



Anfrage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **IV/2006/05602**
Datum: 01.02.2006
Bezug-Nummer.
Kostenstelle/Unterabschnitt:
Verfasser: Dr. Köck, Uwe-Volkmar

Beratungsfolge	Termin	Status
Stadtrat	22.02.2006	öffentlich Kenntnisnahme
Stadtrat	29.03.2006	öffentlich Kenntnisnahme

**Betreff: Anfrage des Stadtrates Dr. Uwe-Volkmar Köck - Die Linkspartei. PDS
Fraktion im Stadtrat Halle (Saale) - zur Umsetzung der
Radverkehrskonzeption von 1995**

Die Stadt Halle (Saale) verfügt laut Radverkehrskonzeption von 1995 über gute Voraussetzungen für den Fahrradverkehr.

Für viele Studenten und Schüler ist das Fahrrad ein preiswertes und schnelles Fortbewegungsmittel. Eine Förderung des Radverkehrs bedeutet also auch eine Förderung des Universitätsstandortes Halle (Saale).

Das Fahrrad ist ein Mittel, um unsere Stadt attraktiver zu machen: es vermindert bei verstärktem Einsatz Verkehrsstaus, Parkplatzprobleme und reduziert verkehrsbedingte Abgas- und Lärmbildung. Damit kann die Stadt ihre selbst gestellten Verpflichtungen zu Klimaschutz und Feinstaubplan leichter einhalten.

Nicht zuletzt ist Fahrradfahren eine beliebte und gesundheitsfördernde Freizeitbeschäftigung für Sportbegeisterte und Familien.

Mit dem Ausbau verschiedener Straßen wurden einige gute Lösungen erreicht. Auch die Mitnahme von Rädern im Nahverkehr ist ein positiver Punkt. Jedoch rangiert unsere Stadt in Untersuchungen von ADFC (Fahrradklimatest 2003) und ADAC (Radfahren in Städten 2004) nur auf den hinteren Plätzen. Übereinstimmend werden kritisiert: Zustand und Sicherheit des Radwegenetzes, Abstellplätze und Wegweisungen. Aber auch „Kleinigkeiten“ wie Falschparker und Ampelschaltungen lassen die Stadt in der Wertung abrutschen. Hier sind (kostengünstige und teils unkonventionelle) Lösungen gefragt.

Alle vorgenannten Argumente sprechen dafür, den Fahrradverkehr in unserer Stadt weiter zu fördern. Entsprechend sollten die verkehrlichen Bedingungen für eine sichere und bequeme tägliche Nutzung des Gefährts angepasst werden.

Aus diesem Grunde frage ich an:

Inwieweit wurde die Radverkehrskonzeption von 1995 umgesetzt?
(Gliederung nach den festgelegten Bausteinen 1 bis 10)

Sind der Verwaltung die von ADAC und ADFC vorgenommenen Städterankings bekannt?
Welche Schlussfolgerungen hat die Verwaltung daraus gezogen?

Welche weiteren Maßnahmen sind wann geplant?

gez. Dr. Uwe-Volkmar Köck
Stadtrat

Stadt Halle (Saale)
GB II Planen, Bauen
und Straßenverkehr

Halle, 10.02.2006

**Anfrage des Stadtrates Dr. Uwe-Volkmar Köck – Die Linkspartei. PDS
Fraktion im Stadtrat Halle (Saale) – zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption
von 1995**

TOP: 8.11

Vorlage-Nr.: IV/2006/05602

Beantwortung der Anfrage

Die detaillierte Beantwortung dieser Anfrage erfordert ein umfangreiches und zeitaufwendiges Zusammentragen der erforderlichen Informationen. Aus diesem Grund kann die Anfrage erst bis zur März-Sitzung des Stadtrates beantwortet werden.

Dr. Thomas Pohlack
Beigeordneter

**Anfrage des Stadtrates Dr. Uwe-Volkmar Köck – Die Linkspartei. PDS -
zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption von 1995**

Vorlage-Nr.: IV/2006/05602

TOP: 8.4

Beantwortung der Anfrage

Auch die Stadtverwaltung teilt die Auffassung, dass die Stadt Halle (Saale) grundsätzlich über gute Voraussetzungen für den Fahrradverkehr verfügt und das Fahrrad für viele Bürger der Stadt ein preiswertes und schnelles Fortbewegungsmittel darstellen kann. Darüber hinaus besitzt das Verkehrsmittel Fahrrad zahlreiche weitere Vorteile, die bei einer gezielten Förderung dieses Verkehrsmittels genutzt werden könnten. Aus diesem Grund ist die Stadt auch weiterhin bestrebt, die Bedingungen für den Radverkehr sukzessive zu verbessern.

