

## Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) (Fortschreibung 2013)

### Inhaltsverzeichnis:

1.	Veranlassung .....	2
2.	Ausgangssituation und daraus resultierende Strategieziele.....	2
3.	Relevante Stadtratsbeschlüsse, Ergebnisse des Runden Tisches Radverkehr und der Aktion „Stadtradeln“ sowie Inhalte des Landesradverkehrsplans .....	3
3.1.	Relevante Stadtratsbeschlüsse .....	3
3.2.	Ergebnisse des Runden Tisches Radverkehr .....	3
3.3.	Ergebnisse der Aktion „Stadtradeln“ .....	3
3.4.	Landesradverkehrsplan .....	4
4.	Bestandteile des Radverkehrsnetzes und Maßnahmen zu dessen Herstellung .....	4
4.1.	Grundsätze.....	4
4.2.	Stadtteilverbindende Radrouten .....	5
4.2.1.	„Radrouten mit Priorität“ .....	6
4.2.2.	Weitere wichtige Stadtteilverbindungen .....	6
4.2.3.	Sonstige Stadtteilverbindungen .....	7
4.3.	Verbindungen in angrenzende Saalekreis-Orte .....	7
4.4.	Freizeitrouten und touristische Radrouten .....	7
4.4.1.	Offizielle Routen .....	8
4.4.2.	Weitere Freizeitrouten .....	8
4.5.	Prioritäten der Maßnahmen zur Herstellung des Radverkehrs-Hauptnetzes.....	9
5.	Weitere Bestandteile der Radverkehrsinfrastruktur.....	9
5.1.	Thema: Fahrradwegweisung .....	9
5.2.	Thema: Fahrradabstellanlagen.....	9
5.3.	Thema: Verknüpfung mit ÖPNV .....	10
5.4.	Thema: Fahrrad-Leihsystem .....	11
6.	Service und Unterhaltung .....	11
7.	Maßnahmen der Information, Öffentlichkeitsarbeit und Werbung .....	12
8.	Finanzierung der Maßnahmen.....	13

## 1. Veranlassung

Mit Beschluss-Nr. V/2011/09660 vom 27.04.2011 hat der Stadtrat der Stadt Halle (Saale) die Verwaltung beauftragt, die Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) von 1995 zu aktualisieren und fortzuschreiben. Hierbei sollen insbesondere die zwischenzeitlich relevanten Beschlüsse und Hinweise des Stadtrates eingearbeitet werden sowie Ergebnisse des Runden Tisches Radverkehr, der Aktion „Stadtradeln“ und Kritikpunkte des ADFC nach entsprechender Prüfung ggf. Berücksichtigung finden. Darüber hinaus soll eine Übersicht geplanter Radabstellanlagen beigefügt werden.

Die bisher gültige Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) stammt aus dem Jahr 1995<sup>1</sup>. Entsprechend dem Stadtratsbeschluss vom 28.03.2007<sup>2</sup> wurde in den vergangenen Jahren über den Umsetzungsstand berichtet<sup>3</sup>. Die Berichte machten dabei deutlich, dass einerseits zwar vieles zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen in der Stadt Halle (Saale) unternommen wurde, andererseits aber auch noch größerer Handlungsbedarf in Hinsicht auf das angestrebte Ziel einer fahrradfreundlichen Stadt Halle (Saale) besteht.

Vor diesem Hintergrund wird nunmehr eine aktualisierte Fassung der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) vorgelegt, die als **Handlungsgrundlage für die kommenden Jahre** dienen soll. Entsprechend des sich derzeit in Aufstellung befindenden „Verkehrsentwicklungsplans 2025“ wird dabei ein **Planungshorizont bis zum Jahr 2025** als sinnvoll angesehen.

## 2. Ausgangssituation und daraus resultierende Strategieziele

Wie bereits in der bisherigen Radverkehrskonzeption dargestellt, bestehen in der Stadt Halle (Saale) und der unmittelbaren Umgebung günstige Ausgangsbedingungen für eine positive Entwicklung des Radverkehrs. So sind zahlreiche Wege aufgrund der kompakten Stadtstruktur relativ kurz und könnten gut mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Außerdem gibt es im Stadtgebiet nur wenige Bereiche, wo Steigungsstrecken ein Problem für den Radverkehr darstellen (wie z. B. in der Kröllwitzer Straße oder Beesener Straße). Durch die zu erwartende weitere Verbreitung von Pedelecs (Fahrräder mit Elektro-Unterstützung) ist allerdings davon auszugehen, dass diese Problematik<sup>4</sup> in Zukunft eine immer geringere Rolle spielen wird.

Günstig ist ferner das „Grüne Band“ der Saaleaue, welches das Stadtgebiet in Süd-Nord-Richtung durchzieht und Radfahrern die Möglichkeit gibt, die Stadt auf ruhigen und naturnahen Wegen zu durchqueren. Seit einigen Jahren besteht zudem die Möglichkeit, auf der ehemaligen Hafenbahntrasse von der Saaleaue zum Hauptbahnhof zu gelangen.

Trotz dieser günstigen Ausgangssituation sind die Bedingungen für Radfahrer in der Saalestadt leider noch nicht optimal. Hauptgrund hierfür ist das noch zu lückenhafte und zum Teil schlecht befahrbare Radverkehrsnetz, welches insbesondere in der Zeit vor der politischen Wende nicht systematisch und schlüssig ausgebaut wurde. Obwohl zwischenzeitlich die Länge der Radwege von ca. 30 auf mittlerweile ca. 100 km mehr als verdreifacht wurde, ist es leider noch nicht gelungen, ein weitgehend lückenloses Hauptnetz für den Radverkehr herzustellen (vgl. Plan mit Umsetzungsstand der Radrouten im Landesradverkehrsplan für das Stadtgebiet Halle (Saale) in Anlage 1). Aus diesem Grund wird bei der Aktualisierung der Radverkehrskonzeption das Hauptaugenmerk auf diesen Aspekt gerichtet. Darüber hinaus wird es aber auch als erforderlich angesehen, dass neben weiteren Infrastrukturmaßnahmen wie z. B. der Schaffung weiterer

---

<sup>1</sup> Beschluss-Nr. 95/I-11/208 vom 09.08.1995, Inhalte siehe [www.radverkehr.halle.de](http://www.radverkehr.halle.de), Punkt: „Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale)“

<sup>2</sup> Vorlage IV/2006/05997, Änderungsantrag IV/2006/06023, Beschlusspunkt 2

<sup>3</sup> Siehe Berichte auf [www.radverkehr.halle.de](http://www.radverkehr.halle.de), Punkt: „Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale)“

<sup>4</sup> Bei bestimmten Personengruppen wie z. B. Rentnern sind stärkere Steigungen möglicherweise Hinderungsgründe für die Fahrradnutzung.

Fahrradabstellmöglichkeiten oder der Verdichtung des Wegweisungssystems auch noch stärker für die Nutzung des Fahrrades geworben wird. Die Kampagne „Kopf an: Motor aus. Für null CO2 auf Kurzstrecken“, die im Jahr 2009 in Halle (Saale) durchgeführt wurde, gab hierfür bereits wichtige Impulse<sup>5</sup>.

