Bericht über Maßnahmen zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) in den Jahren 2010 bis 2012

Informationsvorlage

1. Veranlassung

Mit Beschluss Nr. IV/2006/05997 vom 28.03.2007 hat der Stadtrat die Stadtverwaltung beauftragt, regelmäßig über den erreichten Stand der Umsetzung der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) zu berichten. Im zuletzt vorgelegten Bericht wurde dabei über die in den Jahren 2008 und 2009 umgesetzten Maßnahmen berichtet[1]. Der nunmehr vorgelegte Bericht hat daher die Jahre 2010 bis 2012 zum Inhalt.

2. Maßnahmen zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) in den Jahren 2010 bis 2012

2.1. Straßenneu- und Straßenausbaumaßnahmen

Wie in den vorausgegangenen Jahren wurden auch in den Jahren 2010 bis 2012 vor allem im Zuge von Straßenneu- und Straßenausbauprojekten die Verhältnisse für den Radverkehr verbessert. Entsprechend der planerischen Richtlinien und Empfehlungen wurden dabei je nach konkreten Verkehrsanforderungen Radverkehrsanlagen realisiert oder nicht. Letzteres war insbesondere in weniger frequentierten Nebennetzstraßen (mit weniger als ca. 400 Kfz in der Spitzenstunde) der Fall, wo die Richtlinien und Empfehlungen ausdrücklich die Führung des Radverkehrs im Mischprinzip mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn empfehlen. In einigen höher frequentierten Straßen war es allerdings auch zum Beispiel aus Platzgründen nicht möglich, dort wünschenswerte Radverkehrsanlagen zu realisieren. Ein Beispiel hierfür ist die Eislebener Straße, wo durch Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche eine deutliche Verbesserung der Befahrbarkeit für Radfahrer bewirkt werden konnte.

In folgenden Straßen erfolgten Ausbaumaßnahmen, bei denen auch Radverkehrsanlagen (RVA)[2] hergestellt wurden:

Jahr	Straße	Länge der RVA (in km)[3]
2010	Europachaussee (zw. Grenzstraße u. Delitzscher Straße)	0,95
2010 bis 2012	Delitzscher Straße (zw. Kanenaer Weg u. Spargelweg)	2,65
2011	Berliner Straße (zw. Gothaer Straße und Bahnübergang)	0,85
2011	Hallorenring (zw. Hackebornstraße u. Klausbrücke)	0,50

[1] Dieser wie auch die vorherigen Berichte können auf www.radverkehr.halle.de, Rubrik: „Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale)“ aufgerufen werden.
[2] Unter „Radverkehrsverkehrsanlagen“ sind hier alle Verkehrsanlagen zu verstehen, die speziell zur Führung des Radverkehrs angelegt wurden. Dies können durch Bordstein abgetrennte Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder auch gemeinsame Fuß- und Radwege sein.
[3] Die angegebene Länge der Radwege bezieht sich auf die Länge des Straßenabschnittes, an denen Radwege realisiert wurden. Bei einseitigen Einrichtungs-Radwegen wurde der Wert halbiert.

2011	Mansfelder Straße (zw. Klausbrücke u. Schieferbrücke)	0,10
2011	Orionstraße (Industriegebiet an der A 14)	1,20
2011 bis 2012	Beesener Straße (zw. Melanchthonstraße u. Robert-Koch-Straße)	0,95
	Gesamt:	**7,20**

Neu gestalteter Straßenabschnitt in der Delitzscher Straße

Straßenbahn-Kap-Haltestelle in der Beesener Straße

In folgenden Straßen erfolgten Ausbaumaßnahmen, bei denen keine Radverkehrsanlagen (RVA) hergestellt wurden, wo aber die Radverkehrsbedingungen aufgrund einer fahrradfreundlichen Oberfläche verbessert wurden:

Jahr	**Straße**	**Länge des Ausbau-abschnittes (in km)**
2010	An der Moritzkirche	0,15
2010	Apoldaer Straße	0,45
2011	Eislebener Straße	0,70
2011	Große Nikolaistraße	0,10
2011	Sonneberger Straße	0,20
2011 bis 2012	Otto-Stomps-Straße	0,75
2012	Großer Berlin	0,05
	Gesamt:	**2,40**

2.2. Fahrbahnsanierungen

Darüber hinaus wurden in folgenden Straßen Fahrbahnsanierungen durchgeführt, wodurch sich die Befahrbarkeit der jeweiligen Straße für den Radverkehr deutlich verbesserte. In Abhängigkeit von der Fahrbahnbreite wurden dabei auch Radverkehrsanlagen in Form von Schutzstreifen hergestellt.

