

Niederschrift**15. Sitzung „Runder Tisch Radverkehr“ (RTR)****am 16.06.2011, 15:30 Uhr, Technisches Rathaus, Hansering 15, Zi. 542**

Zu Beginn stellt Herr Möbius die (veränderte) Tagesordnung vor, die so bestätigt wird:

1. Vorstellung des Planungsstandes zur baulichen Umgestaltung der Torstraße,
2. Vorstellung des Planungsstandes zur baulichen Umgestaltung von Straßen im Gewerbegebiet Halle-Ost,
3. Radverkehr im Verkehrsentwicklungsplan 2025,
4. Kriterien für Radwegebenutzungspflicht,
5. Protokollkontrolle,
6. Sonstiges.

Da Herr Tucker (ADFC) auch in dieser Sitzung nicht anwesend ist, soll der insbesondere von ihm angeregte TOP „Diskussion zur neuen Internetpräsenz des Radverkehrs auf www.halle.de“ in der September-Sitzung behandelt werden.

TOP 1: Vorstellung des Planungsstandes zur baulichen Umgestaltung der Torstraße

Herr Domey vom Planungsbüro Dr. Löber informiert über den Planungsstand zum Ausbau der Torstraße. In Hinsicht auf die Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen führt er dabei aus, dass laut der *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen* (ERA 2010) die Torstraße mit einer Verkehrsstärke von ca. 400 Kfz/Spitzenstunde im Übergangsbereich zwischen den Belastungsbereichen I und II liegt. Dies bedeutet, dass der Radverkehr entweder im Mischprinzip auf der Fahrbahn oder auf nicht benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen (einschl. Schutzstreifen) geführt werden sollte. Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen werden demnach nicht empfohlen, da diese gemäß ERA 2010 erst bei Verkehrsstärken über 1.000 Kfz/Spitzenstunde hergestellt werden sollten.

Aufgrund der Situation mit dem Vorhandensein von Straßenbahngleisen sprechen sich die Planer für eine Realisierung von nicht benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen (einschl. Schutzstreifen) aus. In diesem Zusammenhang weist Herr Domey auf die grundsätzliche Problematik hin, dass die Straßenraumbreite zwischen den zu erhaltenden Vorgärten nicht ausreicht, um beidseitig separate Radverkehrsanlagen und Parkstreifen herzustellen. Um den Radverkehr eine sichere Verkehrsführung außerhalb der Gleisbereiche anzubieten, wird von Seiten der Planer ein Straßenquerschnitt mit beidseitigen Schutzstreifen (gestrichelte Markierung) favorisiert. Auf diesen Schutzstreifen sind kurzzeitige Haltevorgänge (z. B. zum Entladen eines Fahrzeugs) möglich. Parkstreifen können dagegen aufgrund fehlender Straßenraumbreiten nicht angelegt werden, was der Bestandssituation entspricht.

Im Rahmen der bisherigen Planungsberatungen zur Torstraße wurde auch über die Möglichkeit einer gemeinsamen Führung von Fußgängern und Radfahrern diskutiert. Da es sich bei der Torstraße jedoch um eine innerstädtische Straße mit vielen Hauseingängen handelt, wurde insbesondere aus Gründen des Schutzes der Fußgänger von einer derartigen Verkehrsführung Abstand genommen.

In der anschließenden Aussprache wird der vorgestellte Regelquerschnitt mit beidseitigen Schutzstreifen (je 1,60 m breit) von den Anwesenden bestätigt. In Hinsicht auf eine notwen-

dige sichere Radverkehrsführung wird dabei auch auf den Aspekt der in der Torstraße befindlichen Schule hingewiesen, welche ein wichtiges Radfahrer-Ziel darstellt.