Aufgrund der Tatsache, dass momentan ca. 45 % der Pkw-Fahrten im Stadtgebiet Halle (Saale) kürzer als 5 km und davon ca. die Hälfte sogar kürzer als 3 km sind<sup>6</sup>, wird eingeschätzt, dass bei einer spürbar verbesserten Radverkehrs-Infrastruktur, begleitet von kontinuierlichen Marketing-Maßnahmen, noch **deutliche Verlagerungseffekte hin zum Radverkehr** möglich sind. Dies nicht zuletzt auch, da auch weiterhin mit Spritpreiserhöhungen und weiteren Umweltschutzrestriktionen zu rechnen ist.

### **3. Relevante Stadtratsbeschlüsse, Ergebnisse des Runden Tisches Radverkehr und der Aktion „Stadtradeln“ sowie Inhalte des Landesradverkehrsplans**

#### **3.1. Relevante Stadtratsbeschlüsse**

Seit dem Beschluss zur Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) im Jahr 1995 wurden im Stadtrat zahlreiche Beschlüsse zum Thema Radverkehr gefasst. Eine Zusammenstellung dieser Beschlüsse (seit 1999) befindet sich in Anlage 2.

#### **3.2. Ergebnisse des Runden Tisches Radverkehr**

Der „Runde Tisch Radverkehr“ ist ein von der Stadt Halle (Saale) einberufenes Gremium, in dem Akteure aus verschiedenen Behörden, Institutionen, politischen Gruppierungen, Vereinen u. a. über Möglichkeiten der Verbesserung der Radverkehrsbedingungen in der Stadt Halle (Saale) beraten. Dabei ist der Kreis auch offen für interessierte Radfahrer, die keinem Verein o. ä. angehören.

Die Protokolle des „Runden Tisches Radverkehr“ können auf der Homepage der Stadt Halle (Saale) aufgerufen werden<sup>7</sup>. Die noch offen stehenden Punkte bzw. Themen sind der jeweils aktuellsten Niederschrift im TOP „Protokollkontrolle“ aufgelistet. In Abhängigkeit von den jeweiligen Rahmenbedingungen (v. a. Kostenaufwand und planerischer Aufwand) wird das Ziel verfolgt, diese Punkte möglichst zeitnah abzuarbeiten.

#### **3.3. Ergebnisse der Aktion „Stadtradeln“**

Auf Initiative der Verbraucherzentrale Sachsen-Anhalt und der Mediathek Klima- und Umweltschutz im Reformhaus Halle hat sich die Stadt Halle (Saale) in den Jahren 2009 und 2010 an der Aktion „Stadtradeln“ beteiligt<sup>8</sup>. Im Ergebnis der diesbezüglichen Aktivitäten entstand ein Maßnahmenplan, den es zu prüfen und wenn möglich abzuarbeiten gilt (s. Anlage 3).

---

<sup>5</sup> Es handelte sich dabei um eine vom Bundesumweltministerium ausgelobte Marketing-Kampagne zur Förderung der nichtmotorisierten Mobilität, bei der die Stadt Halle (S.) neben 8 weiteren Städten Preisträger war.

<sup>6</sup> Quelle: Socialdata

<sup>7</sup> siehe [www.radverkehr.halle.de](http://www.radverkehr.halle.de), Punkt: „Runder Tisch Radverkehr“

<sup>8</sup> siehe hierzu auch [www.stadtradeln.de](http://www.stadtradeln.de)

### 3.4. Landesradverkehrsplan

Der Landesradverkehrsplan (LRVP) wurde unter Federführung des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr erstellt und im Juni 2010 vom Landeskabinett beschlossen. In diesem Konzeptpapier werden u. a. Grundsätze und Ziele für die Radverkehrsplanung in Sachsen-Anhalt, Leitlinien der Radverkehrsgestaltung und Handlungsfelder für die Koordination der Radverkehrsgestaltung bis 2012/2017 benannt<sup>9</sup>. Ein zentraler Inhalt bei den Handlungsfeldern ist dabei die Bestimmung des Landesradverkehrsnetzes (LRVN), das sich aus Routen der Klassen 1 bis 4 und straßenbegleitenden Radwegen an klassifizierten Straßen zusammensetzt (s. Anlage 4).

In der vorliegenden Fortschreibung der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) werden die Inhalte des Landesradverkehrsplanes beachtet, was insbesondere bei der Integration des LRVN in die Bestandteile des Radverkehrs-Hauptnetzes der Stadt Halle (Saale) seinen Ausdruck findet.

## 4. Bestandteile des Radverkehrsnetzes und Maßnahmen zu dessen Herstellung

### 4.1. Grundsätze

Da Radverkehr grundsätzlich auf allen Straßen (Ausnahme: reine Kfz-Straßen, Autobahnen) und Wegen stattfindet, sind **all diese Straßen und Wege auch Teil des Radverkehrsnetzes**. Aufgrund dessen ist insbesondere unter den Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit und Attraktivität des Radverkehrs anzustreben, dass alle Straßen und Wege einen fahrradfreundlichen Zustand aufweisen.

Dies bedeutet jedoch keinesfalls, dass alle Straßen möglichst mit separaten Radwegen zu versehen sind. Statt dessen ist in Abhängigkeit von der jeweils konkreten Straßensituation zu entscheiden, welche Führungsform im Einzelfall für den Radverkehr die günstigste bzw. sinnvollste ist. Objektive Kriterien für diese Entscheidung werden dabei in den technischen Regelwerken zum Radverkehr und dabei insbesondere den „**Empfehlungen für Radverkehrsanlagen**“ (ERA 2010) aufgezeigt.

Hierin wird beispielsweise empfohlen, den Radverkehr in Straßen mit einer Kfz-Verkehrsstärke unter 400 Kfz pro Spitzenstunde im Mischprinzip mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Gleiches gilt grundsätzlich auch für Straßen in Tempo-30-Zonen, wo separate Radverkehrsanlagen generell nicht empfohlen werden. „Fahrradfreundlich“ sind diese Straßen jedoch erst, wenn der Fahrbahnbelag für Radfahrer gut befahrbar ist, was insbesondere bei Asphalt-, aber auch anderen ebenen Oberflächen (Betonpflaster, gesägtes Natursteinpflaster etc.) der Fall ist. Darüber hinaus sollten im untergeordneten Straßennetz möglichst **alle Einbahnstraßen für den Radverkehr in beiden Richtungen nutzbar sein**, damit Radfahrer dort keine unnötigen Umwege fahren müssen bzw. zu Verkehrsregelverstößen verleitet werden. An Sackgassen sollte zudem angezeigt werden, ob für Radfahrer eine Weiterfahrtmöglichkeit existiert.