Jahr	Straße	Länge des Ausbau-abschnittes (in km)
2010	Schönnewitzer Straße	0,25
2010	Robert-Koch-Straße (zw. Beesener Straße u. Straße der Republik, mit einseitigem Schutzstreifen)	0,50
2012	Huttenstraße (zw. Liebenauer Straße u. Turmstraße, mit einseitigem Schutzstreifen)	0,40
2010 bis 2012	Mühlweg (zw. Ulestraße u. Ludwig-Wucherer-Straße)	0,55
	Gesamt:	**1,70**

Östlicher Mühlweg nach der Fahrbahnsanierung

Sanierte Fahrbahn mit Schutzstreifen in der Robert-Koch-Straße

2.3. Weitere Baumaßnahmen

Neben den o. g. Straßenbaumaßnahmen wurden weitere Bauprojekte realisiert, bei denen auch Verkehrsanlagen für den Radverkehr hergestellt oder saniert wurden. Im einzelnen waren dies folgende:

Jahr	Straße / Weg	Länge der RVA (in km)
2010	Hafenbahnweg (zw. Hafenbahnbrücke u. Holzplatz)	0,55
2010	Industriestraße, Nebenanlagen (zw. Alte Heerstr. u. Weißenfelser Str.)	0,10
2010	Radweg zwischen Mansfelder Straße und Rennbahnkreuz	0,10
2010	Uferweg Ziegelwiese (Höhe Sportplatz)	0,50
2011	Weg zwischen Steinmühlenbrücke und Dreierbrücke	0,60
2012	Saale-Radwanderweg im Abschnitt Sandanger/ Gut Gimritz	0,65
2012	Saale-Radwanderweg im Abschnitt Ziegelwiese	0,35
2012	Weg zwischen Pulverweiden und Ruderzentrum	0,40
	Gesamt:	**3,25**

Hafenbahnweg im Abschnitt zwischen Hafenbahnbrücke und Holzplatz

Sanierter Abschnitt des Saale-Radwanderweges im Bereich der Ziegelwiese

2.4. Herstellung von Radverkehrsanlagen außerhalb von Bauprojekten

Außerhalb von Bauprojekten wurden nur im Ausnahmefall Radverkehrsanlagen hergestellt (d. h. lediglich durch Markierung und/oder Beschilderung). Im Zeitraum zwischen 2010 und 2012 wurde diesbezüglich folgende Maßnahme umgesetzt:

Jahr	Maßnahme	Länge der RVA (in km)
2010	Schutzstreifen auf der Ostseite des Joliot-Curie-Platzes	0,10
	Gesamt:	**0,10**

Schutzstreifen auf der Ostseite des Joliot-Curie-Platzes

2.5. Umsetzung von Tempo-30- und Tempo-20-Zonen

Mit der Einführung von Tempo-30- oder Tempo-20-Zonen werden insbesondere Wohngebiete flächendeckend verkehrsberuhigt. Hierdurch verbessern sich auch die Bedingungen für den Radverkehr in den betreffenden Gebieten, da die einzelnen Straßen in der Regel relativ gering von Kfz frequentiert sind und nicht zuletzt auch aufgrund der Vorfahrtsregel „Rechts-vor-Links“ relativ langsam gefahren wird. Radverkehrsanlagen sind deshalb innerhalb dieser Gebiete im Regelfall nicht erforderlich und werden auch in den Planungsrichtlinien nicht empfohlen.

In den Jahren 2010 bis 2012 wurden in folgenden Gebieten Tempo-30-Zonen ausgewiesen:

- Trotha: Gebiet Saalwerderstraße,
- Nietleben: Gebiet Waidmannsweg,
- Nietleben: Gebiet Bennstedter Straße,
- Heide-Süd: Gebiet Vogelsang,
- Bahnhofsviertel: Gebiet Ernst-Kamieth-Straße / Buddestraße / Maybachstraße,
- Südliche Innenstadt: Gebiet Jacobstraße (Glaucha),
- Südliche Innenstadt: Gebiet Cansteinstraße,
- Südstadt: Gebiet Jamboler Straße,
- Silberhöhe: Gebiet Brühlstraße,
- Beesen: Gebiet Am Mühlberg / Broihanstraße.

Tempo-20-Zonen wurden im gleichen Zeitraum in folgenden Gebieten ausgewiesen:

- gesamte Altstadt (innerhalb des Altstadtringes),
- Im Winkel (Quartier östlich Wasserturm Nord).

Einführung der Tempo-20-Zone im Gebiet der Altstadt

2.6. Zulassung des Radverkehrs entgegen von Einbahnstraßen

In den Jahren 2010 bis 2012 wurden folgende Einbahnstraßen für den Radverkehr in beiden Richtungen frei gegeben:

1. Eichendorffstraße (zwischen Reilstraße und Röderberg),
2. Gothaer Straße (zwischen Berliner Straße und Jenaer Straße),
3. Grellstraße (zwischen Kröllwitzer Straße und An der Petruskirche),
4. Hackebornstraße,
5. Händelstraße (zwischen Bernburger Straße und Karl-Liebknecht-Straße),
6. Jacobstraße (zwischen Steinweg und Bertramstraße),
7. Lafonainestraße (zwischen Burgstraße und Advokatenweg),
8. Landsberger Straße (zwischen Delitzscher Straße und Krondorfer Straße),
9. Melanchthonstraße,
10. Weidenplan (zwischen Harz und Unterplan).