TOP 2: Vorstellung des Planungsstandes zur baulichen Umgestaltung von Straßen im Gewerbegebiet Halle-Ost

Herr Bucher informiert darüber, dass im Rahmen eines speziellen Förderprogrammes zur Entwicklung von Gewerbegebieten geplant ist, eine Reihe von Straßen im Gewerbegebiet Halle-Ost zu sanieren. Konkret betrifft dies folgende Straßen:

- Grenzstraße (nördlich Delitzscher Straße),
- Reideburger Straße (östlich Grenzstraße),
- Verlängerte Apoldaer Straße,
- Otto-Stomps-Straße,
- Fiete-Schulze-Straße und
- Am Klärwerk.

Vom Fördermittelgeber wurden dazu bestimmte Rahmenbedingungen für eine Förderung u. a. auch in Hinsicht auf Fahrbahn- und Fußwegbreiten vorgegeben, die die Gestaltungsspielräume für die Stadt erheblich einschränken. Hinsichtlich der Querschnittsaufteilung sind dies insbesondere folgende Eckdaten:

- Fahrbahnbreite: 6,50 m,
- Fußwege in der Regel einseitig; Breite: 1,50 m (zzgl. evt. Sicherheitsabstände zu Fahrbahnen und Abstandsmaße zu Einfriedungen),
- im Regelfall keine separaten Radverkehrsanlagen.

Aufgrund der relativ geringen aktuellen und prognostizierten Kfz- und Radverkehrsmengen in den meisten der betreffenden Straßen sind diese Rahmenbedingungen aus Sicht der Stadt in der Regel nicht problematisch (Kfz-Mengen i. d. R. unter 5.000 Kfz pro Tag). Eine Ausnahme stellt diesbezüglich allerdings die Grenzstraße dar, die bis zur kompletten Fertigstellung der HES ein relativ hohes Kfz-Aufkommen aufweisen wird und gleichzeitig Teil einer wichtigen Nord-Süd-Radroute im betreffenden Gebiet ist. Angesichts dessen hat die Stadt gegenüber dem Fördermittelgeber die Forderung nach einer breiteren Fahrbahn erhoben, um im Sinne der Sicherheit des Radverkehrs zumindest beidseitige Schutzstreifen markieren zu können. Für die Realisierung der Regelmaße nach ERA 2010 wäre hierfür eine Fahrbahnbreite von 7,50 m erforderlich (2 x 1,50 m Schutzstreifen, Fahrbahnrestbreite: 4,50 m). Der Fördermittelgeber fördert allerdings nur eine maximale Fahrbahnbreite von 7,00 m, so dass jetzt geplant ist, die beidseitigen Schutzstreifen mit dem Minimalmaß von 1,25 m umzusetzen.

In der anschließenden Aussprache werden die vorgestellten Planungen von den Anwesenden bestätigt.

Nach Auskunft des Tiefbauamtes soll die bauliche Realisierung der geplanten Umbaumaßnahmen zwischen 2011 und 2013 erfolgen.

TOP 3: Radverkehr im Verkehrsentwicklungsplan 2025

Zur Einführung in das Thema hält Herr Bucher einen Vortrag über die radverkehrsrelevanten Inhalte des *Verkehrspolitischen Leitbildes der Stadt Halle (Saale)* aus dem Jahr 1997 und deren Stand der Umsetzung bis heute (s. entsprechende Präsentation anbei). Hierbei wird

deutlich, dass zahlreiche Ziele aus dem Verkehrspolitischen Leitbild nach wie vor Aktualität besitzen und sinngemäß in den VEP 2025 übernommen werden könnten.

Bei den Zielsetzungen hinsichtlich der Entwicklung des Modal Splits konnte festgestellt werden, dass insbesondere die verkehrspolitischen Zielsetzungen im Sinne einer Senkung des MIV-Anteils bei einer gleichzeitigen Steigerung des ÖPNV- und Fußgängeranteils nicht erreicht werden konnten. Auch beim Radverkehr gelang es nicht, den angestrebten Anteil von 15 % im Jahr 2010 zu erreichen. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, welche diesbezüglichen Zielsetzungen für das Jahr 2025 angestrebt werden sollen und welche Maßnahmen dafür nötig sind.