In Straßen mit einer höheren Kfz-Frequentierung sollte bei der Wahl der geeigneten bzw. optimalen Führungsform für den Radverkehr in Abhängigkeit von den jeweiligen Rahmenbedingungen sorgfältig abgewogen werden, **welche der möglichen Führungsformen den Ansprüchen der Radfahrer am meisten gerecht wird**, ohne aber dabei die Interessen anderer (insbesondere auch Fußgänger) in einem nicht zu akzeptierendem Maß zu beeinträchtigen. Auch hierbei bietet die ERA 2010 die gute Orientierung dafür, ob im jeweiligen Einzelfall ein separater, benutzungspflichtiger Radweg erforderlich ist oder aber die Markierung eines Schutzstreifens, das Angebot eines nichtbenutzungspflichtigen Radweges (bzw. eines für Radfahrer freigegebenen

<sup>9</sup> s. [www.radverkehr.halle.de](http://www.radverkehr.halle.de), Punkt: „Landesradverkehrsplan“

Fußweges) und/oder die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn beste Lösung für den Radverkehr darstellt. Dabei ist auch zu beachten, dass sich durch aktuelle Trends im Bereich der Fahrradtechnik (Stichwort: Pedelecs) das Geschwindigkeitsniveau des Radverkehrs sukzessive immer weiter erhöhen wird.

Aufgrund der Rechtsprechung zum Thema der Radwegebenutzungspflicht ist angesichts einer zu erwartenden Zunahme der Radverkehrsmengen und –geschwindigkeiten auch damit zu rechnen, dass künftig deutlich mehr Rad- und Pedelecfahrer die Fahrbahnen nutzen.

Im Hinblick auf eine **systematische Entwicklung des Radverkehrsnetzes** wird in der ERA 2010 für Bereiche innerhalb bebauter Gebiete eine Einteilung in folgende Netzkategorien empfohlen:

- innerschließliche Radschnellverbindung – IR II (Verbindung für Alltagsradverkehr auf größeren Entfernungen),
- innerschließliche Radhauptverbindung – IR III (Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum und zwischen Stadtteilzentren),
- innerschließliche Radverkehrsverbindung – IR IV (Verbindung von Stadtteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen wichtigen Zielen) sowie
- innerschließliche Radverkehrsanbindung – IR V (Anbindung aller Grundstücke und potentiellen Quellen und Ziele).

Die Kategorie IR V macht dabei erneut deutlich, dass grundsätzlich alle Straßen und Wege eine Bedeutung im Radverkehrsnetz haben und somit fahrradfreundlich zu gestalten sind. Dies aber auch deshalb, da im Stadtgebiet zahlreiche Alltags-Radfahrten kürzer als 2 km sind und die Radfahrer in diesem Entfernungsbereich die jeweils direkteste bzw. schnellste oder komfortabelste Route wählen, die dann häufig nicht einer definierten Haupt-Radverkehrsbindung (entsprechend Kategorien IR II bis IR IV) entspricht.

Um aber dennoch eine notwendige Schwerpunktsetzung bei der Maßnahmenplanung vornehmen zu können, wird im Rahmen dieser Fortschreibung der Radverkehrskonzeption ein **Hauptnetz des Radverkehrs** bestimmt, welches sich an den Netzkategorien IR II bis IR IV orientiert. Da neben den notwendigen Alltagsverbindungen auch eine Reihe von Freizeitrouten und touristischen Radrouten hergestellt werden sollen, wird in Abhängigkeit von der hauptsächlichen Funktion der jeweiligen Verbindung eine Einteilung in:

- stadtteilverbindende Radrouten,
- Verbindungen in angrenzende Saalekreis-Orte sowie
- Freizeitrouten und touristische Radrouten

vorgenommen. Die jeweiligen Verläufe dieser Radverkehrsverbindungen sowie die erforderlichen Maßnahmen zur Herstellung durchgängig gut befahrbarer und verkehrssicherer Bedingungen für den Radverkehr werden im Folgenden dargestellt.

#### 4.2. Stadtteilverbindende Radrouten

Der Bedarf für stadtteilverbindende Radrouten wird aus dem **Wunschliniennetz** ermittelt, bei welchem relevante Quellen (zumeist Wohngebiete bzw. Stadtteilzentren) und Ziele (Stadtzentrum, Hauptbahnhof, Universitätsstandorte, andere Wohngebiete bzw. Stadtteilzentren u. a.) direkt miteinander verbunden werden (s. Plan in Anlage 5). Anhand des vorhandenen bzw. mittelfristig geplanten Straßen- und Wegenetzes erfolgt darauf hin unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten und der Ansprüche des Radverkehrs (insbesondere möglichst direkte und sichere Routenführung) die **Festlegung der konkreten Routenverläufe**. Entsprechend der Bedeutung und Wichtigkeit der jeweiligen Verbindungen (insbesondere der Menge der zu erwartenden Radfahrer)

tenden Radfahrer) werden die einzelnen Routen schließlich in **Routenkategorien** eingeteilt, die im folgenden vorgestellt werden.

#### 4.2.1. „Radrouten mit Priorität“

In der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) aus dem Jahr 1995 wurden folgende „Radfahrrouten mit Priorität“ bestimmt:

- Route A: Neustadt – Innenstadt,
- Route B: Wörmlitz – Südstadt – Innenstadt,
- Route C: Silberhöhe / Ammendorf – Innenstadt,
- Route D: Trotha – Innenstadt,
- Route E: Reideburg – Innenstadt,
- Route F: Heide Süd – Innenstadt,
- Route G: Neustadt – Lutherplatz – Reideburg.

Da es bis zum heutigen Zeitpunkt leider noch nicht gelungen ist, diese Radrouten komplett herzustellen, soll auch weiterhin das Ziel einer entsprechenden Realisierung dieser Routen bestehen. Aufgrund bestimmter zwischenzeitlicher Entwicklungen und Erkenntnisse wird es allerdings als sinnvoll angesehen, Änderungen an den konkreten Routenverläufen und den Bezeichnungen vorzunehmen (vgl. auch die Berichte zum Umsetzungsstand der Radverkehrskonzeption). Demnach sollen nunmehr folgende „Radrouten mit Priorität“ realisiert werden:

- Route A: Neustadt – Stadtzentrum,
- Route B: Wörmlitz / Silberhöhe / Südstadt – Stadtzentrum,
- Route C: Ammendorf – Stadtzentrum / Hauptbahnhof,
- Route D: Seeben – Trotha – Stadtzentrum,
- Route E: Reideburg – Stadtzentrum,
- Route F: Heide-Süd – Stadtzentrum / Paulusviertel,
- Route G: Neustadt – Hafebahn – Reideburg.

Die konkreten Routenverläufe sowie die noch erforderlichen und wünschenswerten Maßnahmen sind in Anlage 7 dargestellt und benannt.

#### 4.2.2. Weitere wichtige Stadtteilverbindungen

Auf Grundlage der Radverkehrskonzeption von 1995 sowie der Konzeption für eine gesamtstädtische Fahrradwegweisung in der Stadt Halle (Saale)<sup>10</sup> sollen folgende weitere stadtteilverbindende Radrouten realisiert werden, die von der Rangigkeit den gleichen Status wie die „Radrouten mit Priorität“ haben:

- Radroute Tornau / Mötlich – Frohe Zukunft – Stadtzentrum,
- Radroute Dautzsch – Diemitz – Stadtzentrum,
- Radroute Bruckdorf / Messe / Kanena – Stadtzentrum,
- Radroute Kröllwitz / Giebichenstein – Stadtzentrum,
- Radroute Dölau / Lettin / Heide-Nord – Stadtzentrum.

Die konkreten Routenverläufe sowie die noch erforderlichen und wünschenswerten Maßnahmen sind ebenfalls in Anlage 7 dargestellt und benannt.