Darüber hinaus wurden die Einbahnstraßenregelungen in der Ernst-Kamieth-Straße und der Maybachstraße gänzlich aufgehoben.

Für Radfahrer geöffnete Einbahnstraße im Weidenplan

2.7. Errichtung von Fahrradabstellanlagen

In den Jahren 2010 bis 2012 hat die Stadtverwaltung an folgenden Standorten neue Fahrradabstellplätze errichtet:

Jahr 2010:

Nr.	Straße	Anzahl der Fahrradbügel	Anzahl der Abstellplätze[4]
1	Eigenbetrieb für Arbeitsförderung (Hibiskusweg), Eingangsbereich	5	10
2	Fahrradkirche Wörmlitz	4	8
3	Freibad Saline, Eingangsbereich	64	128
4	Hauptbahnhof, Eingang E.-Kamieth-Straße (im Zusammenhang mit Umgestaltung Busbahnhof)	64	64
5	Neustädter Passage	4	8
6	Reilstraße, Bereich Straßenbahn-Haltestelle Reileck	10	20
7	Steinweg, Einmündung Schwetschkestraße	6	12
8	Straßenbahn-Haltestelle Am Leipziger Turm	4	8
9	Straßenbahn-Haltestelle Damaschkestraße	4	8
10	Straßenbahn-Haltestelle Steintor	2	4
11	Straßenbahn-Haltestellen Riebeckplatz West und Nord	9	18
	Gesamt:	**176**	**288**

Jahr 2011:

Nr.	Straße	Anzahl der Fahrradbügel	Anzahl der Abstellplätze
1	Große Nikolaistraße	5	10
2	Hallmarkt, Eingang Edeka	10	20
3	Kantstraße, Bereich Erdgas-Sportpark	13	26
4	Marktplatz, Eingangsbereich Ratshof (Ergänzung)	5	10
5	S-Bahnhof Neustadt	8	16
6	Steinweg, Bereich Straßenbahn-Haltestelle Taubenstr.	5	10
	Gesamt:	**46**	**92**

[4] Bei Anlehnbügeln werden pro Bügel zwei Abstellplätze berechnet.

Jahr 2012:

Nr.	Straße	Anzahl der Fahrradbügel	Anzahl der Abstellplätze
1	Kantstraße, Bereich Erdgas-Sportpark	37	74
2	Pferderennbahn, Eingangsbereich	10	20
3	Schwimmhalle Robert-Koch-Straße	10	20
4	Straßenbahn-Endstelle Büschdorf	74	74
5	Straßenbahn-Haltestelle Bitterfelder Straße	37	37
6	Straßenbahn-Haltestelle Käthe-Kollwitz-Straße	11	22
	Gesamt:	**179**	**247**

Somit wurden im o. g. Zeitraum **insgesamt 627 Fahrradabstellplätze** errichtet. In Hinsicht auf die Umsetzung des Stadtratsbeschlusses Nr. IV/2009/07946 zur Schaffung von 1.000 Fahrradabstellplätzen in den Jahren 2010 bis 2014 kann somit festgestellt werden, dass dieser Beschluss bislang zu ca. 63 % umgesetzt ist. Da auch in den Jahren 2013 und 2014 die Errichtung von Fahrradabstellplätzen vorgesehen ist, wird eingeschätzt, dass der Beschluss Ende 2014 vollständig umgesetzt ist.

Überdachte Fahrradbügel an der Straßenbahnhaltestelle Bitterfelder Straße (Büschdorf)

Auf Grundlage des Stadtratsbeschlusses Nr. V/2009/08269 (vom 16.12.2009) wurde eine für alle Ämter der Stadtverwaltung verbindliche **Richtline für die einheitliche Gestaltung von funktionsgerechten Fahrradabstellplätzen in der Stadt Halle (Saale)** erarbeitet[5]. 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[6]. Zudem enthält die Richtlinie Empfehlungen für Bauherren, Planer und Architekten, nicht zuletzt auch um die gewünschten Qualitätsstandards auch im Bereich nichtstädtischer Bauvorhaben einzubringen.

2.8. Ergebnisse aus dem Runden Tisch Radverkehr

In den Jahren 2010 bis 2012 fanden insgesamt 13 Sitzungen am Runden Tisch Radverkehr (RTR) statt. Neben einem Austausch über bestehende Probleme des Radverkehrs in der Stadt

[5] Die Richtline ist zu finden auf der Internetseite www.radverkehr.halle.de, Punkt „Veröffentlichungen zum Radverkehr in Halle (Saale)“.
[6] Stadtrats-Beschluss vom 28.03.2012 (Beschluss-Nr. V/2011/10253).