Zu den konkreten Anfragen:

**Frage 1: Inwieweit wurde die Radverkehrskonzeption von 1995 umgesetzt?
(Gliederung nach den festgelegten Bausteinen 1 bis 10)**

Baustein 1: Stadtteilverbindende Fahrradrouten

Route A Neustadt – Innenstadt

Diese Route ist zum Teil umgesetzt. Eine Ausschilderung ist erfolgt für das Teilstück zwischen dem Händelhaus und dem Rennbahnkreuz. Zur Realisierung des verbleibenden Teilstückes in Halle-Neustadt ist es u. a. noch erforderlich, an der Treppe im Bereich des Tulpenbrunnens eine Rampe herzustellen. Solange diese Maßnahme nicht umgesetzt ist, besteht die Möglichkeit einer vorübergehenden Routenführung über die Magistrale, die mittlerweile mit durchgehend beidseitigen Radwegen ausgestattet ist.

Route B Wörmlitz – Südstadt – Innenstadt

Im Rahmen der Abstimmungen zum konkreten Routenverlauf wurde entschieden, diese Route nicht wie in der Radverkehrskonzeption durch den Pestalozzipark und statt dessen durch die Paul-Suhr-Straße zu führen. Hauptgrund hierfür war die Vermeidung von Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern im Bereich der für die Naherholung wichtigen Parkanlage.

Durch den veränderten Verlauf ergab sich die Möglichkeit der geradlinigen Weiterführung der Route vom Zentrum bis zum Stadtteil Beesen. Diese Route wurde im Jahr 2003 ausgeschildert. Hinsichtlich der in der Radverkehrskonzeption vorgesehenen Anbindung des Stadtteils Wörmlitz ist geplant, eine abzweigende Nebenroute zu diesem Stadtteil herzustellen.

Route C Silberhöhe / Ammendorf – Innenstadt

Diese Route ist noch nicht durchgehend sicher und gut befahrbar und daher noch nicht ausgeschildert. Größerer Handlungsbedarf besteht noch in Ammendorf im Bereich zwischen der Karl-Pilger-Straße und der Alten Heerstraße, wo die vorgesehene Wegeverbindung noch gänzlich fehlt sowie in der Elsa-Brändström-Straße, wo geplant ist, beidseitige separate Radverkehrsanlagen herzustellen. Darüber hinaus fehlt auch noch die planerisch angestrebte Wegeverbindung durch das so genannte „Gießereidreieck“ zwischen Lutherplatz und Südstraße. Solange diese Verbindung nicht existiert, soll die Route aber gemäß Radverkehrskonzeption durch die parallel verlaufende Thomasiusstraße geführt werden, was bereits jetzt möglich wäre.

Route D Trotha – Innenstadt

Im Rahmen der Abstimmungen zum konkreten Routenverlauf wurde entschieden, diese Route nicht durch das Paulusviertel, sondern durch die Reilstraße zu führen. Gründe hierfür waren u. a. die geradlinigere Führung sowie die Vermeidung von Straßen mit Kopfsteinpflaster. Durch den veränderten Verlauf ergab sich die Möglichkeit der geradlinigen Weiterführung der Route vom Reileck zum Zent-

rum (Händlerhaus) bzw. in der anderen Richtung vorbei am Zoo bis zum Stadtteil Trotha. Diese Route wurde im Jahr 2003 ausgeschildert.

Route E Reideburg – Innenstadt

Diese Route ist noch nicht durchgehend sicher und gut befahrbar und daher noch nicht ausgeschildert. Nach Fertigstellung der Großprojekte Riebeckplatz, Franckestraße und Berliner Brücke besteht noch größerer Handlungsbedarf am Joliot-Curie-Platz und am Steintor (jeweils Bau von Radwegen) sowie im Routenabschnitt der Reideburger Straße zwischen der Fiete-Schulte-Straße und Alfred-Schneider-Straße sowie zwischen dem Bierrain (Büschdorf) und der Paul-Singer-Straße (Reideburg), wo der Ausbau von ländlichen Wegen erforderlich ist.

Route F Heide Süd – Innenstadt

Durch die Herstellung der neuen Straßen und Wege im Gebiet Heide-Süd ist diese Route mittlerweile durchgängig befahrbar. Dabei ist die in der Radverkehrskonzeption als „vorrübergehende Führung“ dargestellte Route über die Walter-Hülse-Straße als endgültige Führung anzusehen, da eine andere Routenführung nicht sinnvoll bzw. realistisch ist.

Komfortverbessernde Maßnahmen sollten noch am Knoten Walter-Hülse-Straße/ Heideallee sowie in der Straße Am Kirchtor (Abschnitt mit Kopfsteinpflaster) vorgenommen werden.

Route G Neustadt – Lutherplatz – Reideburg

Diese Route ist noch nicht durchgehend sicher und gut befahrbar und daher noch nicht ausgeschildert. Größerer Handlungsbedarf besteht noch in der Straße An der Feuerwache zwischen Richard-Paulick-Straße und B 80 (Herstellung von beidseitigen Radverkehrsanlagen), im Abschnitt zwischen der Kiesgrube Saaleaue und den Pulverweiden (Ausbau der Wege), im Abschnitt zwischen der Hafenbahnbrücke und dem Böllberger Weg (Ausbau der Wege), in der Julius-Ebeling-Straße (Verbesserung der Fahrbahnoberfläche), in der Leipziger Chaussee zwischen Zum Heizkraftwerk und Kanenaer Weg (Herstellung von beidseitigen Radverkehrsanlagen), im Abschnitt zwischen der Leipziger Chaussee und Krienitzweg (Herstellung von Radverkehrsanlagen im Zuge der Osttangente), im Abschnitt entlang des Hufeisensees (Ausbau der Wege) sowie in der Delitzscher Straße zwischen Bierrain und Paul-Singer-Straße (Herstellung von Radverkehrsanlagen).