---

<sup>10</sup> Die Konzeption für ein gesamtstädtisches System der Fahrradwegweisung wurde im Rahmen einer Diplomarbeit eines Studenten der TU Dresden im Jahr 2003 erstellt.

#### 4.2.3. Sonstige Stadtteilverbindungen

Das städtische Hauptnetz des Radverkehrs wird ergänzt durch eine Reihe von Lückenschlüssen und Tangentialverbindungen (s. Plan in Anlage 6). Die an diesen Verbindungen erforderlichen und wünschenswerten Maßnahmen sind ebenfalls in Anlage 7 aufgeführt.

#### 4.3. Verbindungen in angrenzende Saalekreis-Orte

Auf Grundlage des Stadtratsbeschlusses Nr. [III/2002/02436](#) (vom 19.06.2002) zu einem „Radwegeplan Halle / Saalkreis“ hat die Stadtverwaltung eine vertiefte Betrachtung der Radverkehrsverbindungen in den Stadtrandbereichen und der Anknüpfung der angrenzenden Ortschaften im Saalekreis vorgenommen. Im Ergebnis dessen sollen folgende Verbindungen, die größtenteils auch Bestandteil des Landes-Radverkehrsnetzes (LRVN) sind, hergestellt werden:

- Verbindung Tornau – Oppin,
- Verbindung Tornau – Maschwitz,
- Verbindung Mötzlich – Braschwitz,
- Verbindung Mötzlich – Zöberitz (– Halle-Center – Peißen),
- Verbindung Dautzsch – Zöberitz,
- Verbindung Reideburg – Dautzsch – Zöberitz,
- Verbindung Reideburg – Stichelsdorf (– Peißen),
- Verbindung Reideburg – Queis,
- Verbindung Reideburg – Dölbau,
- Verbindung Reideburg – Zwintschöna,
- Verbindung Kanena – Kleinkugel,
- Verbindung Bruckdorf – Dieskau / Zwintschöna,
- Verbindung Osendorf – Döllnitz,
- Verbindung Ammendorf – Schkopau,
- Verbindung Wörmlitz / Silberhöhe – Hohenweiden,
- Verbindung Südstadt – Wörmlitz – Angersdorf,
- Verbindung Neustadt – Angersdorf,
- Verbindung Neustadt – Zscherben,
- Verbindung Neustadt / Nietleben – Bennstedt,
- Verbindung Dörlau – Lieskau,
- Verbindung Dörlau – Salzmünde,
- Verbindung Dörlau – Brachwitz,
- Verbindung Trotha – Franzigmark (– Brachwitz),
- Verbindung Trotha – Morl,
- Verbindung Trotha – Sennewitz (– Gutenberg).

Die konkreten Routenverläufe sowie die noch erforderlichen und wünschenswerten Maßnahmen sind in Anlage 8 dargestellt und benannt.

#### 4.4. Freizeitrouten und touristische Radrouten

Neben den unter 4.2. und 4.3. aufgeführten Routen, die vor allem dem Alltags-Radverkehr dienen, sollen auch Routen hergestellt werden, die vor allem für Freizeitfahrten und Mehrtagestouren von Bedeutung sind. Diese Routen verlaufen unabhängig vom Wunschliniennetz, da sie z. B. Flussläufen folgen oder Rundtouren darstellen. Abschnittsweise können diese Routen allerdings auch für den Alltags-Radverkehr von Bedeutung sein (z. B. Saale-Radwanderweg zwischen Böllberg und Giebichenstein).

Entsprechend Stadtratsbeschluss Nr. V/2012/10999 (vom 26.09.2012) soll hinsichtlich der weiteren Entwicklung des Radtourismus in der Region Halle (Saale) zusammen mit dem Saalekreis und dem Burgenlandkreis eine gemeinsamen Strategie für die Bildung einer Radtourismusregion initiiert und ein abgestimmtes Routenkonzept für Freizeit- und touristische Radrouten entwickelt werden.

#### 4.4.1. Offizielle Routen

Die offiziellen Routen haben eine eigene Bezeichnung und sind im Landes-Radverkehrsplan (LRVP) enthalten. Je nach Bedeutung erfolgte dort eine Einteilung in die Klassen 1 bis 4 (von bundesweiter Bedeutung bis lokaler Bedeutung). Für das Stadtgebiet Halle (Saale) sind momentan folgende offizielle Freizeit- bzw. touristische Radrouten relevant:

- Saale-Radwanderweg,
- Elster-Radweg,
- Himmelsscheibenweg,
- Radweg Saale – Harz,
- Radroute Halle – Petersberg – Fuhne,
- Radroute Halle – Goitzsche – Dübener Heide,
- Metro-Radroute Halle – Leipzig,
- Goethe-Radweg,
- Reide-Radweg.

Die konkreten Routenverläufe sowie die noch erforderlichen und wünschenswerten Maßnahmen sind in Anlage 9 dargestellt und benannt.

#### 4.4.2. Weitere Freizeitrouten

Neben den offiziellen Routen sollen noch einige weitere Freizeitrouten hergestellt werden, die insbesondere dem Erreichen von städtischen Naherholungszielen bzw. selbst der Naherholung dienen. Im Einzelnen sind dies folgende Routen:

- Verbindung Dessauer Platz – Franzosensteinweg,
- Verbindung Hauptbahnhof – Park Thüringer Bahnhof – Europaweg – Osendorfer Damm,
- Rundweg Hufeisensee und Anschlusswege,
- Freizeitroute Osendorf – Kanuzentrum – Bruckdorf (auf ehem. Kohlebahntrasse),
- Rundweg Halde Osendorf,
- Verbindung Ammendorf / Beesen – Planena,
- Freizeitroute Pestalozzipark – Südstadt – Röpzig,
- Freizeitroute Pferderennbahn – Saaleaue – Angersdorf / Angersdorfer Teiche,
- Freizeitrouten im Bereich Saline/ Stadthafen/ Gutspark Gimritz,
- Freizeitrouten Heide / Heidensee,
- Verbindung Dörlau – Lieskau,
- Verbindung Heide – Dörlau – Neuragozcy,
- Verbindung Heide – Lettin – Saale-Radwanderweg (entlang Hechtgraben),
- Verbindung Lettin – Hafen Halle / Franzigmark.

Die an diesen Freizeitrouten noch erforderlichen und wünschenswerten Maßnahmen sind ebenfalls in Anlage 9 dargestellt und benannt.



#### 4.5. Prioritäten der Maßnahmen zur Herstellung des Radverkehrs-Hauptnetzes

Im Sinne einer Ermittlung der Dringlichkeiten wurden die zu den Punkten 4.2. bis 4.4. benannten Einzelmaßnahmen einer Prioritätenbetrachtung unterzogen. Besondere Wichtung erhielten dabei die **Kriterien der Verkehrssicherheit und Netzbedeutung**. Weitere Kriterien sind die der Notwendigkeit aus Sicht der Verbesserung des Fahrkomforts und der Möglichkeit einer Einordnung in ohnehin anstehende Straßenbaumaßnahmen. Das Ergebnis dieser Prioritätenbetrachtung ist in Anlage 10 dargestellt.

Den derzeitigen Umsetzungsstand des Radverkehrs-Hauptnetzes zeigt der Plan in Anlage 11.