Halle (Saale) standen vor allem auch die Information und die Diskussion über aktuelle Straßenbauplanungen oder über sonstige aktuelle Themen des Radverkehrs im Mittelpunkt der Beratungen. Die Protokolle des RTR wurden auf der Internetseite der Stadt Halle (Saale) veröffentlicht[7].

Im Ergebnis der Beratungen am RTR wurden zahlreiche Empfehlungen zu aktuellen Straßenbauvorhaben oder anderen Themen wie z. B. dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Halle (Saale) abgegeben. Darüber hinaus wurde aber auch eine Reihe konkreter Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen im Stadtgebiet umgesetzt werden, wie u. a. folgende:

- Beseitigung von Wurzelaufwölbungen am Fuß- und Radweg entlang der Talstraße im Bereich Amselgrund,
- Herstellung einer Radroutenüberfahrt im Bereich Schülershof (Beseitigung Treppenstufe, Bordabsenkung),
- Errichtung von Pollern am Radweg Am Leipziger Turm (Schutz vor Falschparkern),
- Bauliche Herrichtung einer Rampe zwischen dem Uni-Campus Weinbergweg und dem Weg entlang der Wilden Saale,
- Bordabsenkung an der Radwegauffahrt Trothaer Straße, Ecke Seebener Straße,
- Furtmarkierungen im Zuge des Radweges in der Ernst-Grube-Straße,
- Ausschilderung der Radroute Innenstadt – Hauptbahnhof,
- Umsetzung weiterer Maßnahmen am Unfallschwerpunkt Franckestraße/ Rudolf-Breitscheid-Straße,
- Sanierung der Gleisbereiche am Joliot-Curie-Platz,
- Prüfung der Radwegebenutzungspflicht und deren Aufhebung in einer Reihe von Straßen (s. Anlage 1).

Poller am Radweg Am Leipziger Turm

2.9. Information und Öffentlichkeitsarbeit

Auch in den Jahren 2010 bis 2012 wurden vielfältige Maßnahmen der Information und Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr durchgeführt. Wichtigste Maßnahme dazu war zweifelsohne die Neugestaltung des **städtischen Internetauftritts zum Thema Radverkehr**. Auf der Seite www.radverkehr.halle.de (Unterseite von www.halle.de) kann dabei auf eine Vielzahl von Informationen rund um die Themen Radverkehr und Radfahren in Halle und Umgebung zugegriffen werden. So sind z. B. Unterlagen wie die Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale), Berichte zu deren Umsetzungsstand, städtische Veröffentlichungen zum Radverkehr

[7] Siehe: www.radverkehr.halle.de, Rubrik: „Runder Tisch Radverkehr“.

oder eine Liste mit Zuständigkeiten und Ansprechpartnern abrufbar. Ein besonderes Angebot insbesondere für Freizeitradler ist eine Zusammenstellung von 23 Vorschlägen für Radtouren in und um Halle (zzgl. Varianten). Hierzu besteht die Möglichkeit, den jeweiligen Tourenverlauf auf einer interaktiven Karte anzusehen oder auch die dazugehörigen GPS-Daten herunterzuladen.

Titelseite der städtischen Internetseite zum Thema Radverkehr

Die städtische Radverkehrs-Homepage wird auch genutzt, um aktuelle Pressemitteilungen zum Radverkehr in Halle (Saale) zu veröffentlichen (Rubrik „Aktuelles“). Selbstverständlich werden diese Pressemitteilungen auch über den Medienverteiler der Stadt an die Medien gesendet.

In dieser Weise wurden Presseinformationen u. a. über folgende Themen veröffentlicht:

- Sanierung des Saale-Radwanderweges im Bereich Sandanger/Gut Gimritz,
- Bau von Radwegen in der Berliner Straße (Bereich Diemitz),
- Zulassung des Radverkehrs in Gegenrichtung von Einbahnstraßen,
- Anbringen von Ampelgriffen für Radfahrer (Sponsoringaktion des Car-Sharing-Anbieters *teilAuto*),
- Verabschiedung der städtischen Richtlinie zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen,
- Aufruf zur Teilnahme an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“,
- Aufruf zur Teilnahme am Fahrradklimatest des ADFC.

Zu der alljährlich von der AOK initiierten **Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“** ist anzumerken, dass die Stadt Halle (Saale) hierzu in den letzten beiden Jahren eine eigenständige Preisverlosung für Teilnehmer aus der Stadtverwaltung vorgenommen hat. Die entsprechenden Sachpreise wurden hierbei von einem halleschen Fahrradhändler (Fahrraddies) gesponsert.

Wie in den voraus gegangenen Jahren wurde auch in den Jahren 2010 bis 2012 der **Umwelt- und Fahrradtag** veranstaltet. Hierbei bot sich u. a. Verbänden, Firmen und städtischen Ämtern die Möglichkeit, über Ihre Aktivitäten im Bereich Umweltschutz und Radverkehr zu informieren. So stand u. a. der städtische Fuß- und Radverkehrsbeauftragte interessierten Bürgern Rede und Antwort.