Route H Tornau – Büschdorf – Döllnitz

Diese Route entspricht weitestgehend der zwischen Peißen und Osendorf ausgeschilderten Route des Reide-Radwanderweges. Sie ist weitestgehend gut bis mäßig befahrbar, mit Ausnahme der Abschnitte zwischen Stichelsdorf und Reideburg (Straße mit Kopfsteinpflaster), zwischen Reideburg und Büschdorf (schlecht befahrbare Wege) sowie in der Ortslage Osendorf (ebenfalls Kopfsteinpflaster). In den Anschlussbereichen ist auch noch die Schaffung einer Radverkehrsanlage entlang der Verbindungsstraße zwischen Mötzlich und Zöberitz sowie entlang der Landesstraße zwischen Osendorf und Döllnitz erforderlich.

Baustein 2: Rekonstruktion vorhandener Radverkehrsanlagen

In folgenden Straßen wurden seit 1995 Ausbaumaßnahmen vorgenommen, in deren Zusammenhang auch eine Rekonstruktion der vorhandenen Radverkehrsanlagen erfolgte:

Jahr	<i>Straße</i>	Länge der Radwege (km) ¹
1995	Richard-Paulick-Straße	0,90
1996	Reilstraße und Trothaer Straße (Teilabschnitte)	0,40
1997	Reilstraße und Trothaer Straße (Teilabschnitte)	1,60
1998	Reilstraße und Trothaer Straße (Teilabschnitte)	1,25
2000	Am Bruchsee (zw. Magistrale u. A.-Einstein-Straße)	0,45
2000	An der Magistrale (Teilabschnitte)	1,10

¹ Die angegebene Länge bezieht sich auf die Länge des Straßenabschnittes, an denen Radwege realisiert wurden. Bei einseitigen Einrichtungs-Radwegen wurde der Wert halbiert.

2000	Dölauer Straße	1,10
2000	Ludwig-Wucherer-Straße	0,90
2001	An der Magistrale (Teilabschnitte)	0,75
2002	An der Magistrale (Teilabschnitte)	0,95
2002	Weststraße (zw. Magistrale u. Th.-Storm-Straße)	0,25
	Gesamt:	9,65

Darüber hinaus wurden in folgenden Straßen durch Neu- oder Umbaumaßnahmen gänzlich neue Radverkehrsanlagen geschaffen:

Jahr	Straße	Länge der Radwege (km)
1995	Rosenfelder Straße	0,40
1995	Zollrain (zw. Zscherbener Straße u. B 80)	0,90
1996	Delitzscher Straße (Ortslage Reideburg)	0,90
1997	Eierweg (zw. Kaiserslauterer Str. u. Röpzig)	0,70
1997	Porphyrsstraße	0,80
1998	Berliner Straße (zw. Paracelsustr. u. Berliner Brücke)	0,65
1998	Blumenauweg	0,50
1999	An der Saalebahn	0,35
1999	Binnenhafenstraße	0,70
1999	Kaiserslauterer Straße (zw. Eierweg u. Bremer Straße)	0,65
2000	Dieselstraße	1,10
2000	Freyburger und Weißenfelser Straße	1,80
2000	Industriestraße (zw. Merseburger Str. u. Eisenbahnstr.)	0,60
2000	Leipziger Chaussee (Bereich Anschluss Europachaussee)	0,50
2001	Begonienstraße (zw. Lilienstraße u. Blücherstraße)	0,25
2001	Blücherstraße	1,00
2001	Hansering (zw. J.-Curie-Platz u. Rathausstraße)	0,30
2001	Kröllwitzer Straße	0,45
2001	Thüringer Straße	1,00
2002	Europachaussee (zw. C.-Irmischer-Str. u. Dieselstraße)	1,95
2002	Industriestr. (zw. Merseburger Str. u. Str. d. Waggonbauer)	0,30
2002	Karlsruher Allee (zw. Hanoier Str. u. Th.-Weber-Str.)	0,40
2003	Hansering (zw. Rathausstr. u. Leipziger Str.)	0,30
2003	Herrenstraße und Glauchaer Platz	0,40
2003	Moritzzwinger und Franckeplatz	0,30
2004	Magdeburger Chaussee (Bereich Kaufland)	0,15
2004	Messestraße	0,35
2004	Riebeckplatz (Teilabschnitte)	0,20
2005	Berliner Straße (Abschnitt Berliner Brücke)	0,40
2005	Freiimfelder Straße (zw. Berliner Brücke u. Gerlachstr.)	0,10
2005	Riebeckplatz (Teilabschnitte)	0,40
2005	Waisenhausring	0,35
2005	Weststraße (zw. B 80 u. Bergstraße)	1,10
	Gesamt:	20,25

