalten. Herr Suchar vom Ingenieurbüro EVTI ist zu Gast am RTR, um den aktuellen Stand der Planungen vorzustellen. Darüber hinaus ist auch der Projektsteuerer Herr Reißer vom Büro PMP INFRA anwesend.

Hinsichtlich der Führung des Radverkehrs ist in der derzeitigen Vorzugsvariante in den einzelnen Abschnitten Folgendes vorgesehen:

- zwischen Rennbahnkreuz und Elisabethbrücke: Nordseite: Zweirichtungs-Radweg (Breite: 3,00 m), Südseite: Führung auf der vorhandenen Fahrbahn (bleibt unverändert zum Bestand), vor der Zufahrt Sportanlagen: Querungsstelle mit Aufstellfläche auf der Nordseite und niveaugleichem „Auffangstreifen“ auf der Südseite, mit nahtlosem Übergang auf den Radweg auf der Brücke,
- auf der Elisabethbrücke: beidseitige Einrichtungs-Radwege (Breite: 1,70 m),
- zwischen Elisabethbrücke und Straßenbahnhaltestelle Saline: beidseitige Radfahrstreifen (Breite: 1,85 m),
- an der Straßenbahnhaltestelle Saline: beidseitige Einrichtungs-Radwege (Breite: 1,60 m + 0,50 m Sicherheitsstreifen),
- zwischen Straßenbahnhaltestelle Saline und Zufahrt Salinebad: beidseitige Radfahrstreifen (Breite: 1,60 m),
- zwischen Zufahrt Salinebad und Herrenstraße: Nordseite wie Bestand, Südseite: Radfahrstreifen (Breite: 1,85 m).

Auf die Frage, ob die Radverkehrsanlagen benutzungspflichtig sein sollen, antwortet Herr Bucher, dass dies davon abhängig ist, ob Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt werden. Radfahrstreifen müssen nach deutschem Verkehrsrecht immer mit dem blauen Radwegschild ausgewiesen werden. Schutzstreifen werden dagegen nicht ausgewiesen. Aufgrund des vorgeschriebenen Rechtsfahrgebotes müssen aber auch Schutzstreifen von Radfahrern genutzt werden.

In Hinsicht auf die Wahl der Radverkehrsanlage vertritt Herr Bucher die Ansicht, dass Radfahrstreifen mehr Sicherheit und Komfort bieten als Schutzstreifen. Das Beispiel der Torstraße würde zeigen, dass Schutzstreifen häufig verkehrswidrig von Autofahrern befahren oder beparkt werden. Bei Radfahrstreifen würden derartige Probleme dagegen weniger auftreten.

Nach Auffassung von Herrn Teschner wäre eine Radwegebenutzungspflicht auch deshalb erforderlich, um ein Befahren der Straßenbahngleise durch Radfahrer zu unterbinden und somit Unfälle zu vermeiden.

Herr Preibisch vertritt die Meinung, dass diese Gründe nicht ausreichen, um eine Radwegebenutzungspflicht zu rechtfertigen. Er spricht sich deshalb gegen benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen aus.

Herr Spengler fragt nach der Länge der geplanten Rampen im Zuge der Radverkehrsanlagen. Er bittet darum, dass diese mit einer Länge von 4,0 m ausgeführt werden. Herr Möbius

bittet den Planer, zu prüfen, ob dies an den betreffenden Stellen so in der Planung enthalten ist. Falls nicht, sollte dies so wenn möglich umgesetzt werden.

Um zu steile Rampenneigungen an der nördlichen Haltestelle Saline zu vermeiden, soll geprüft werden, ob eine geringfügige Reduzierung der Haltestellenlänge möglich ist und damit eine markante Verbesserung erzielt werden kann.