Hinsichtlich der Veröffentlichung von Publikationen hat die Stadtmarketing Halle GmbH (SMG) im Jahr 2010 eine weitere Auflage des **Faltblattes „Halle per Rad – Sehenswertes entlang des Saale-Radwanderweges“** herausgebracht. Dieses Faltblatt kann auch auf der städtischen Internetseite und auf der Internetseite der SMG aufgerufen werden.

3. Umsetzungsstand der „Radrouten mit Priorität“ gemäß Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale)

Wie bereits in vorausgegangenen Berichten zum Umsetzungsstand der Radverkehrskonzeption dargestellt wurde, haben sich seit Bestehen der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) aus dem Jahr 1995 aufgrund bestimmter Entwicklungen u. a. auch Änderungen im Verlauf der „Radrouten mit Priorität“ ergeben. Die aktuellen Routenverläufe werden in der Fortschreibung der Radverkehrskonzeption, die dem Stadtrat im Jahr 2013 zur Beschlussfassung vorgelegt werden soll, dargestellt sein. Gleichzeitig wird aufgezeigt, welche Einzelmaßnahmen noch erforderlich sind, um bei den einzelnen Routen eine durchgehende verkehrssichere und komfortable Führung des Radverkehrs zu gewährleisten. Zum jetzigen Zeitpunkt stellt sich der diesbezügliche Handlungsbedarf wie folgt dar:

3.1. Radroute A: Neustadt – Stadtzentrum

Heidesee – Eislebener Straße – Braunschweiger Bogen – An der Magistrale – Rennbahnkreuz – Mansfelder Straße – Große Klausstraße – Händelhaus (zwischen Rennbahnkreuz und Händelhaus bereits ausgeschildert)

In Hinsicht auf eine durchgehend gute Befahrbarkeit der Radroute sind noch folgende Maßnahmen erforderlich:

1. Evt. Ausweisung von Tempo-30 im Braunschweiger Bogen,
2. Instandsetzung des vorhandenen Radweges südlich des Rennbahnkreuzes,
3. Langfristig: Verbreiterung der Fahrbahn zur Ermöglichung von Rad-Schutzstreifen auf der Elisabethbrücke.

3.2. Radroute B: Wörmlitz / Silberhöhe / Südstadt – Stadtzentrum

<u>a) Routenast Wörmlitz:</u>

Wohngebiet Pfingstanger – Bremer Straße – Kaiserslauterer Straße – Ortslage Wörmlitz – Böllberger Weg – Glauchaer Straße – Glauchaer Platz – An der Moritzkirche – Oleariusstraße – Händelhaus

In Hinsicht auf eine durchgehend gute und sichere Befahrbarkeit der Radroute sind noch folgende Baumaßnahmen erforderlich:

1. grundhafter Ausbau des nördlichen Böllberger Weges,
2. grundhafter Ausbau der Glauchaer Straße (bis dahin Ausweichroute durch die Max-Lademann-Straße zum 2. Routenast).

<u>b) Routenast Silberhöhe / Südstadt:</u>

Ortslage Beesen – Karlsruher Allee – Paul-Suhr-Straße – Straße der Republik – Wörmlitzer Straße – Röpziger Straße – Lerchenfeldstraße – Lange Straße – Steg – Glauchaer Platz – An der Moritzkirche – Oleariusstraße – Händelhaus (bereits ausgeschildert)

In Hinsicht auf eine durchgehend gute und sichere Befahrbarkeit der Radroute sind noch folgende Maßnahmen erforderlich:

1. Herrichtung von durchgehend beidseitigen Radverkehrsanlagen in der Karlsruher Allee,
2. Herstellung einer geradlinigen Querungsmöglichkeit am Knoten Karlsruher Allee/ Freyburger Straße.

3.3. Radroute C: Ammendorf – Stadtzentrum / Hauptbahnhof

a) Routenast Stadtzentrum:

Merseburger Straße – Heinrich-Schütz-Straße – Turmstraße – Südstraße – Professor-Friedrich-Hoffmann-Straße – An der Waisenhausmauer – Am Leipziger Turm – Hansering

In Hinsicht auf eine durchgehend gute Befahrbarkeit der Radroute sind noch folgende Maßnahmen erforderlich:

- Sanierung der Radwege in der Merseburger Straße,
- Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche in der Heinrich-Schütz-Straße,
- Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche in der Südstraße.

b) Routenast Hauptbahnhof:

Merseburger Straße – Ernst-Kamieth-Straße – Hauptbahnhof (Eingang Westseite)

In Hinsicht auf eine durchgehend gute Befahrbarkeit der Radroute sind noch folgende Maßnahmen erforderlich:

1. Sanierung der Radwege in der Merseburger Straße,
2. Herstellung einer ebenerdigen Querungsmöglichkeit für Radfahrer über die Merseburger Straße in Höhe der Einmündung Rudolf-Ernst-Weise-Straße.