Baustein 3: Entschärfung konfliktträchtiger Knotenpunkte und Zwangspunkte im Netz

Im Rahmen der obligatorischen Sitzungen der von der Polizei einberufenen Verkehrsunfallkommission wird das aktuelle Unfallgeschehen ausgewertet. Sofern dabei Unfallschwerpunkte mit Radfahrer-beteiligung festgestellt werden, ist die Stadt angehalten, Möglichkeiten zur Entschärfung dieser Unfallschwerpunkte zu prüfen und wenn möglich entsprechende Maßnahmen durchzuführen.

Ein Beispiel hierfür ist die bauliche Umgestaltung der Einmündung Wörlitzer Straße/ Max-Lademann-Straße, an der das Unfallgeschehen nach Umsetzung der Maßnahme deutlich zurückging.

Zu den in der Radverkehrskonzeption benannten konkreten Problempunkten ist folgendes zu sagen:

Riebeckplatz

Dieser Platz wird bekanntlich zur Zeit baulich neu gestaltet und dabei u. a. auch mit sicheren Verkehrsführungen für Radfahrer ausgestattet.

Glauchauer Platz

Dieser Platz wurde im Rahmen des Straßenbahnprojekts umgestaltet und dabei ringsum mit separaten Radwegen versehen. Diese Radwege sind verknüpft mit Anschluss-Radwegen bzw. –routen am Moritzzwinger, An der Moritzkirche, Herrenstraße/ Gebiet Spitze, Kefersteinstraße und Steg.

Weinbergweg/ Heideallee

An diesem Knoten wurden in den vergangenen Jahren kleinere Maßnahmen zur Verbesserung der Querungsbedingungen umgesetzt. Da die Situation jedoch noch nicht abschließend befriedigend ist, wird weiterhin das Ziel verfolgt, diesen Knoten komplett umzugestalten.

Karlsruher Allee/ Franz-Mohr-Straße (heute Kaiserslauterer Straße)

Dieser Knoten wurde komplett umgestaltet und weist heute eine Kreisverkehrsführung mit separaten Radwegen auf. Das Unfallgeschehen ist dadurch spürbar zurückgegangen.

Verbesserungen der Bedingungen an Eisenbahnquerungsstellen

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahnstrecke zwischen der Dieselstraße und Ammendorf wurde auch eine neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke im Zuge der Industriestraße errichtet. Darüber hinaus wird derzeit die Eisenbahnbrücke in Ammendorf (Regensburger Straße) erneuert, wo u. a. vorgesehen ist, die beidseitigen Fußwege auf 2,25 m zu verbreitern.

In der Delitzscher Straße wurden mittlerweile alle relevanten Eisenbahnbrücken erneuert. Der dortige Bau von separaten Radwegen wird demnächst im Zuge der Baumaßnahmen zum Straßenbahnprojekt erfolgen.

Baustein 4: Ergänzung von Radverkehrsanlagen und fahrradverträgliche Fahrbahngestaltung im Hauptverkehrsstraßennetz

Folgende der im Punkt Baustein 2 genannten Straßen mit neuen Radverkehrsanlagen sind auch gemäß Radverkehrskonzeption Teil des „Hauptstraßennetzes mit Radverkehrsanlagen bzw. fahrradverträglicher Fahrbahngestaltung“:

<i>Straße</i>	Länge der Radwege (km)
An der Magistrale	2,80
An der Saalebahn	0,35
Berliner Straße	1,05
Binnenhafenstraße	0,70
Delitzscher Straße (Ortslage Reideburg)	0,90
Dieselstraße	1,10
Dölauer Straße	1,10
Eierweg (zw. Kaiserslauterer Str. u. Röpzig)	0,70
Europachausee (zw. C.-Irmischer-Str. u. Dieselstraße)	1,95
Freimfelder Straße (zw. Berliner Brücke u. Gerlachstr.)	0,10
Freyburger und Weißenfelser Straße	1,80
Hansering	0,60
Herrenstraße und Glauchaer Platz	0,40

Industriestr. (zw. Merseburger Str. u. Str. d. Waggonbauer)	0,30
Karlsruher Allee (zw. Hanoier Str. u. Th.-Weber-Str.)	0,40
Kröllwitzer Straße	0,45
Leipziger Chaussee (Bereich Anschluss Europachaussee)	0,50
Ludwig-Wucherer-Straße	0,90
Magdeburger Chaussee (Bereich Kaufland)	0,15
Moritzzwinger und Franckeplatz	0,30
Reilstraße und Trothaer Straße	3,25
Richard-Paulick-Straße	0,90
Riebeckplatz	0,60
Rosenfelder Straße	0,40
Waisenhausring	0,35
Weststraße	1,35
Zollrain (zw. Zscherbener Straße u. B 80)	0,90
Gesamt:	24,30