In der anschließenden Diskussion spricht sich Herr Hildebrandt (CDU-Fraktion) gegen derartige prozentuale Zielsetzungen aus, da es zu viele äußere Einflüsse gibt, die auf die Stadt- und Verkehrsentwicklung einwirken (z. B. Siedlungsentwicklung, Benzinpreise etc.).

Im Gegensatz dazu erachtet es Herr Preibisch (ADFC) als erforderlich, derartige Zielsetzungen zu formulieren, um bei bestimmten Entscheidungen der Stadt Einfluss auf die Verkehrsentwicklung zu nehmen und den Erfolg kommunaler Verkehrspolitik überprüfen zu können. Um Verwirrungen in Hinsicht auf die für Radverkehr zu verwendenden Mittel zu vermeiden schlägt er vor, eine konkrete Summe zu nennen, die jährlich für eigenständige Radwegebauprojekte zu verwenden ist.

Aus Sicht von Herrn Wöllenweber ist die Präambel des Verkehrspolitischen Leitbildes veraltet.

Herr Sieber (Fraktion Die Linke) erläutert seine Standpunkte zum Thema VEP 2025, die er in einem Positionspapier (s. Anlage) zusammengefasst hat. Darin werden eine Reihe von Chancen und Möglichkeiten, aber auch Problemen und Versäumnissen in Hinsicht auf die Bedingungen für den Radverkehr in Halle angesprochen. Da zahlreiche konkrete Stellen und Routen thematisiert werden, haben diese Punkte auch Relevanz für die derzeitige Aktualisierung der Radverkehrskonzeption.

Im Zusammenhang mit dem ebenfalls im Positionspapier von Herrn Sieber thematisierten Riebeckplatz fordert Frau Wolff (Neues Forum) eine bessere Radverkehrsführung zwischen Riebeckplatz und Merseburger Straße (Bereich vor Maritim-Hotel).

Die Teilnehmer des RTR sind sich einig, dass es beim Thema VEP 2025 weniger um konkrete Detailprobleme, sondern um die übergeordneten Zielsetzungen für den Radverkehr gehen soll. Aufgrund der Größe des Gremiums und der begrenzten Zeit ist es dabei kaum möglich, diese Zielsetzungen im Rahmen der obligatorischen Sitzungen des RTR zu formulieren. Aus diesem Grund soll eine **Arbeitsgruppe** gebildet werden, in der **konsensfähige Zielsetzungen** formuliert werden. Diese Arbeitsgruppe soll nach Meinung der Anwesenden nur aus Vertretern der am Runden Tisch Radverkehr beteiligten Verbände und Initiativen (ADFC, Verbraucherzentrale etc.) bestehen. Ob die Zielsetzungen dann als „Meinung des Runden Tisches Radverkehr“ oder „Meinung der Verbände“ angesehen werden, muss sich nach der Diskussion darüber zeigen.

Herr Möbius bietet an, dass die diesbezügliche Arbeitsgruppensitzung in Räumlichkeiten des Technischen Rathauses stattfindet. Als Termin für die Arbeitsgruppensitzung wird der **25.08.2011, 16:30 Uhr**, veranschlagt. Die Teilnehmer werden von Herrn Bucher rechtzeitig angeschrieben und eingeladen.

TOP 4: Kriterien für Radwegebenutzungspflicht

Insbesondere von Seiten des ADFC wurde die Bitte geäußert, dass sich der RTR vertiefend mit dem Thema der Radwegebenutzungspflicht beschäftigt. Aus Sicht des ADFC gibt es in Halle zu viele Radwege die insbesondere nach den jüngsten Gerichtsurteilen (bundesweit) nicht mehr benutzungspflichtig sein dürften. Dies auch vor dem Hintergrund, dass Untersuchungen zeigen, dass viele Radwege für Radfahrer unfallträchtiger sind (z. B. durch rechtsabbiegenden PKW-Verkehr), als das Fahren auf der Fahrbahn.