3.4. Radroute D: Seeben – Trotha – Stadtzentrum

Kabelstraße – Emil-Schuster-Straße – Karl-Ernst-Weg – Seebener Straße – Trothaer Straße – Reilstraße – Bernburger Straße – Geiststraße – Kleine Ulrichstraße – Händelhaus (zwischen Trotha und Händelhaus bereits ausgeschildert)

In Hinsicht auf eine durchgehend gute und sichere Befahrbarkeit der Radroute sind noch folgende Maßnahmen erforderlich:

1. Sanierung der Radwege in der Seebener Straße,
2. Herstellung einer durchgängigen Radverkehrsführung in der Reilstraße zwischen Wolfensteinstraße und Carl-Robert-Straße sowie Rückbau eines Pkw-Stellplatzes in der Reilstraße, unmittelbar vor Ausfahrt REWE,
3. Sanierung der Radwege in der Bernburger Straße.

Neben der Herstellung dieser Radroute soll zudem eine Verknüpfung mit der Radroute C über die Verbindung:

Ludwig-Wucherer-Straße – Martha-Brautzsch-Straße – August-Bebel-Straße – Joliot-Curie-Platz – Hansering

erfolgen. Hierfür sind noch folgende Maßnahmen erforderlich:

- Prüfung der Ausweisung von Tempo-30 in der Martha-Brautzsch-Straße und August-Bebel-Straße,
- grundhafter Ausbau des Joliot-Curie-Platzes.

3.5. Radroute E: Reideburg – Stadtzentrum

Delitzscher Straße – Riebeckplatz – Franckestraße – An der Waisenhausmauer – Am Leipziger Turm – Hansering – Rathausstraße – Kleine Steinstraße – Brüderstraße – Neunhäuser Straße – Große Steinstraße – Große Nikolaistraße – Händelhaus (zwischen Riebeckplatz und Händelhaus bereits ausgeschildert)

In Hinsicht auf eine durchgehend gute und sichere Befahrbarkeit der Radroute sind noch folgende Baumaßnahmen erforderlich:

1. grundhafter Ausbau der Delitzscher Straße zwischen Spargelweg und Zwintschönaer Straße (erfolgt derzeit),
2. Ausbau des Weges zwischen der Straße An der Reide und der Altenburger Straße,
3. Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche in der Kleinen Steinstraße zwischen Rathausstraße und Brüderstraße.

3.6. Radroute F: Heide-Süd – Stadtzentrum / Paulusviertel

<u>a) Routenast Stadtzentrum:</u>

Helene-Stöcker-Platz – Walter-Hülse-Straße – Heideallee – Peißnitzbrücke – Dreierbrücke – Würfelwiese – Franz-Schubert-Straße – Mühlpforte – Mühlberg – Kleine Ulrichstraße – Händelhaus

In Hinsicht auf eine durchgehend gute Befahrbarkeit der Radroute sind noch folgende Maßnahmen erforderlich:

- Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche in der Mühlpforte,
- Zulassung des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße Mühlberg,
- Freihalten der Durchfahrt Mühlberg – Kleine Ulrichstraße von parkenden Pkw.

<u>b) Routenast Paulusviertel:</u>

Helene-Stöcker-Platz – Walter-Hülse-Straße – Heideallee – Peißnitzstraße – Mühlweg – Ludwig-Wucherer-Straße

An diesem Routenast sind keine Baumaßnahmen mehr erforderlich.

3.7. Radroute G: Neustadt – Hafenbahn – Reideburg

An der Magistrale – Rennbahnkreuz – Mansfelder Straße – Hafenbahntrasse – Thüringer Bahnhof – Zum Heizkraftwerk – Leipziger Chaussee – Europachaussee – Delitzscher Straße

In Hinsicht auf eine durchgehend gute und sichere Befahrbarkeit der Radroute sind noch folgende Baumaßnahmen erforderlich:

1. Instandsetzung des vorhandenen Radweges südlich des Rennbahnkreuzes (analog Radroute A),
2. Verlängerung der Hafenbahntrasse bis zur Mansfelder Straße,
3. grundhafter Ausbau der Leipziger Chaussee bzw. Raffineriestraße im Bereich der Bahnunterquerung,
4. grundhafter Ausbau der Delitzscher Straße zwischen Spargelweg und Zwintschönaer Straße (analog Radroute E, erfolgt derzeit),
5. Langfristig: Schaffung eines direkten Wegeverlaufes zwischen der Straße An der Feuerwache und der Hafenbahn (evt. unter Mitnutzung der Brücke Fernwärmeleitung).