An der Haltestelle Saline ist vorgesehen, zwischen Radweg und Wartefläche einen 3-cm-Bord herzustellen. Dies wird von Seiten der Radfahrervertreter erneut kritisch gesehen (vgl. diesbezügliche Diskussion zur Haltestelle Talstraße in der Kröllwitzer Straße). Von Seiten der Verwaltung wird diese Lösung verteidigt. Sie ist mit den Behindertenverbänden abgestimmt und hätte sich bewährt (vgl. hierzu auch Niederschrift zur 31. Sitzung RTR am 20.11.2014). Deshalb ist sie auch in den Regeldetails zum Stadtbahnprogramm enthalten. Diese sind für die Planer bindend.

Desweiteren wird empfohlen, dass an Grundstückszufahrten Rampensteine zum Einsatz kommen (auch bei Gehwegen).

Herr Zeschmar empfiehlt, zur Oberflächengestaltung der Fahrbahnen, diese unter Beachtung der Taupunktunterschreitung besonders in den Brückenbereichen mit einem griffigen Asphaltmaterial vorzunehmen. Hier kommt es besonders in der kalten Jahreszeit, obwohl kein Niederschlag erfolgte, zur Vernässung oder zur Eis- bzw. Raureifbildung.

Zur Anbindung des Weges hinunter zur Elisabethsaale (unmittelbar östlich Elisabethbrücke) wird gewünscht, dass beidseitige Bordabsenkungen (Rundbord +3 cm) herzustellen sind (dies auch in Hinsicht auf eine künftige eventuelle Freigabe des Weges für Radfahrer).

Im Bereich der Einmündung Herrenstraße ist vorgesehen, einen Radweganschluss zur Mansfelder Straße herzustellen. Auf diese Weise sollen Radfahrer die Möglichkeit erhalten, von der Herrenstraße auf den nördlichen Radweg der Mansfelder Straße zu gelangen, um dann auf der „richtigen“ Seite weiterfahren zu können. Herr Mahler äußert Zweifel, dass Radfahrer dieses Angebot annehmen, da die jetzige linksseitige Führung kürzer ist. Herr Bucher bemerkt hierzu, dass Radfahrer auf der Südseite häufig verkehrswidrig fahren. Mit der Schaffung einer Überfahrt zur Nordseite wird die Hoffnung verknüpft, dass dieses Verhalten reduziert wird.

Abschließend äußert Herr Spengler den Wunsch, dass die Radfahrervertreter auch in den weiteren Planungsphasen mit einbezogen werden. Dies gilt insbesondere bei Planänderungen, um Probleme wie z. B. am Franzosenweg zu vermeiden.

TOP 4: Information über Ergebnisse der Bachelorarbeit zum Thema Fahrradparken an universitären Einrichtungen

Im Rahmen seines Geographie-Studiums hat Herr Dörner eine Bachelorarbeit zum Thema des Fahrradparkens an universitären Einrichtungen in der Stadt Halle erstellt. Am RTR stellt er die wesentlichen Ergebnisse dieser Arbeit vor (s. Präsentation anbei).

Bei der Auswahl der Untersuchungsobjekte hat Herr Dörner eine Auswahl getroffen und sich auf die wichtigsten Universitätsstandorte im Stadtgebiet beschränkt. Für die Ermittlung der Bedarfe für Fahrradabstellanlagen hat er die [Richtlinie zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen in der Stadt Halle \(Saale\)](#) zu Grunde gelegt.

An den einzelnen Standorten führte Herr Dörner qualitative und quantitative Bestandserhebungen durch. Desweiteren fanden Nutzungserhebungen zu unterschiedlichen Zeitpunkten statt.

Auszüge dieser Erhebungen sind auf den Folien 10 und 11 dargestellt. Daraus ist ersichtlich, dass an einigen Standorten die vorhandenen Kapazitäten zum Teil deutlich unter der laut Richtlinie empfohlenen Zahlen liegen. Dies betrifft die Standorte Universitätsplatz, Harz und Naturwissenschaftlicher Campus. Bei den Standorten Steintor-Campus, Unimedizin und Wohnheim am Naturwissenschaftlichen Campus entsprechen dagegen die Kapazitäten zumindest quantitativ in etwa den Empfehlungen.