In Hinsicht auf eine Versachlichung des Themas hält Herr Bucher einen kurzen Vortrag zur Einführung in das Thema (s. entsprechende Präsentation anbei). Er zeigt dabei auf, dass nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts eine Radwegebenutzungspflicht nur angeordnet werden darf, wenn eine „qualifizierte Gefahrenlage“ vorliegt. Als Problem erweist sich jedoch in der Praxis, dass aus den verkehrsrechtlichen Vorschriften nicht klar und eindeutig zu entnehmen ist, wann eine solche Gefahrenlage vorliegt. Von daher kann nur auf die gültigen technischen Regelwerke zurückgegriffen werden, bei denen allerdings auch inhaltliche Differenzen festzustellen sind. So ist z. B. die Einsatzgrenze für benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen in der ERA 2010 mit ca. 1.000 Kfz pro Spitzenstunde angegeben. In den ebenfalls gültigen „Hinweisen zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen“ liegt auf Basis einer anderen Bemessungsgrundlage diese Einsatzgrenze bei 10.000 Kfz pro Tag. Relativiert werden diese Werte zudem durch unkonkrete Angaben z. B. zu Schwerverkehrsanteilen.

Herr Preibisch (ADFC) weist darauf hin, dass bei einer Beurteilung des Erfordernisses einer Radwegebenutzungspflicht auch die Aspekte der Lage und des baulichen Zustandes der jeweiligen Radverkehrsanlagen zu berücksichtigen sind. So gäbe es Radwege, die aufgrund ihrer Lage bzw. Führung Unfallrisiken (z. B. an Einmündungen oder Einfahrten) in sich bergen. Hierbei muss auch beachtet werden, dass es auch schnellere Radfahrer gibt, die hierbei besonders gefährdet sind.

Ein weiteres Problem seien nach Meinung des ADFC Radwege mit schlechten Oberflächen oder zu geringen Breiten. Insbesondere an Straßen mit geringeren Kfz-Verkehrsstärken sei es aus Sicht der Radfahrer nicht zumutbar, sie zur Benutzung dieser Anlagen zu zwingen. Vor diesem Hintergrund fordert der ADFC eine kritische Überprüfung aller benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen in Halle. Als Beispiel für eine aus Sicht des ADFC nicht gerechtfertigte Radwegebenutzungspflicht wird dabei die Bernburger Straße benannt.

Herr Sturm (UVB) weist darauf hin, dass ein weiterer Aspekt bei der Entscheidungsfindung zur Radwegebenutzungspflicht auch die Situation der Fußgänger ist. So sollten Radfahrer nicht zur Benutzung eines Fußweges gezwungen werden, wenn dieser relativ stark von Fußgängern frequentiert ist (z. B. in Innenstadtlagen) oder wenn zu erwarten ist, dass Radfahrer schnell fahren (z. B. auf wichtigen Radrouten). Außerdem sollte verhindert werden, dass Fußwege aufgrund benutzungspflichtiger Radwege zu stark eingeengt werden.

Im Zusammenhang mit dem Thema nichtbenutzungspflichtiger Radwege spricht Herr Zeschmar (ADFC) das Problem an, dass Autofahrer häufig kein Verständnis dafür haben, dass Radfahrer trotz Existenz von Radwegen auf der Fahrbahn fahren. Hier besteht offenbar ein großes Informationsdefizit bei Autofahren, dem mit geeigneten Kampagnen entgegnet werden sollte.