4. Umsetzungsstand des Saale-Radwanderweges

Im Gebiet der Stadt Halle (Saale) ist der Saale-Radwanderweg durchgehend ausgeschildert und größtenteils gut befahrbar. Allerdings existieren noch einige Abschnitte, die keine befestige Wegoberfläche besitzen und insbesondere bei Nässe nicht gut befahrbar sind. In Hinsicht auf eine durchgehend gute Befahrbarkeit der Radroute sind daher (auch gemäß Stadtratsbeschluss Nr. V/2009/08421 vom 24.02.2010 zum Ausbau des Saale-Radwanderweges) noch folgende Maßnahmen erforderlich (vgl. Plan in Anlage 2):

1. Ausbau des Weges zwischen Planena und der Stadtgrenze bei Rattmannsdorf,
2. Ausbau des Uferweges zwischen der Hafenbahnbrücke und der Straße Holzplatz,
3. Ausbau des Uferweges entlang der Wilden Saale zwischen der Talstraße und der Schwanenbrücke,
4. Ausbau des Abschnittes zwischen der Kläranlage Lettin und der Dachstraße.

Neben diesen Maßnahmen zur Verbesserung der Wegoberfläche sollten auch folgende Maßnahmen umgesetzt werden, die der Optimierung des Trassenverlaufes dienen:

5. Bau einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke in Verlängerung der Franz-Schubert-Straße und entsprechende Ausweisung der Route,
6. Ausbau des Uferweges zwischen Wörmlitz und Böllberg und entsprechende Ausweisung der Route,
7. Herstellung einer neuen Wegeverbindung zwischen Böllberger Weg und Saale im Bereich zwischen Altböllberg und ehemaliger Hafenbahntrasse,
8. Ausweisung einer Nebenroute des Saale-Radwanderweges über die Rabeninsel,
9. Herstellung einer neuen Wegeverbindung nördlich der Kläranlage Halle-Nord.

Entsprechend des Stadtratsbeschlusses Nr. IV/2009/08024 vom 27.05.2009 soll außerdem eine vom Saale-Radwanderweg abzweigende Nebenroute durch das Stadtzentrum ausgewiesen werden, die Radtouristen zu wichtigen Sehenswürdigkeiten der Stadt führt. Diese Route sollte wie folgt verlaufen:

Mansfelder Straße – Salzgrafenplatz – Kellnerstraße – Hallmarkt – Talamtstraße – Marktplatz – Große Klausstraße – Kleine Ulrichstraße – Mühlberg – Mühlpforte – Franz-Schubert-Straße

5. Statistiken und Erhebungen zur Entwicklung des Radverkehrs in der Stadt Halle (Saale)

In den Jahren 2010 bis 2012 erhöhte sich die **Gesamtlänge der Radverkehrsanlagen** (separate Radwege, Radfahrstreifen, gemeinsame Fuß- und Radwege, Fahrradstraßen) im Stadtgebiet Halle (Saale) von ca. 90 km auf **ca. 96 km** (s. Anlage 3). In dieser Zahl nicht enthalten sind die zahlreichen für Radfahrer nutzbaren Wege in städtischen Park- und Grünanlagen (Peißnitz, Dölauer Heide, Weinbergwiesen, Thüringer Bahnhof, Pestalozzipark, Elster-Saale-Aue etc.). Ein Hinzurechnen dieser Wege würde den Rahmen dieser Bilanz sprengen, da laut städtischer Benutzungssatzung für Grünanlagen jeder dort vorhandene Weg auch für Radfahrer nutzbar ist (bei entsprechender Rücksichtnahme auf Fußgänger).

Im Zusammenhang mit der Gesamtlänge der Radverkehrsanlagen ist zu beachten, dass der Radverkehr im untergeordneten Straßennetz in der Regel die Fahrbahn benutzt und es hier auch nicht vorgesehen ist, separate Radverkehrsanlagen zu schaffen. Ein Hinzurechnen dieser (existierenden) Bestandteile des Radverkehrsnetzes wird ebenfalls als nicht sinnvoll angesehen.

Bei der Entwicklung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr konnte für die Jahre 2010 bis 2012 eine **Stagnation in einem Bereich zwischen 12 und 13 %** festgestellt werden (s. Anlage 4). Hierzu ist zu sagen, dass lediglich auf die Ergebnisse der Verkehrserhebungen durch die

Firma *Socialdata*[8] zurückgegriffen werden konnte, da eine aktuelle Verkehrserhebung nach dem System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) erst im Jahr 2013 durchgeführt wird. Gleichwohl bleibt festzustellen, dass der in den Jahren zwischen 1999 und 2007 festgestellte Aufwärtstrend (von 8 auf 13 %) nicht mehr anhält und stattdessen der Radverkehrsanteil auf etwa gleichem Niveau bleibt.