Hinsichtlich der Auslastung der Fahrradabstellanlagen war in der Gesamtbilanz zumeist eine Unterbelegung festzustellen. Herr Dörner weist allerdings darauf hin, dass es vor Ort durchaus Unterschiede gab, die insbesondere auf die Nähe zu bestimmten Einrichtungen zurückzuführen waren. So gab es beispielsweise in der Nähe von Bibliotheken oder Mensen auch Überbelegungen bzw. ungeordnetes Fahrradparken. Dies zeige auch, dass es bei der Planung von Fahrradabstellanlagen darauf ankommt, dass sie möglichst nah an den jeweiligen Zielen errichtet werden („Prinzip: Nähe zum Zielort“).

In Hinsicht auf Handlungsansätze sieht Herr Dörner den Schwerpunkt in der qualitativen Aufwertung der Anlagen. So sollten insbesondere vorhandene Vorderradhalter durch Anlehnbügel oder Gabelhalter entsprechend der städtischen Richtlinie ersetzt werden. An einigen Standorten wie z. B. Harz sind dagegen auch quantitative Aufstockungen wünschenswert.

Herr Preibisch merkt an, dass grundsätzlich auch mehr überdachte Fahrradabstellplätze wünschenswert bzw. erforderlich wären.

Abschließend informiert Herr Dörner darüber, dass er zusammen mit einem Studienkollegen das Vorhaben verfolgt, einen Workshop zum Thema Mobilitätskonzept Universität zu organisieren. Dazu sei u. a. geplant, den Verkehrsforscher Prof. Dr. Sommer von der Universität Kassel einzuladen. Über Unterstützung dieses Vorhabens von Seiten der Stadt würde er sich freuen.

TOP 5: Protokollkontrolle

5.1. Erledigte Punkte bzw. Themen

1. Information über Ergebnisse der Bachelorarbeit zum Thema Fahrradparken an universitären Einrichtungen,
2. Positionierung der UVB zu Fahrradbügeln auf der Fahrbahn der Adam-Kuckhoff-Straße (Ergebnis: Aus Sicht der UVB wären die Fahrradbügel Hindernisse im Fahrbahnbereich. Eine derartige Aufstellung wird deshalb abgelehnt).
3. Prüfung der Errichtung von Leitboys in der Trothaer Straße, Ecke Pfarrstraße (Ergebnis: Eine Aufstellung von Leitboys an dieser Stelle wird vom Bereich Verkehrstechnik abgelehnt, da zu erwarten ist, dass diese häufig überfahren und dadurch zerstört werden).
4. Prüfung der Radverkehrsführung an der Baustelle im Bereich des Maritim-Hotels (Ergebnis: Die ausgewiesene Umleitung für Radfahrer ist in Ordnung. Die Baumaßnahme ist augenscheinlich beendet, so dass demnächst mit einer Freigabe des Radweges gerechnet werden kann).

5.2. 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 Fahrtmöglichkeit 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	Errichtung einer Informationstafel zu touristischen Radrouten im Stadtgebiet Halle am Hauptbahnhof	SMG, FB Planen	Noch kein Arbeitsstand	Abstimmung zwischen SMG und FB Planen
5	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.
6	Verbesserung der Situation für Radfahrer und Fußgänger am Verbindungsweg zwischen der Schwanenbrücke und dem Gimritzer Damm	FB Bauen	Verbesserungsmöglichkeit wurde im Rahmen eines Ortstermins besprochen. Entsprechende Planskizze wurde dem FB Bauen übergeben.	Ausführung im Rahmen der Instandsetzungsmaßnahmen am Weg.
7	Entscheidung zur Fußgängerampel in der Magdeburger Straße (an Straßenbahnhaltestelle)	FB Planen	Thema wurde in Mündlicher Anhörung angesprochen.	Entscheidung nach Abschluss der Baumaßnahme Steintor
8	Verbesserung des Fahrbahnzustandes im Steinweg, Höhe ehem. Gleiswechsel	FB Bauen/HAVAG	Belag soll ausgewechselt werden	
9	Fahrradbügel auf Dreiecksfläche Kleinschmieden	FB Bauen	Abgestimmter Plan wurde erstellt und übergeben	Umsetzung im Rahmen Programm Fahrradbügel
10	Fahrradbügel am Eingang der Kita in der Großen Wallstraße	FB Planen/ FB Bauen	Plan wurde erstellt und am RTR vorgestellt	Abstimmung und Realisierung
11	Veränderungen an den Steinpollern am Riveufer	FB Bauen	Poller sind derzeit nicht in Funktion	Abstimmung über Wiedereinsatz
12	Bauliche Maßnahmen zur Verhinderung des Parkens an der Durchfahrt Kleine Ulrichstraße – Mühlberg	FB Planen	Der RTR spricht die Empfehlung aus, dass Fahrradbügel errichtet werden sollen.	Überprüfung (insb. in Hinsicht Feuerwehr)