Im Ergebnis der Diskussion kann folgendes festgehalten werden:

- Bei der Beurteilung des Erfordernisses einer Radwegebenutzungspflicht sind insbesondere die Empfehlungen der ERA 2010 und der „Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO“ zu beachten.
- Das heißt: In Straßen mit weniger als 400 Kfz in der Spitzenstunde bzw. 5.000 Kfz pro Tag sind in der Regel keine Radverkehrsanlagen erforderlich. Soweit in solchen Straßen Radverkehrsanlagen existieren, sollten diese nicht benutzungspflichtig sein.
- In Straßen mit 400 bis 1.000 Kfz in der Spitzenstunde bzw. 5.000 bis 10.000 Kfz pro Tag ist unter Beachtung aller relevanten Aspekte zu prüfen, ob eine Benutzungspflicht gerechtfertigt ist. In der Regel ist bei diesen Verkehrsstärken keine Benutzungspflicht erforderlich.
- In Straßen mit über 1.000 Kfz in der Spitzenstunde bzw. über 10.000 Kfz pro Tag ist in der Regel eine Radwegebenutzungspflicht gerechtfertigt.

TOP 5: Protokollkontrolle

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit wird keine Protokollkontrolle durchgeführt. Die offenen Punkte bzw. Themen sind bekannt und weiter abzarbeiten.

Nachtrag:

5.1. Erledigte Punkte bzw. Themen

- Projekt „Ampelgriffe“ (Realisierung an der LSA Magdeburger Straße/ Anhalter Straße),
- Fahrradbügel neben Radweg vor EDEKA Ludwig-Wucherer-Straße,
- Prüfung Verbreiterung der Durchfahrtsbreite an einem Absperrzaun in Trothaer Straße (Prüfergebnis: Veränderungen waren nicht möglich; mittlerweile sind die Bauarbeiten abgeschlossen, so dass Radweg wieder behinderungsfrei befahrbar ist).

5.2. Offene Punkte bzw. Themen

- Stadtratsvorlage zur Fahrradstation am Hauptbahnhof (V: ZGM, SPA),
- Öffnung der Einbahnstraßen Brüderstraße, Neunhäuser und Barfüßerstraße für den Radverkehr in beiden Richtungen (V: UVB),
- Schadhafte Wegweiser entlang Radroute Innenstadt – Südstadt (V: STA),
- Radroutenüberfahrt im Bereich Schülershof (Beseitigung Treppenstufe, Bordabsenkung, V: STA),
- Schutzstreifen Elsa-Brändström-Straße (V: SPA, UVB, STA),
- Piktogramm auf Radweg Am Leipziger Turm, vor Bank (V: STA, April 2011),
- Furtmarkierungen im Zuge des Radweges in der Ernst-Grube-Straße (V: STA),
- Ausbau Saale-Radwanderweg zwischen Planena und Rattmannsdorf (V: SPA, STA),
- Ausbau Saale-Radwanderweg entlang der Wilden Saale zwischen Talstraße und Schwanenbrücke (V: SPA, STA),
- „Schnelle Eingreiftruppe“ Saale-Radwanderweg (V: SPA, EfA),
- Gleisüberfahrten am Joliot-Curie-Platz (V: HAVAG, T: 3. Quartal 2011),
- Einführung Fahrrad-Verleihsystem (V: HAVAG),
- Beschilderung von Unechten Sackgassen (V: UVB, abhängig von Inkrafttreten der StVO-Novelle),