#### 5. Weitere Bestandteile der Radverkehrsinfrastruktur

Neben der Herstellung der im Punkt 4 genannten Radrouten und –verbindungen ist es im Sinne der beabsichtigten Schaffung fahrradfreundlicher Bedingungen auch erforderlich, eine Reihe begleitender Infrastrukturmaßnahmen umzusetzen. Hierzu zählen vor allem:

- ein schlüssiges und möglichst engmaschiges System der Fahrradwegweisung,
- anspruchsgerechte Fahrradabstellanlagen in ausreichender Menge an relevanten Zielen im Stadtgebiet (inklusive einer Fahrradstation am Hauptbahnhof),
- nutzergerechte Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem ÖPNV sowie
- ein Fahrrad-Leihsystem.

##### 5. 1. Thema: Fahrradwegweisung

Bereits in der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) aus dem Jahr 1995 wird das Planungsziel des Aufbaus einer speziellen Wegweisung für den Radverkehr formuliert. Hierauf aufbauend wurden zwischenzeitlich mehrere Alltags- und touristische Radrouten entsprechend beschildert (vgl. Berichte zum Umsetzungsstand der Radverkehrskonzeption). Planerische Grundlage hierfür war insbesondere eine „Konzeption eines gesamtstädtischen Systems der Fahrradwegweisung für die Stadt Halle (Saale)“, die im Rahmen einer Diplomarbeit eines Studenten der TU Dresden erarbeitet wurde. Die Konzeption orientiert sich dabei konsequent am **„Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)**.

In den kommenden Jahren soll in Abhängigkeit von der Umsetzung der im Pkt. 4 genannten Radrouten und –verbindungen das **Netz der ausgeschilderten Strecken weiter verdichtet werden**. Mindestziel ist dabei die Ausschilderung aller „Radrouten mit Priorität“, der weiteren wichtigen Stadtteilverbindungen und der offiziellen Freizeit- bzw. touristischen Routen (ca. 150 km Routennetz). Die hierfür notwendigen Finanzmittel sind daher entsprechend einzuplanen und bereitzustellen<sup>11</sup>.

##### 5. 2. Thema: Fahrradabstellanlagen

In den vergangenen Jahren wurden insbesondere im Bereich der Innenstadt zahlreiche neue Fahrradbügel errichtet (vgl. auch die Berichte zum Umsetzungsstand der Radverkehrskonzeption). Nichts desto trotz gibt es noch an zahlreichen Stellen im Stadtgebiet Bedarf für weitere anspruchsgerechte Fahrradabstellanlagen. Vor diesem Hintergrund hat der Stadtrat mit Be-

---

<sup>11</sup> Im Sinne einer Faustformel ist für die Herstellung der Fahrradwegweisung mit 500 € pro Routenkilometer zu rechnen, woraus sich Gesamtkosten in Höhe von ca. 75.000 € ergeben würden. Hinzu kommen Kosten für die Unterhaltung, deren Höhe nicht zuletzt auch von Faktoren wie Vandalismus u. ä. abhängig ist.

schluss-Nr. IV/2009/07946 vom 28.10.2009 beschlossen, dass in den Jahren **2010 bis 2014 insgesamt 1.000 neue Fahrradstellplätze** geschaffen werden sollen. Neben Ergänzungen des entsprechenden Angebots im öffentlichen Straßenraum sollen dabei insbesondere Schulhöfe und Plätze vor öffentlichen Gebäuden berücksichtigt werden. Entsprechend des Stadtratsbeschlusses Nr. V/2012/10994 (vom 26.09.2012) sollen darüber hinaus Fahrradabstellanlagen auch an Car-Sharing-Parkplätzen angeboten werden.

Eine Auflistung von Standorten für geplante Fahrradabstellanlagen befindet sich in Anlage 12. Unabhängig hiervon stellt das bedarfsgerechte Herstellen von geeigneten Fahrradabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet ständiges und laufendes Verwaltungshandeln dar. Zu prüfen ist in diesem Zusammenhang auch, ob in Bereichen, an denen ein erhöhter Bedarf nach Fahrradabstellplätzen besteht, eine Umnutzung von vorhandenen Pkw-Stellplätzen möglich ist.

Angesichts der problematischen Fahrradabstellsituation im Bereich des Hauptbahnhofs Halle (Saale) bestehen seit längerem Überlegungen, in unmittelbarer Bahnhofsnähe eine **Fahrradstation mit ca. 400 bis 500 überdachten Fahrradabstellplätzen** herzustellen. Der Stadtrat hat hierzu im Zusammenhang mit der Gestaltung der Schnittstelle Riebeckplatz / Hauptbahnhof (Umgestaltung des Teilbereiches Ernst-Kamieth-Platz / Busbahnhof) mit Beschluss-Nr. IV/2006/05585 vom 26.04.2006 beschlossen, dass „östlich der vorgesehenen Treppenanlage eine so genannte Fahrradstation mit Parkdeck zu entwickeln“ ist. Nach umfangreichen Untersuchungen bestehen mittlerweile konkrete Vorstellungen zu Standort, Form und Betrieb der Fahrradstation, weshalb im Jahr 2013 ein Grundsatzbeschluss für ein entsprechendes Bauvorhaben erfolgen soll.

Auf Grundlage des Stadtratsbeschlusses Nr. V/2009/08269 (vom 16.12.2009) wurde eine für alle Ämter der Stadtverwaltung verbindliche **Richtlinie für die einheitliche Gestaltung von funktionsgerechten Fahrradabstellplätzen in der Stadt Halle (Saale)** erarbeitet (s. Anlage 13). Diese vom Stadtrat bestätigte Richtlinie stellt sicher, dass bei städtischen Bauvorhaben (innerhalb und außerhalb des öffentlichen Straßenraums) einheitliche Ständertypen zum Einsatz kommen und bestimmte Qualitätsstandards insbesondere in Hinsicht auf Art der Bügel, Menge und Platzbedarf eingehalten werden<sup>12</sup>. Zudem enthält die Richtlinie Empfehlungen für Bauherren, Planer und Architekten, nicht zuletzt auch um die gewünschten Qualitätsstandards auch im Bereich nichtstädtischer Bauvorhaben einzubringen.

In Hinsicht auf eine zu erwartende Verbreitung der Nutzung von Elektrofahrrädern und Pedelecs wird bei Fahrradabstellanlagen künftig das Thema der **Ladeinfrastruktur** eine immer größere Rolle spielen. In Abhängigkeit von der diesbezüglichen Nachfrage, die auch aufgrund der zu erwartenden Entwicklungen im Bereich der Elektroautos ansteigen wird, sollten daher zu gegebener Zeit auch im öffentlichen Straßenraum entsprechende Ladestationen bereitgestellt werden. Gemeinsam mit den Stadtwerken sind hierzu entsprechende Konzepte zu entwickeln.

### 5.3. Thema: Verknüpfung mit ÖPNV

Im Hinblick auf die verkehrspolitisch angestrebte Stärkung aller Verkehrsmittel des so genannten Umweltverbundes gilt es, auch weiterhin die Bedingungen für die Verknüpfung von Wegen per Rad mit Wegen per ÖPNV zu verbessern. Eine derartige Herstellung von Wegeketten trägt dazu bei, die Nachteile der jeweiligen Verkehrsmittel zu reduzieren und gleichzeitig deren Vorteile besser auszunutzen<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Stadtrats-Beschluss vom 28.03.2012 (Beschluss-Nr. V/2011/10253).