13	Entscheidung zu FGÜ im Robert-Franz-Ring, Ecke Mansfelder Straße	FB Bauen/ UVB		Abstimmung
14	Überprüfung der Pflasteroberfläche in der Feuerbachstraße (Wiederherstellung)	FB Bauen		Überprüfung
15	Errichten von Fahrradbügeln vor 3 HWG-Objekten	FB Planen	Pläne wurden erstellt und am RTR vorgestellt	Abstimmung und Realisierung
16	Beleuchtung der Wege östlich und westlich des Sportplatzes Ziegelwiese	FB Bauen	Beleuchtungskonzept ist in Arbeit	Überprüfung der Wege, Prioritätensetzung
17	Entscheidung zur Radfahrer-LSA am Knoten Große Ulrichstraße/ Universitätsring	FB Planen, FB Bauen, UVB	Empfehlung vom RTR liegt vor	Beratung, Entscheidung
18	Sanierung des Fuß- und Radweges südlich des Rennbahnkreuzes	FB Bauen		Sanierung nach Klärung der Finanzierung
19	Einglättung des Weges zwischen dem Rennbahnkreuz und Am Meeresbrunnen (Problem: Baumwurzeln)	FB Bauen/ FB Umwelt, Abt. Stadtgrün		Klärung der technischen Lösung
20	Prüfung der Radwegebenutzungspflicht in der Straße Am Bruchsee (südlicher Abschnitt)	FB Planen, FB Bauen, UVB		Abstimmung der Fachbereiche
21	Absenkung der Überfahrten in der Straße Am Bruchsee auf Nullniveau (bzw. Bitumenkeile)	FB Bauen		Realisierung
22	Sanierung der Radwege in der Nietlebener Straße	FB Bauen		Sanierung nach Klärung der Finanzierung
23	Anbringen eines Zusatzschildes „Radfahrer frei“ am südwestlichen Knoten Am Steintor	UVB, FB Bauen		Anhörung, Umsetzung
24	Bordabsenkung auf Nullniveau an der Querungsstelle Steintor, Höhe Ernst-Kromeyer-Straße	Projektsteuerung Steintor	Ausführungsfirma wurde auf Mangel hingewiesen	Realisierung im Herbst 2016
25	Errichten von so genannten Leitboys am Beginn des gemeinsamen Geh- und Radweges in der Beesener Straße	FB Bauen		Realisierung (verkehrsrechtliche Anordnung ist nicht erforderlich)
26	Prüfung der Errichtung von Leitboys am Radwegübergang in der Ludwig-Wucherer-Straße, Höhe Friedenskirche	FB Planen		Überprüfung

5.3. Ergänzende Informationen

5.3.1. Radverkehrszählung am Knoten Franckestraße/ Rudolf-Breitscheid-Straße

Herr Bucher informiert, dass er drei Einstunden-Zählungen durchgeführt hat, um festzustellen, wie die Fahrbeziehungen in Hinsicht auf den Unfallschwerpunkt am Knoten Franckestraße/ Rudolf-Breitscheid-Straße sich darstellen. Die wesentlichen Ergebnisse dieser Zählungen hat er in einer Präsentation zusammengefasst (s. Anlage).