In folgenden Straßen des Hauptverkehrsstraßennetzes wurden darüber hinaus Radverkehrsanlagen hergestellt, ohne dass ein grundhafter Ausbau der Straße erfolgte:

Straße	Länge der Radwege (km)
Am Tagebau (zwischen Regensburger Str. u. Kanuzentrum)	1,30
Bernburger Straße	0,30
Nordstraße (zwischen Dölauer Straße und Heidering)	1,10
Talstraße (zwischen Kröllwitzer Str. und E.-Grube-Straße)	0,70
Gesamt:	3,40

In folgenden Straßen konnten bzw. sollten aus verschiedenen Gründen keine separaten Radverkehrsanlagen realisiert werden. Dafür wurde aber zumindest auf eine fahrradverträgliche Fahrbahngestaltung geachtet:

Straße	Straßenlänge (km)
An der Witschke	0,90
Braunschweiger Bogen und Soltauer Straße	0,75
Große Ulrichstraße und Kleinschmieden	0,25
Kleine Ulrichstraße	0,35
Schmeerstraße und Rannische Straße	0,45
Seebener Straße zw. Fährstraße und Trothaer Straße	1,10
Gesamt:	3,80

Zu den in der Radverkehrskonzeption aufgeführten Maßnahmen zur „Fahrradplanung auf der Fahrbahn“ kann folgendes resümiert werden:

Sonderspuren für den Radverkehr

Hierzu gehören vor allem Radfahrstreifen und Schutzstreifen. Diese Streifen können angelegt werden, wenn bestimmte verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen (u. a. Fahrbahnbreite, Verkehrsbelegung) gegeben sind.

Radfahrstreifen wurden in folgenden Straßen realisiert:

Jahr	Straße	Länge der Radwege (km)
1998	Giebichensteinbrücke	0,15
2000	Albert-Einstein-Straße	0,70
2000	Hallorenstraße (zw. Magistrale u. Gerberastraße)	0,35

2000	Heideallee (Westseite)	0,35
2003	Ernst-Grube-Straße (zw. Talstraße u. Weinbergweg)	0,25
2005	Hallorenstraße (zw. Gerberastr. u. Lise-Meitner-Straße)	0,35
	Gesamt:	2,15

Schutzstreifen (früher „Angebotsstreifen“) wurden in der Stadt Halle bislang noch nicht realisiert.

Punktuelle Abbiegehilfen

An einigen signalisierten Knotenpunkten wurden Möglichkeiten des direkten Linksabbiegens oder des nicht abgesetzten indirekten Linksabbiegens angeboten. Diese Führungsformen kamen u. a. zur Anwendung an mehreren Knotenpunkten im Zuge der Magistrale (Umsetzung im Rahmen Straßenbahnprojekt), am Knoten Ludwig-Wucherer-Straße/ Willy-Lohmann-Straße, am Knoten Merseburger Straße/ Thüringer Straße oder auch am Knoten Merseburger Straße/ Huttenstraße.

Fakultative Radwege (Beschilderung „Gehweg-Radfahrer frei“)

Da es bei dieser Führungsform zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern kommen kann, sollte sie nur dann zur Anwendung kommen, wenn die Schaffung separater Radverkehrsanlagen nicht möglich oder nicht zweckmäßig ist und dem Radverkehr z. B. aufgrund hoher Kfz-Stärken dennoch eine Möglichkeit der Führung außerhalb der Fahrbahn angeboten werden soll.

So wurden u. a. an folgenden Stellen Fußwege für Radfahrer frei gegeben: Delitzscher Straße (zw. Paul-Singer-Straße und Ortsausgang), Delitzscher Straße (zw. Käthe-Kollwitz-Straße und Hochweg), im Pestalozzipark, am Franckeplatz oder auch am Riebeckplatz.

Veloweiche

Diese Führungsform fand in Halle bislang noch keine Anwendung.

Ampelvorlauf für Radfahrer

Eine solche Schaltung wurde an einigen Knotenpunkten eingeführt. Beispielhaft genannt seien die Knoten Magdeburger Straße/ Krausenstraße, Magdeburger Straße/ Straße der OdF, Reilstraße/ Wolfensteinstraße sowie mehrere Knoten im Zuge der Magistrale.

Bus- und fahrradverträgliche Plateauaufpflasterungen

Derartige Einbauten fanden in Halle bislang noch keine Anwendung.

Aufgeblasener Fahrradaufstellstreifen

Auch diese Führungsform fand in Halle bislang noch keine Anwendung.

Gezielt gestalteter Mischverkehr von Straßenbahn und Fahrrad

Insbesondere in den historisch entstandenen Haupteinfallstraßen zum Stadtzentrum kommt es zu Nutzungskonflikten zwischen dem Straßenbahn- und dem Radverkehr. Die Ursache hierfür liegt in den begrenzten Straßenraumbreiten, die eine Herstellung von separaten Radverkehrsanlagen in der Regel nicht ermöglichen. Da häufig auch keine akzeptablen Alternativführungen für den Radverkehr zur Verfügung stehen, wurde in den meisten dieser Straßen der Kompromiss eingegangen, den Radverkehr auch in den Gleisbereichen zuzulassen. Beispiele hierfür sind der Steinweg, die Rannische Straße, die Schmeerstraße oder auch die Geiststraße.