<sup>13</sup> Nachteilig für den Radverkehr sind z. B. längere Wegstrecken oder schlechtes Wetter. Nachteilig für den ÖPNV sind z. B. längere Strecken bis zu den Haltestellen (z. B. in Stadtrandbereichen). Im Gegenzug besteht der Vorteil des ÖPNV in der Möglichkeit der Bewältigung längerer Strecken auch bei schlechtem Wetter. Der Radverkehr bietet u. a. den Vorteil der flächenhaften Erschließung in allen Bereichen.

Angesichts der bereits vorhandenen Möglichkeit der Fahrradmitnahme in den Bussen und Bahnen der HAVAG und der mittlerweile recht zahlreichen Fahrradabstellmöglichkeiten an den Haltestellen im Stadtgebiet liegt das Hauptaugenmerk vor allem in der **Qualitätssteigerung**. Im Bereich der Fahrradmitnahme kann diese vor allem erreicht werden durch **Verbesserung und Erweiterung der Abstellmöglichkeiten in den Verkehrsmitteln** der HAVAG. Dies würde auch dazu beitragen, dass mögliche Konkurrenzen um Abstellflächen zwischen Radfahrern und Fahrgästen mit Kinderwägen, Koffern oder anderen größeren Gegenständen reduziert werden.

Im Sinne der gewünschten Attraktivitätssteigerung bei der Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen wäre es darüber hinaus aus Sicht des Radverkehrs wünschenswert, wenn die **Fahrradmitnahme**, wie bereits vor einigen Jahren, wieder **kostenlos** wäre.

Im Bereich der Infrastruktur an den Haltestellen können Qualitätssteigerungen vor allem bei den Fahrradabstellanlagen erzielt werden. Neben der obligatorischen Ausstattung mit fest verankerten Anlehnbügeln sollten dabei künftig verstärkt Ausstattungselemente zum Einsatz kommen, die den Aspekten des Witterungs- und Diebstahlschutzes möglichst gerecht werden<sup>14</sup>. Zu nennen sind in dieser Hinsicht insbesondere **Überdachungen und abschließbare Fahrradboxen**. Mit Blick auf die Entwicklung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes ist dabei insbesondere das Angebot an den S-Bahn-Haltestellen bedarfsgerecht zu komplettieren.

#### 5.4. Thema: Fahrrad-Leihsystem

Im Zusammenhang mit einem Wettbewerb des Bundesverkehrsministeriums zum Thema „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ hat die Stadt Halle (Saale) im Jahr 2009 gemeinsam mit der Halleschen Verkehrs-AG (HAVAG) ein Konzeptpapier für ein Fahrrad-Leihsystem in der Stadt Halle (Saale) entwickelt. Die Intention dieses gemeinsamen Unterfangens bestand u. a. darin, **Leihfahrräder als Ergänzung des städtischen öffentlichen Verkehrs** anzusehen und auf diese Weise Synergieeffekte zu erzeugen. Laut Konzept waren für die erste Umsetzungsphase ca. 20 feste Ausleihstationen mit 5 bis 10 Fahrradstellplätzen vorgesehen.

Der Wettbewerbsbeitrag der Stadt Halle (Saale) wurde vom Bundesverkehrsministerium zwar als innovativ gewürdigt, eine Aufnahme in das ausgelobte Förderprogramm des Bundes erfolgte jedoch nicht. Da es auch anderweitig nicht gelungen ist, die für den Aufbau des Verleihsystems erforderlichen finanziellen Mittel bereitzustellen, konnte das System bislang leider noch nicht umgesetzt werden. Im Sinne der o. g. Ergänzung des städtischen öffentlichen Verkehrs, aber auch als **Verkehrsangebot z. B. für Gäste, Touristen, „Spontanradler“ u. a.** besteht somit auch weiterhin das planerische Ziel, in den kommenden Jahren ein entsprechendes Fahrrad-Leihsystem im Stadtgebiet Halle (Saale) aufzubauen. Bei einer Realisierung der im Punkt 5.2. angesprochenen Fahrradstation im Bereich des Hauptbahnhofs wäre es dabei auch möglich, dort eine zentrale Groß-Ausleihstation zu etablieren.

## 6. Service und Unterhaltung

Neben den genannten Maßnahmen zur Herstellung einer anspruchsgerechten Radverkehrsinfrastruktur ist es im Sinne der Gewährleistung einer dauerhaften ganzjährigen Nutzbarkeit erforderlich, die betreffenden Anlagen kontinuierlich zu pflegen und zu unterhalten. Der Schwerpunkt sollte dabei in der Unterhaltung der Radverkehrsanlagen liegen, da diese die Basisinfrastruktur für zahlreichen Alltags-Radfahrer darstellen. Angesichts der oftmals festzustellenden Verschmutzungen und Beeinträchtigungen insbesondere durch Glasscherben ist dazu anzustreben, dass möglichst **alle Radverkehrsanlagen von der Stadt regelmäßig gereinigt** werden. Analog zur Fahrbahnreinigung sollte dabei die Häufigkeit der Reinigung vom jeweiligen durch-

---

<sup>14</sup> Dies auch insbesondere deshalb, da die Abstelldauer bei einer Wegekombination mit dem ÖPNV i.d.R. relativ lang ist.

schnittlichen Verschmutzungsgrad abhängig sein. Eine Übertragung der Reinigungspflichten auf die jeweiligen Anlieger ist dagegen gänzlich zu vermeiden, da hierdurch erfahrungsgemäß keine durchgängige, regelmäßige Reinigung der Radwege gewährleistet werden kann (u. a. aufgrund des hierfür erforderlichen Kontrollaufwandes, ungeklärter Eigentumsverhältnisse etc.).

Im Sinne einer ganzjährigen Nutzbarkeit der Radverkehrsanlagen wäre es in Zukunft auch wünschenswert, praktikable Lösungen in Hinsicht auf die **Räumung der Radverkehrsanlagen von Schnee und Eis** zu entwickeln. Hierbei sollten zunächst vorrangig die Radverkehrsanlagen geräumt werden, die Teil wichtiger Stadtteilverbindungen für Alltags-Radfahrer sind (vgl. Pkt. 4.2). Entlang von Freizeitrouten ist Winterdienst nur dann erforderlich, wenn die Route auch gleichzeitig für Alltags-Radfahrer von Bedeutung ist (z. B. Saale-Radwanderweg zwischen Böllberg und Giebichenstein).

Zum Thema der Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur gehört selbstverständlich auch die **bauliche Erhaltung** der jeweiligen Anlagen. Ständig anfallende Tätigkeiten sind hierbei beispielsweise das Beseitigen von Wurzelaufrüchen und anderen Unebenheiten oder das Beseitigen von Schlaglöchern oder zu hohen Kanten. Diesbezügliche Handlungsschwerpunkte sind dabei insbesondere Radverkehrsanlagen aus dem Altbestand (Bau vor 1990).