Die wichtigste Erkenntnis ist für Herrn Bucher die, dass nahezu alle Radfahrer auf dem südlichen Radweg der Franckestraße in der Relation Riebeckplatz – Knoten Prof.-Friedrich-Hoffmann-Straße unterwegs sind. Mit großer Wahrscheinlichkeit befahren diese Radfahrer den südlichen Radweg der Franckestraße, um die signalisierten Querungen von Straßenbahn und Franckestraße (insgesamt vier) in Höhe K&K zu vermeiden.

Da eine Steigerung der Querungsattraktivität an den signalisierten Querungen in Höhe K&K kaum möglich erscheint und die Möglichkeiten von Sicherungsmaßnahmen an der Einmündung Franckestraße/ Rudolf-Breitscheid-Straße ausgeschöpft scheinen, bleibt für Herrn Bucher nur die Wahl zwischen einem Verbot des linksseitigen Radfahrens in der Franckestraße oder einem Beibehalten der jetzigen Regelung. Ein Verbot des linksseitigen Radfahrens in der Franckestraße würde wahrscheinlich kaum zu veränderten Fahrtrouten der Radfahrer führen. Möglicherweise würden Radfahrer in der nicht gestatteten Fahrtrichtung aber mehr Aufmerksamkeit an den Tag legen.

Die Teilnehmer am RTR werden gebeten, sich hierzu eine Meinung zu bilden (**V.: alle Teilnehmer**)

5.3.2. Asphaltierung des Hauptweges durch den Park Thüringer Bahnhof

Herr Bucher informiert, dass zu diesem Thema ein Vorort-Termin mit Beteiligung von Herrn Stäglin stattgefunden hat. Dabei wurde entschieden, dass nicht der Hauptweg asphaltiert werden soll, sondern ein paralleler Weg entlang eines Bahngleises (s. Pläne anbei). Der Hauptweg soll weiterhin eine wassergebundene Oberfläche haben, aber öfter als bisher gepflegt bzw. instandgesetzt werden.

5.3.3 Aus dem Protokoll gestrichene offene Punkte

Herr Bucher informiert, dass folgende zwei Punkt aus dem Protokoll gestrichen werden:

- Prüfung der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Ludwig-Wucherer-Straße zwischen Robert-Blum-Straße und Reileck
- Schutzstreifen in der Bernburger Straße, stadteinwärts

Er begründet dies damit, dass die Stadt momentan nicht gewillt ist, die für beide Punkte erforderliche Untersuchung an der Lichtsignalanlage Reileck und sich daraus ergebende Änderungen an der Signalsteuerung durchzuführen. Gleiches gilt für die erforderlichen baulichen und markierungstechnischen Maßnahmen in der Bernburger Straße. Es wird darauf verwiesen, dass die Bernburger Straße im Stadtbahnprogramm, Stufe 3, enthalten ist.

Herr Tucker bringt sein Bedauern zu dieser Entscheidung zum Ausdruck.

TOP 6: Sonstiges

6.1. Burgstraße

Herr Spengler weist darauf hin, dass im südlichen Teil der Burgstraße in stadteinwärtiger Richtung für Radfahrer das Problem besteht, dass sie aufgrund der dortigen PKW-Parkreihe in den Gleisbereich ausweichen müssen, der dort schlecht befahrbar ist. Aufgrund dessen fordert er die Stadt auf, entweder das Parken dort zu verbieten oder aber den Gleisbereich baulich so herzustellen, dass er gut für Radfahrer befahrbar ist.

Von Seiten der Verwaltung will man sich hierzu eine Meinung bilden (**V.: FB Planen**).