- Sanierung des Saale-Radwanderweges zwischen Sportanlagen Sandanger und Gut Gimritz (V: STA),
- Begradigung der Fuß- und Radwege zwischen der Mansfelder Straße (Elisabethbrücke) und dem Rennbahnkreuz (V: STA),
- Radweg zwischen Nietleben und Dölau (V: SPA),
- Abfräsen der Wurzelaufwölbungen am Fuß- und Radweg entlang der Talstraße im Bereich Amselgrund (V: STA, Mai 2011),
- Verkürzung der Rotzeiten an der Straßenbahnquerung Franckeplatz (STA, HAVAG, T: April 2011),
- Ausschilderung der Radroute Innenstadt – Hauptbahnhof (V: STA, T: Mai 2011),
- Bericht Umsetzungsstand Radverkehrskonzeption 2010 (V: SPA),
- Prüfung Bauqualität im Bereich der Gleise Ludwig-Wucherer-Straße (östlich Abderhaldenstraße) und Delitzscher Straße, Knoten Freimfelder Straße (HAVAG),
- Prüfung Rotzeiten an der Bahnüberfahrt Delitzscher Straße, unmittelbar östlich Bahnhofsbrücken (V: HAVAG),
- Lockeres Pflaster in der Großen Ulrichstraße, Höhe Rolltreppe (V: HAVAG, T: Sept. 2011),
- Radverkehrsschau (UVB),
- Ausbau des Verbindungsweges zwischen Pulverweidenwehr und Straße An der Feuerwache sowie Information über das Teilstück zwischen Dammweg und Wehr (V: STA, EfA, T: Frühjahr 2011),
- Zulassung des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße Buddestraße – ggf. nur abschnittsweise (UVB),
- Fahrradabstellrichtlinie (SPA),
- Bordabsenkung an der Radwegauffahrt Trothaer Straße, Ecke Seebener Straße.

TOP 6: Sonstiges

6.1. Teilnahme des ADAC am Runden Tisch Radverkehr

Herr Möbius informiert darüber, dass Herr Wilke vom ADFC an ihn herangetreten ist mit der Bitte, regelmäßig am RTR teilzunehmen. In diesem Zusammenhang fragt er in die Runde, ob hierzu Einwände bestehen. Da dies nicht der Fall ist, wird Herr Wilke zur nächsten Sitzung des RTR eingeladen.

6.2. Elektronische Übermittlung der Protokolle des RTR

Aufgrund des großen Verteilers des RTR-Protokolls und des damit verbundenen Kopieraufwands und Papierverbrauchs stellt Herr Bucher die Frage, ob auch eine elektronische Übermittlung des Protokolls akzeptiert wird. Dies auch deshalb, da eine elektronische Übermittlung mittlerweile beim gesamten Verteiler technisch möglich ist.

Von Seiten der Anwesenden bestehen hierzu keine Einwände, so dass künftig das Protokoll und dessen Anlagen per E-Mail versandt werden. Das Protokoll gilt als abgestimmt, wenn der Entwurf vorab an die Teilnehmer versandt wurde und evt. Hinweise, Einwände etc. eingearbeitet wurden.

Nachtrag: Die Frist für das Einreichen von Änderungswünschen soll eine Woche (5 Arbeitstage) betragen.

6.3. Versenden von Unterlagen vor Sitzungen des RTR

Frau Angelus (Verbraucherzentrale) hat im Vorfeld der 15. Sitzung des RTR die Bitte geäußert, dass die für die einzelnen Tagesordnungspunkte relevanten Unterlagen (Pläne, Präsentationen etc.) vorab an die Teilnehmer versendet werden, um besser vorbereitet zu sein.

Herr Bucher vertritt hierzu die Meinung, dass es bei Vorträgen übliche Praxis ist, diese zunächst zu halten und im Anschluss die Präsentation zu verteilen. Dies auch, da die Inhalte der Vorträge mitunter noch kurz vor der Veranstaltung verändert (z. B. ergänzt, gekürzt etc.) werden. Auch bei Plänen ist es möglich, dass kurzfristig noch Änderungen erfolgen, da z. B. zwischenzeitliche Abstimmungsergebnisse eingearbeitet wurden.

Angesichts dessen verständigen sich die Anwesenden darauf, dass entsprechende Unterlagen nicht prinzipiell, sondern dann wenn sinnvoll vorab verteilt werden.