Da das Ziel verfolgt wird, den Radverkehr insbesondere für Kurzstrecken zu einer echten Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu entwickeln, wäre es auch wünschenswert, wenn nach dem Vorbild bekannter Fahrradstädte auch in Halle (Saale) Service-Angebote wie **öffentliche Pumpstationen, Schlauchmatten** u. ä. bereitgestellt werden. Diesbezüglich wäre es vorstellbar, dass derartige Angebote auch von ortsansässigen Fahrradhändlern bereitgestellt oder im Sinne von Sponsoring mitfinanziert werden. Im Rahmen einer Sponsoring-Aktion wurden in den vergangenen Jahren z. B. auch **Haltegriffe für Radfahrer an Ampeln** angebracht, welche auch einen Beitrag zu einem verbesserten Fahrradklima in der Stadt darstellen.

## 7. Maßnahmen der Information, Öffentlichkeitsarbeit und Werbung

In Folge der stetig verbesserten Infrastruktur für den Radverkehr wird es immer wichtiger, aktiv für die Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrades zu werben. Ein herausragendes Ereignis war in diesem Zusammenhang die **Kampagne „Kopf an: Motor aus. Für null CO<sub>2</sub> auf Kurzstrecken“**, die in Folge einer Preisvergabe durch das Bundesumweltministerium in der Stadt Halle (Saale) durchgeführt wurde. Intention der Kampagne war es, möglichst vielen Kurzstrecken-Autofahrern<sup>15</sup> Denkanstöße zu geben, eben diese Strecken zu Fuß oder per Rad zurückzulegen. Für die Stadt Halle (Saale) war es dabei ein Novum, dass mit zum Teil recht kostenintensiven Marketing-Elementen (u. a. Großflächenplakate, Radio- und Kinospots, Promotion-Aktionen in Fußgängerzonen) aufwendige Werbung für das Zufußgehen und Radfahren betrieben wurde.

Im Hinblick auf künftige Aktionen und Kampagnen dieser Art ist es einerseits sicherlich absehbar, dass insbesondere aus finanziellen Gründen die Stadt allein nicht in der Lage sein wird, Werbekampagnen dieses Umfangs regelmäßig durchzuführen. Andererseits hat die Kampagne aber auch gezeigt, dass aktive Werbemaßnahmen verschiedenster Art erforderlich sind, um ein verstärktes Umdenken und Umsteigen hin zum Fahrrad zu bewirken. Angesichts dessen sollte darauf hingewirkt werden, dass ein Werbeetat mit einem jährlichen Betrag bereitgestellt wird, der es zum einen ermöglicht, **effektive Werbung für das Verkehrsmittel Fahrrad** zu betreiben, der andererseits aber auch in einem finanziell vertretbaren Rahmen bleibt.

Anzustreben sind somit vor allem Aktionen und Kampagnen, die das Interesse wecken und Lust auf's Radfahren machen. Entsprechend der Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“<sup>16</sup> wäre es vor-

<sup>15</sup> Unter „Kurzstrecken“ wurden dabei die Wege angesehen, deren Länge unter 5 km und damit im üblichen Entfernungsbereich von Wegen zu Fuß oder per Rad liegt.

<sup>16</sup> Es handelt sich hierbei um eine Gemeinschaftsaktion von der AOK und dem ADFC.

stellbar, auch Anreize in Form von zu verlosenden Sachpreisen o. ä. zu geben. Die **Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“** bietet für die Stadt Halle (Saale) dabei einen idealen Ansatzpunkt, mit aktiver Unterstützung in Form von Werbung und Sachpreisen die Intention der Kampagne zu unterstützen (nicht nur für die eigenen Mitarbeiter).

Eine weitere Idee für eine Werbekampagne pro Fahrrad wäre eine Kampagne unter dem Motto: **„Mit dem Rad zum Einkaufen“**. Bei einer solchen Kampagne könnte aufgezeigt werden, dass auch größere Einkäufe kein Hinderungsgrund für die Fahrradnutzung sein müssen, indem beispielsweise Packtaschen, Fahrradanhänger u. a. zum Einsatz kommen.

Denkbar wären auch Kampagnen, die spezielle Altersgruppen wie z. B. Senioren oder Kinder ansprechen. Dem Vorbild anderer Städte folgend könnte z. B. eine Kampagne unter dem Motto **„Bewegung ist Leben“** initiiert werden, bei der Angebote zum Radfahren inklusive Sicherheitstraining für Ältere oder auch Kinder offeriert werden.

Im Ergebnis der **Kampagne „Kopf an: Motor aus. Für null CO2 auf Kurzstrecken“** wurde im Übrigen auch empfohlen, die Inhalte der Kampagne weiterhin zu kommunizieren. Aufgrund der begrenzten finanziellen Möglichkeiten der Stadt sollten dazu vor allem die Elemente der Kampagne zum Einsatz kommen, bei denen der Grad der Wahrnehmung besonders hoch ist. Entsprechend der Evaluationsergebnisse zur Kampagne wären dies insbesondere Brückenbanner, Großplakate, Radiowerbung und Zeitungsanzeigen<sup>17</sup>.

Neben der Durchführung von Kampagnen bzw. der Beteiligung an Kampagnen pro Fahrrad werden auch künftig die **obligatorischen Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit** wie z. B. Presseinformationen, ständige Aktualisierung der Internetseite, Herausgabe von Broschüren und Neuauflagen des Rad- und Wanderstadtplans, Errichtung von Infotafeln, Fahrradwegweisung oder die Durchführung von Fahrradaktionstagen von Bedeutung sein. Radfahrer sollen damit v. a. über ständige Neuerungen und Entwicklungen bei der Radinfrastruktur, aber auch über Gefahrenstellen und das richtige Verhalten im Straßenverkehr informiert werden. Auch für diese ständig laufenden Arbeiten und Maßnahmen wird es erforderlich sein, die nötigen Kapazitäten und Finanzmittel alljährlich zur Verfügung zu stellen.

## 8. Finanzierung der Maßnahmen

Entsprechend des Stadtratsbeschlusses zur Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) aus dem Jahr 1995 soll jährlich ein fester Sockelbetrag des Straßenbauetats für Maßnahmen der Radverkehrsförderung verwendet werden. Die Höhe dieses Sockelbetrages soll dabei dem Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehr entsprechen (damals 10 %, heute 13 %).

In der praktischen Anwendung dieser Vorgabe war zu klären, wie mit dem üblichen Regelfall eines grundhaften Straßenausbaus mit Herstellung von Radverkehrsanlagen umzugehen ist. Bei derartigen Vorhaben handelt es sich um sehr wirksame Maßnahmen der Radverkehrsförderung, ein Herausrechnen des Radverkehrsanteils gestaltet sich jedoch als problematisch, da eine Straße vielerlei Funktionen zu erfüllen hat (oberirdisch und unterirdisch) und damit ein einfaches Bestimmen des Straßenraumanteils nicht zielführend ist. Besonders schwierig gestaltet sich dabei die entsprechende Beurteilung bei Nebennetzstraßen (wie z. B. in der Altstadt), wo in der Regel keine Radverkehrsanlagen erforderlich sind und der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, was in den jeweiligen Fällen auch anspruchsgerecht ist.