6.2. Mittelinsel an der Kreuzung Moritzburgring/ Geiststraße/ Universitätsring/ Große Ulrichstraße

Desweiteren spricht Herr Spengler ein Thema an der Kreuzung Moritzburgring/ Geiststraße/ Universitätsring/ Große Ulrichstraße an. Nach seinen Beobachtungen würden Autofahrer aus Richtung Universitätsring im Kreuzungsbereich Radfahrer überholen und dann zu spät sehen, dass eine Mittelinsel folgt. Neben eventuellen Gefährdungen für querende Fußgänger sieht Herr Spengler auch Gefährdungen für Radfahrer unmittelbar vor der Mittelinsel. Er fordert deshalb, dass auf der Mittelinsel Verkehrszeichen „vorgeschriebene Vorbeifahrt rechts“ (VZ. 222-20) errichtet werden. Die UVB sagt eine Prüfung zu (**V.: UVB**).

6.3. Seitenstraße Universitätsring

Hier kritisiert Herr Spengler, dass aufgrund von Bautätigkeiten auf einem angrenzenden Grundstück die Straße gänzlich für Fußgänger gesperrt wurde. Da die Straße eine wichtige Verbindung für Fußgänger darstellt, sei dies so nicht akzeptabel.

Herr Bucher ergänzt hierzu, dass aufgrund der Bautätigkeiten auch die gegenläufige Befahrung der Einbahnstraße für Radfahrer aufgehoben wurde. Darüber hat er bereits gegenüber dem Team Sperrungen sein Unverständnis geäußert, dort sieht man aber Gefährdungen für Radfahrer in Gegenrichtung der Einbahnstraße, weshalb man an der bestehenden Regelung nichts ändern will.

Herr Bucher sagt zu, die Kritik von Herrn Spengler an das Team Sperrungen heran zu tragen (**V.: FB Planen**).

6.4. Sperrung in der Martinstraße

Desweiteren spricht Herr Spengler ein Problem an, welches derzeit in der Martinstraße besteht. So ist es aufgrund einer Sperrung im Moment nicht möglich, die Straße im Bereich zwischen den Häusern 12 bis 18 zu befahren. Da die parallel verlaufende Leipziger Straße in diesem Bereich tagsüber nicht befahrbar werden darf, fordert er, dass während der Sperrung in der Martinstraße das Radfahren in der Leipziger Straße in diesem Bereich gestattet wird.

Herr Bucher sagt eine Prüfung zu (**V.: FB Planen**).

6.5. Parkstreifen in der verlängerten Krausenstraße

Herr Preibisch bemängelt, dass am neu angelegten Parkstreifen in der verlängerten Krausenstraße (Bereich Steintor) der Sicherheitsabstand zum Schutzstreifen nicht markiert ist.

27/09/2016

Dies würde dazu führen, dass Autos zu dicht am Schutzstreifen stehen, wodurch Radfahrer beim Öffnen der Autotüren gefährdet werden. In diesem Zusammenhang verweist er auf die Parkstreifen in der Beesener Straße, wo eine solche Markierung existiert und deshalb der Sicherheitsabstand eingehalten wird.

Die Verwaltung will sich hierzu eine Meinung bilden (**V.: UVB, FB Bauen**).

6.6. Fahrradabstellanlagen am Saline-Hallenbad

Abschließend weist Herr Tucker darauf hin, dass am Saline-Hallenbad zwar eine neue überdachte Fahrradabstellfläche geschaffen wurde, jedoch keine anspruchsgerechten Fahrradständer errichtet wurde. Stattdessen wurden die alten Vorderradhalter von der Stirnseite dort hingestellt. Dies widerspreche dem Stadtratsbeschluss zur städtischen Radabstellrichtlinie.

Herr Bucher informiert dazu, dass die neue Fahrradabstellfläche von den Stadtwerken errichtet wurde. Er habe bereits mit einer zuständigen Mitarbeiterin gesprochen. Es wird angestrebt, dass die Abstellfläche noch mit Fahrradbügeln ausgestattet wird (**V.: FB Planen**).

Nächste Termine:

- 20.10.2016,
- 08.12.2016.