6.4. Durchwegung GSZ

Herr Zeschmar (ADFC) hat im Vorfeld der 15. Sitzung des RTR angefragt, ob bei der Realisierung des Geistes- und Sozialwissenschaftlichen Zentrums der MLU (GSZ) eine öffentlich nutzbare Fußgänger- und Radfahrerdurchwegung zwischen Emil-Abderhalden-Straße und Luisenstraße vorgesehen ist. Eine solche Verbindung wäre insbesondere für Radfahrer in der Relation Große Steinstraße – Ludwig-Wucherer-Straße von Bedeutung, da hierdurch die Steintor-Kreuzung umfahren werden könnte.

Herr Möbius gibt hierzu die Information, dass laut Aussage von Vertretern der Universitätsleitung eine solche Durchwegung vorgesehen ist.

6.5. Probleme der Radverkehrsführung an Baustelle Beesener Straße

Frau Angelus übt Kritik an der Radverkehrsführung im Bereich der Baustelle Beesener Straße, wo Radfahrer und Fußgänger einen relativ schmalen Fußweg gemeinsam nutzen müssen. Aufgrund der starken Frequentierung kommt es hier zu ständigen Konflikten zwischen beiden Nutzergruppen.

Herr Bucher bittet in diesem Zusammenhang um Verständnis für die jetzige Verkehrsregelung, die aufgrund der zur Verfügung stehenden Platzverhältnisse leider nicht anders machbar ist. Radfahrer ohne Ziel in der Beesener Straße sollten die Straße aufgrund des Baugeschehens wenn möglich umfahren, um den beschriebenen Konflikten möglichst aus dem Weg zu gehen. Sofern mobile Schilder oder Absperrzäune ungünstig stehen, wird die Bitte geäußert, dies dem Team Sperrungen im Ordnungsamt mitzuteilen (E-Mail: dagmar.muellermosters@halle.de).

6.6. Vorschläge zu Unfallschwerpunkten

In der 14. Sitzung des RTR informierte Herr Bade über 3 Unfallschwerpunkte mit einer überdurchschnittlichen Beteiligung von Radfahrern. In diesem Zusammenhang bat er auch um Maßnahmenvorschläge zur Eindämmung dieser Unfälle. Herr Zeschmar und Herr Spengler machen dazu folgende Vorschläge, die in der Unfallkommission besprochen und bewertet werden sollten:

6.6.1. Franckestraße/ Rudolf-Breitscheid-Straße

- Beseitigung des Aufstellers mit dem Stadtplan,

Ein Dienst von www.halle.de

- Erzeugen eines kleineren Radius mittels Markierung,
- evt. Errichten eines Blinklichts,
- evt. Errichten eines Verkehrsspiegels.

6.6.2. Dessauer Straße/ Otto-von-Guericke-Straße

- Verbesserung der Querungsverhältnisse für Radfahrer an der nördlichen Fußgängerfurt am Knoten Dessauer Straße/ B 100 (insbesondere Bordabsenkungen),
- Erzeugen eines kleineren Radius mittels Markierung.

6.6.3. Paul-Suhr-Straße/ Ausfahrt Kaufland

- Versetzen des Werbeaufstellers „Kaufland“,
- Sanierung des Radweges.

6.7. Trixi-Spiegel

Herr Bade informiert darüber, dass die Verkehrsunfallkommission Halle für die Verkehrslösung in der Paracelsusstraße, Ausfahrt Wolfensteinstraße von einer bundesweiten Jury ausgezeichnet wurde. Mit dem damit verbundenen Preisgeld sollen u. a. so genannte „Trixi-Spiegel“ finanziert werden, die die Sichtbeziehungen insbesondere für Lkw-Fahrer auf Radfahrer an Knotenpunkten verbessern sollen.

6.8. Nächster Termin und Themen

Die nächste Sitzung des *Runden Tisches Radverkehr* findet am **29.09.2011, 15:30 Uhr**, statt.

Aus dem 13. Runden Tisch Radverkehr sind noch folgende Themen offen:

- Diskussion zur neuen Internetpräsenz des Radverkehrs auf www.halle.de,
- Information über die ERA 2010.