Die Erfahrungen zeigen bislang, dass ein solcher Mischverkehr bei gegenseitiger Rücksichtnahme relativ reibungslos funktioniert. Dies auch deshalb, da die Durchschnittsgeschwindigkeiten von Radfahrern und Straßenbahnen (mit Beachtung der Haltestellen-Halte) in etwa gleich sind.

Zulassung des Radverkehrs auf Busspuren

Diese Führungsform fand in Halle bislang noch keine Anwendung, da keine Busspuren existieren, wo eine solche Führung sinnvoll wäre.

Baustein 5: Radverkehrsführung im Altstadtkern und am Altstadtring

Die in der Radverkehrskonzeption aufgeführten Zufahrten zum Marktplatz sind für den Radverkehr nutzbar und gut befahrbar. Sie stellen die Ergänzung zu den im Punkt Baustein 4 genannten Haupteinfallstraßen mit Straßenbahnverkehr dar. Im Zusammenhang mit der aktuellen Umgestaltung des

Marktplatzes ist darüber hinaus vorgesehen, dass Radfahrer den Marktplatz künftig auf den baulich abgetrennten Gleisbereichen überfahren dürfen.

Auf den übrigen Marktplatzflächen sowie in der Leipziger Straße zwischen Marktplatz und Röserstraße ist der Radverkehr gemäß Stadtratsbeschluss nur in der Zeit zwischen 20:00 und 9:00 Uhr erlaubt. Für die Leipziger Straße ist für die Sperrzeit eine Alternativroute über die Rathausstraße, den Hanseering und die Martinstraße ausgeschildert worden. Die ebenfalls vorgesehene Alternativroute zwischen Rathausstraße und Händelhaus ist dagegen noch nicht ausgeschildert, vor allem da in 2 Straßen die verkehrlichen Voraussetzungen für die Öffnung der dortigen Einbahnstraßen für den Radverkehr noch nicht gegeben sind.

Baustein 6: Saale-Radwanderweg und andere landschaftsbezogene Freizeitrouten

Der überregional bedeutsame Saale-Radwanderweg wurde in Halle 1998 ausgeschildert und eröffnet. Im Vorfeld dessen wurden einige wichtige Baumaßnahmen wie z. B. der Wegeausbau zwischen Neuragoczy und Lettin, zwischen Lettin und Kröllwitz (Bereich Kläranlage) oder auch der Umbau der Hafentbahnbrücke samt Rampe umgesetzt. Im vergangenen Jahr wurde darüber hinaus eine wesentliche Qualitätsverbesserung durch den Bau einer Unterführung der B 91 für das Teilstück zwischen Planena und Schkopau erzielt.

Bei einer von der AG Saale-Radwanderweg beauftragten Qualitätskontrolle wurde festgestellt, dass ca. 90 % der Route im Gebiet der Stadt Halle in Ordnung sind (gut befahrbare Oberfläche, Breite > 2,50 m). In den übrigen Bereichen sind vor allem Maßnahmen zur Verbesserung der Wegoberfläche erforderlich. Dies betrifft konkret die Routenabschnitte zwischen Planena und der Stadtgrenze bei Rattmannsdorf, zwischen der Hafentbahnbrücke und dem Holzplatz sowie zwischen Mansfelder Straße und Peißnitzinsel.

Zu den übrigen in der Radverkehrskonzeption aufgeführten Freizeitrouten ist folgendes zu sagen:

Freizeitroute Neustadt-Nord

Mit der Herstellung der Hauptwege im Grünzug „Weinbergwiesen“ (Heide-Süd) sowie des Uferweges südlich des Heidesees wurde diese Route durchgängig gut befahrbar gemacht. Ein Teil dieser Route wurde als „Radfernweg Saale-Harz“ ausgeschildert.

Freizeitroute Neustadt-Süd

Diese Route ist durchgängig befahrbar und weist größtenteils eine gute bis mäßige Wegeoberfläche auf. Eine Verbesserung des Weges ist insbesondere im Bereich des Steinbruchsees, der Angersdorfer Teiche sowie nördlich der Pferderennbahn erforderlich. Der Bau einer gemäß Radverkehrskonzeption vorgesehenen Brücke über die S-Bahn zwischen Zscherbener Straße und B 80 wird unter derzeitigen Gesichtspunkten als nicht vertretbar angesehen, zumal unmittelbar an der B 80 eine zumutbare Alternativführung zur Verfügung steht.

Freizeitroute Dölauer Heide

Diese Route ist durchgängig befahrbar und weist größtenteils eine gute Wegeoberfläche auf. Den einzigen Problempunkt stellt die versetzte Querung über die stark befahrene Salzmünder Straße dar. Unter anderen aus diesem Grund ist hier der Bau eines straßenbegleitenden Fuß- und Radweges auf der ehemaligen S-Bahntrasse dringend erforderlich.