Wie bereits erwähnt, führte der Allgemeine Deutsche FahrradClub (ADFC) im Herbst letzten Jahres seinen bislang fünften **Fahrradklima-Test** durch. Hierbei bewerteten Radfahrer anhand eines Fragebogens die Radverkehrsbedingungen in ihrer jeweiligen Stadt im Sinne von Schulnoten (von 1 bis 6) für einzelne Themenbereiche, woraus schließlich eine Gesamtnote ermittelt wurde. In der Kategorie der *Großstädte* mit über 200.000 Einwohnern kam die Stadt Halle (Saale) dabei mit einer **Gesamtnote von 4,14 auf Rang 27** von insgesamt 38 Städten[9]. Wie die Auswertungen der einzelnen Themenbereiche zeigten, wurden zwar einige Themen positiv beurteilt wie z. B.

- Alle fahren Fahrrad – egal ob alt oder jung (2,69),
- Erreichbarkeit Stadtzentrum (2,68),
- Zügiges Radfahren (2,83),
- Geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung (2,93).

Nichts desto trotz gibt es auch eine Reihe von Themen, die die halleschen Radfahrer schlechter als 4,5 (von 6) bewerteten. Dies betrifft die Themen:

- Werbung für das Radfahren (Note: 4,72),
- Förderung in jüngster Zeit (4,65),
- Falschparker auf Radwegen (4,82),
- Winterdienst auf Radwegen (5,17),
- Fahrraddiebstahl (4,64),
- Breite der Radwege (4,67),
- Führung an Baustellen (4,93),
- Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln (4,54).

6. Resümee und Ausblick

Analog der vorausgegangenen Berichte zum Umsetzungsstand der Radverkehrskonzeption kann auch für die Jahre 2010 und 2012 festgestellt werden, dass erneut eine Reihe von Einzelmaßnahmen umgesetzt wurden, die der Erfüllung der in der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) benannten Prämissen und Ziele dienen. Spürbare Verbesserungen für den Radverkehr wurden dabei wieder vor allem durch Schaffung von Radverkehrsanlagen im Zuge komplexer Straßenausbaumaßnahmen wie z. B. in der Delitzscher Straße, Beesener Straße, Berliner Straße oder durch Sanierungsmaßnahmen z. B. im Mühlweg oder Wegen auf der Peißnitzinsel und der Ziegelwiese erwirkt.

Bei der Umsetzung bzw. Herstellung von durchgehenden Radrouten wurde wie bereits in den Vorjahren erneut das Problem deutlich, dass es unumgängliche Abhängigkeiten zu bestimmten größeren Baumaßnahmen wie insbesondere grundhaften Straßenausbaumaßnahmen oder erforderlichen Fahrbahnsanierungen gibt, die ein durchgängiges Herstellen der jeweiligen Radroute verhindern. So wird es beispielsweise erst nach Abschluss des grundhaften Straßenumbaus in der Delitzscher Straße möglich sein, die Radroute Innenstadt – Reideburg auszuweisen. Ähnliche Abhängigkeiten bestehen auch zu den erforderlichen Umgestaltungsmaßnahmen am Steintor oder am Joliot-Curie-Platz, was deutlich macht, dass

[8] Diese jährlich durchgeführten Verkehrserhebungen erfolgten im Auftrag der HAVAG.
[9] Die ausführlichen Ergebnisses des ADFC-Fahrradklimatests sind zu finden unter http://www.adfc.de/fahrradklima-test/ergebnisse/adfc-fahrradklimatest-2012---die-ergebnisse (bzw. www.adfc.de, Suchbegriff: „Fahrradklimatest 2012“).

Radfahrer in Halle noch eine gewisse Zeit mit einer Reihe von Problemen und Lücken im Radverkehrsnetz leben müssen.

Unabhängig von dieser Problematik wird es in Hinsicht auf das Ziel einer möglichst fahrradfreundlichen Stadt Halle (Saale) erforderlich sein, noch deutlich mehr Maßnahmen im infrastrukturellen Bereich wie z. B. den Bau bzw. Ausbau von Radverkehrsanlagen (unabhängig von Straßenbauprojekten), die Errichtung von Fahrradabstellanlagen oder die Verbesserung der Beschilderung und Wegweisung zu realisieren und auch verstärkt für die Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad zu werben. Wichtigste Handlungsanleitung hierfür wird die **Fortschreibung der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale)** darstellen, die im Jahr 2013 vom Stadtrat beschlossen werden soll. In Hinsicht auf das Tempo und die Qualität der weiteren Entwicklung in Sachen Radverkehr wird dabei von maßgeblicher Bedeutung sein, in welcher Höhe finanzielle Mittel für die Umsetzung der in der Konzeption aufgeführten Maßnahmen zur Verfügung stehen werden.

Anlagen:

1. Umsetzungsstand der Maßnahmen zu Änderungen der Radwegebenutzungspflicht,
2. Geplante Maßnahmen am Saale-Radwanderweg im Stadtgebiet Halle (Saale),
3. Auflistung: Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet Halle (Saale),
4. Entwicklung des Radverkehrsanteils in der Stadt Halle (Saale).