Angesichts dieser Problemstellung ist im Sinne einer praktikablen Handhabung der o. g. Vorgabe davon ausgegangen worden, dass bei grundhaften Straßenausbaumaßnahmen mit einer Lösung für den Radverkehr in beiden Richtungen auch der finanzielle Anteil für den Radverkehr

---

<sup>17</sup> Entsprechend Endbericht Projektmonitoring der Kampagne „Kopf an: Motor aus“, Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH.

pauschal enthalten ist. Diese Betrachtungsweise führte allerdings auch dazu, dass für straßenbauunabhängige Radwegebauvorhaben (z. B. entlang von touristischen Radwegen, notwendige Lückenschlüsse etc.) insgesamt relativ geringe finanzielle Mittel zur Verfügung standen.

Im aktuellen Nationalen Radverkehrsplan der Bundesregierung (NRVP 2020)<sup>18</sup> wird zur Thematik der Finanzausstattung empfohlen, dass in Städten der Kategorie „Aufsteiger“, wozu auch die Stadt Halle (Saale) und die anderen beiden kreisfreien Städte Sachsen-Anhalts gehören, jährlich 8 bis 12 € pro Einwohner für Radverkehrsum- und neubaumaßnahmen und deren Erhaltung eingesetzt werden sollten. Da allerdings auch hier keine Aussagen zur Berechnung des Radverkehrsanteils in komplexen Straßenbaumaßnahmen getätigt werden, wird es in Hinsicht auf die darüber hinaus erforderlichen eigenständigen Radwegebaumaßnahmen (entsprechend der Punkte 3 und 4 der Prioritätenliste in Anlage 10) als erforderlich angesehen, bei der jährlichen Haushaltsplanaufstellung einen **Betrag an Eigenmitteln** vorzusehen, der für derartige Maßnahmen verwendet werden soll<sup>19</sup>. Die Höhe der finanziellen Ausstattung des Budgets für eigenständige Radwegebaumaßnahmen wird ausschlaggebend dafür sein, in welcher Geschwindigkeit die Maßnahmen zur Herstellung des Radverkehrs-Hauptnetzes umgesetzt werden.

Entsprechend des „Verkehrspolitischen Leitbildes der Stadt Halle (Saale)“ könnte ein Teil dieses Betrages auch durch **Mittel aus Ablösebeträgen aus der Stellplatzsatzung** aufgebracht werden<sup>20</sup>. Für die einzelnen Bauvorhaben ist zudem anzustreben, dass diese auch mit **Mitteln aus geeigneten Förderprogrammen** (GA, EFRE, Stadtumbau, Immissionsschutz etc.) kofinanziert werden, wobei möglichst zu vermeiden ist, dass die Fördermittelhöhe einen Einfluss auf die Prioritätensetzung hat.

Darüber hinaus ist es erforderlich, im städtischen Budget für **Unterhaltungsmaßnahmen** jährlich einen **Betrag für Radverkehrsmaßnahmen** zu reservieren. Neben den obligatorischen Unterhaltungsmaßnahmen wie der baulichen Ausbesserung von Radverkehrsanlagen oder der Erneuerung von Markierungen und Beschilderungen sollen mit diesen Mitteln auch die in den Punkten 2 und 5 der Prioritätenliste (s. Anlage 10) aufgeführten Maßnahmen (mit)finanziert werden, wobei die aufgeführten **Maßnahmen zur Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche höchstens zu 50 % dem Radverkehr** zuzurechnen sind.

Bei der Bestimmung der Höhe des Betrages für Radverkehrsmaßnahmen im Unterhaltungsetat ist es im Unterschied zu den Um- und Neubaumaßnahmen durchaus möglich, den bislang geltenden Modus (**prozentualer Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr**) anzuwenden. Wie bereits bemerkt liegt dieser **derzeit bei 13 %**, was bedeutet, dass dieser Anteil des Unterhaltungsetats für Radverkehrsmaßnahmen zu verwenden ist.

Im NRVP 2020 wird darüber hinaus empfohlen, dass weitere Finanzmittel für Fahrradabstellanlagen, Nicht-Investive Maßnahmen (u. a. Kommunikation, entsprechend Pkt. 6) und weitere Maßnahmen wie z. B. Fahrradverleihsystem oder Fahrradstation zur Verfügung gestellt werden sollten. Konkret werden dabei Beträge von 1,20 bis 1,50 € pro Einwohner für Abstellanlagen, 0,50 € pro Einwohner für Nicht-Investive Maßnahmen sowie 1,00 bis 2,00 € pro Einwohner für weitere Maßnahmen empfohlen.

---

<sup>18</sup> Der NRVP 2020 kann im Internet auf der Seite <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2012/188-ramsauer-nationaler-radverkehrsplan.html?nn=35920> aufgerufen werden. Die Ausführungen zur Finanzausstattung befinden sich auf Seite 62 f.

<sup>19</sup> In vergleichbaren mitteldeutschen Städten gelten zur Finanzausstattung folgende Vorgaben: In der Stadt Leipzig hat der Stadtrat beschlossen, dass mindestens 5 € pro Einwohner und Jahr (d. h. ca. 2,7 Mio. €) für Radverkehrsmaßnahmen (Radwegebau, Markierungen, Abstellanlagen etc.) verwendet werden sollen. In der Stadt Magdeburg sollen jährlich ca. 1 Mio. € pro Jahr (also ca. 4 € pro Einwohner) für Radverkehrsmaßnahmen verwendet werden. In beiden Städten sind in diesen Zahlen auch die Kosten für Radwege im Zusammenhang mit komplexen Straßenausbaumaßnahmen enthalten.

<sup>20</sup> Vgl. Verkehrspolitisches Leitbild der Stadt Halle (Saale), S. 36.

Mit Blick auf die finanziellen Möglichkeiten der Stadt Halle (Saale) muss hier eine Anpassung erfolgen, bei der die entsprechende Mittelhöhe in einem realistischen Rahmen bleibt. Es ist daher auch hierzu jährlich neu über die Höhe der Mittel für derartige Aufwendungen zu beraten und zu entscheiden.

Anlagen:

1. Plan: Umsetzungsstand der Radrouten im Landesradverkehrsplan für das Stadtgebiet Halle (Saale),
2. Stadtratsbeschlüsse zum Radverkehr in Halle (Saale) seit 1999 und deren Umsetzungsstand,
3. Maßnahmenplan aus der Aktion „Stadtradeln“,
4. Übersichtskarte: Radrouten des Landesradverkehrsnetzes (LRVN) für Halle (Saale) und Umgebung,
5. Plan: Wunschliniennetz des Radverkehrs in Halle (Saale) und in angrenzende Orte des Saalekreises,
6. Plan: Hauptnetz des Radverkehrs entsprechend der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale),
7. „Radrouten mit Priorität“ und weitere Stadtteilverbindungen,
8. Verbindungen in angrenzende Saalekreis-Orte,
9. Freizeitrouten und touristische Radrouten,
10. Prioritäten der Maßnahmen zur Herstellung des Radverkehrs-Hauptnetzes in der Stadt Halle (Saale) im Planungshorizont bis 2025,
11. Plan: Umsetzungsstand des Radverkehrs-Hauptnetzes entsprechend der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale),
12. Bedarfsliste für die Errichtung von Fahrradbügeln,
13. Richtlinie zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen in der Stadt Halle (Saale).