Freizeitroute Petersberg

Mit dem Ausbau des Franzosensteinweges wurde das wichtigste Teilstück dieser Route im Jahr 2003 baulich hergestellt. Die übrigen Streckenabschnitte waren bereits vorher vorhanden und relativ gut befahrbar. Handlungsbedarf besteht lediglich noch in Hinsicht auf die Verbesserung des Wegebelages im Bergschenkenweg (nördlich Gottfried-Keller-Straße).

Freizeitroute Halle-Südost

Mit dem Bau der Radwege bzw. Alternativführungen im Zuge der Haupterschließungsstraße Gewerbegebiete Halle-Ost wurde eine durchgängige Befahrbarkeit für diese Route hergestellt. Handlungsbedarf besteht noch im Bereich der Industriestraße zwischen Straße der Waggonbauer und Weißenfesler Straße, wo der Bau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen erforderlich ist. Darüber hinaus sollten auch Verbesserungen an der Wegeoberfläche im Bereich des Hufeisensees (Westseite) vor-

genommen werden.

Freizeitroute Lettin - Dölau – Salzmünde

Diese Route ist als solche noch nicht vorhanden. Vor allem fehlen dabei die Wege, die gemäß Radverkehrskonzeption nördlich um den Stadtteil Dölau herum führen. Hierzu ist die grundsätzliche Frage zu stellen, ob es unter dem Aspekt der anderen Notwendigkeiten im Stadtgebiet überhaupt sinnvoll und vertretbar ist, auf die Herstellung dieser heute zum Teil noch gar nicht vorhandenen Wege hinzuwirken.

Die in der Radverkehrskonzeption dargestellte Verbindungsrouten zwischen Lieskau-Waldheil und Dölau ist dagegen bereits heute vorhanden und gut befahrbar. Ebenfalls vorhanden und größtenteils auch gut befahrbar ist die Weiterführung der Route durch den Stadtteil Heide-Nord bis zur Anbindung an den Saale-Radwanderweg im Bereich der Kläranlage Lettin.

Für die Herstellung der Verbindung zwischen Dölau und Lieskau sollte auch weiterhin auf den Ausbau der alten Bahntrasse (Hettstedter Bahn) hingewirkt werden. Auf dieser Trasse könnte die Route dann auch weiter nach Salzmünde (OT Benkendorf) und andere Orte im westlichen Saalkreis geführt werden.

Folgende Freizeitrouten sind in der Radverkehrskonzeption nicht explizit benannt, wurden aber dennoch hergestellt und ausgeschildert:

Reide-Radwanderweg

Diese regionale Route verläuft entlang des Reidebaches von Peißen bis zur Mündung bei Halle-Osendorf. Sie ist weitestgehend gut befahrbar, mit Ausnahme der Abschnitte zwischen Stichelsdorf und Reideburg (Straße mit Kopfsteinpflaster), zwischen Reideburg und Büschdorf (schlecht befahrbare Wege) sowie in der Ortslage Osendorf (ebenfalls Kopfsteinpflaster). Wichtigste Ausbaumaßnahme war die Herstellung des Verbindungsweges zwischen Büschdorf und Kanena.

Radfernweg Saale - Harz

Hierbei handelt es sich um eine von Land als überregional bedeutsam eingestufte Radroute, die die Verbindung vom Saale-Radwanderweg in Halle zum Harzrundweg bei Wippra herstellt. Der Teilabschnitt im Stadtgebiet Halle führt durch den Grünzug „Weinbergwiesen“ und die Dölauer Heide und ist gut bis sehr gut befahrbar. Den einzigen Problempunkt stellt die versetzte Querung über die stark befahrene Salzmünder Straße in der Dölauer Heide dar. Unter anderem aus diesem Grund ist hier der Bau eines straßenbegleitenden Fuß- und Radweges auf der ehemaligen S-Bahntrasse dringend erforderlich.

Baustein 7: Durchlässigkeit in den Stadtteilnetzen

Insbesondere nach Hinweisen aus der Bevölkerung hat die Stadt in den vergangenen Jahren diverse Maßnahmen zur Verbesserung der Durchlässigkeit in den Stadtteilnetzen ergriffen. Hierzu zählen u. a. Instandsetzungsmaßnahmen an Straßen und Wegen, Bordabsenkungen an Übergangsstellen oder die Ergänzung des Wegenetzes in Wohngebieten.

Besonders hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang eine Änderung in der städtischen Benutzungssatzung für öffentliche Grünflächen und Parkanlagen. So ist es nunmehr für Radfahrer möglich, in diesen Bereichen alle Wege legal zu befahren, die eine Mindestbreite von 2,0 m haben.

Hinsichtlich der Zulassung des Radverkehrs entgegen Einbahnstraßen kann festgestellt werden, dass mittlerweile ca. ein Viertel der vorhandenen Einbahnstraßen mit der entsprechenden Beschilderung versehen wurde. Beispiele hierfür sind der Steinweg, die Rannische Straße, Schmeerstraße, Geiststraße, Kleine Ulrichstraße, Emil-Abderhalden-Straße, Breite Straße oder Maxim-Gorki-Straße.

Die Stadt wird auch weiterhin bestrebt sein, diese Form der Netzverdichtung für Radfahrer zu realisieren. Allerdings kann dies nur dann erfolgen, wenn in der jeweiligen Straße die laut Gesetzgeber geforderten verkehrlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

Zur Umsetzung des beschlossenen Tempo-30-Zonen-Konzeptes ist festzustellen, dass mittlerweile ca. 70 % der vorgesehenen Tempo-30-Zonen ausgeschildert sind. Die übrigen Zonen sollen in Abhängigkeit von den finanziellen Mitteln in den nächsten Jahren umgesetzt werden.

Die der Radverkehrskonzeption benannte Möglichkeit des Einbaus von ebenen Pflasterstreifen in Straßen mit Kopfsteinpflaster wurde bislang noch nicht zur Anwendung gebracht, da diese Lösung bislang nicht vom Denkmalschutz akzeptiert wurde. Im übrigen standen hierfür bislang keinerlei finanzielle Mittel zur Verfügung.

Lediglich bei Maßnahmen des grundhaften Straßenausbaus ist es in einigen Fällen gelungen, altes Kopfsteinpflaster durch ebenes Pflaster oder Asphalt zu ersetzen. Allerdings waren hier vor allem Argumente des Lärmschutzes und der Kosten ausschlaggebend.

Baustein 8: Fahrradparken

Hinsichtlich der in der Radverkehrskonzeption vorgestellten Möglichkeit des Einführens einer Fahrradabstellsatzung ist zu sagen, dass die Stadtverwaltung den Entwurf einer solchen Satzung dem Stadtrat zweimal vorgelegt hat mit dem Ergebnis, dass diese Satzung nicht beschlossen wurde.

Für den öffentlichen Raum hat die Stadtverwaltung in den vergangenen Jahren verschiedene Aktivitäten zur Verbesserung des Angebotes an anspruchsgerechten Fahrradabstellmöglichkeiten unternommen. So wurden u. a. an folgenden Stellen im Innenstadtbereich neue Fahrradbügel errichtet:

Standort	Ständerzahl
Alter Markt	9
Große Klausstraße	8
Gustav-Anlauf-Straße	9
Hackebornstraße	3
Hallmarkt	4
Hansering, Technisches Rathaus	19
Hauptpost	10
Kleine Marktstraße	16
Kleine Ulrichstraße	9
Kleiner Berlin	4
Leipziger Straße, einschl. Platz am Leipziger Turm	39
Markplatz, vor dem Ratshofgebäude	20
Marktplatz, vor Kaufhof	54
Marktplatz, vor Wöhrl	6
Opernhaus	7
Platz hinter der Konzerthalle	15
Rathausstraße	6
Riebeckplatz und Bahnhofsvorplatz	90
Universitätsring	11
Zapfenstraße	4
Gesamt:	343

Im Rahmen der Umbaumaßnahmen auf dem Marktplatz und der unteren Rathausstraße wird es an den dortigen Standorten zu zahlenmäßigen Veränderungen kommen. Dabei ist vorgesehen, die Anzahl an Fahrradbügeln weiter zu erhöhen.

Baustein 9: Fahrrad und Bahn

Insbesondere im Rahmen des Straßenbahnprojektes Hauptbahnhof – Neustadt wurden eine Reihe neuer Bike-&-Ride-Standorte errichtet. Zu nennen sind dabei insbesondere die Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen Rennbahn, An der Feuerwache, S-Bahnhof Neustadt, Schwimmhalle und An der Eselsmühle. Im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes wurden außerdem 30 Fahrradbügel unmittelbar an der Haltestelle Hauptbahnhof-Nord (Fußgängerunterführung) und 60 Fahrradbügel an der Ostseite des Bahnhofsvorplatzes aufgestellt.

Darüber hinaus existieren B&R-Anlagen an den Straßenbahnhaltstellen Trotha, Frohe Zukunft, Bessen, Südstadt, Heide und Kröllwitz sowie an den S-Bahn-Haltepunkten Trotha, Wohnstadt-Nord, Desauer Brücke, Silberhöhe, Südstadt, Zscherbener Straße und Halle-Messe.

In der Regel bestehen die B&R-Anlagen aus 10 bis 20 fest eingebauten Fahrradbügeln. Eine Überdachung ist zwar grundsätzlich wünschenswert, konnte aber aus Kostengründen nicht an jedem Standort realisiert werden. Die in der Radverkehrskonzeption beschriebenen Fahrradboxen konnten an ÖPNV-Haltestellen leider bislang noch nicht realisiert werden, vor allem da städtebauliche und/oder finanzielle Aspekte dagegen sprachen.

Schließlich ist zu erwähnen, dass seit einigen Jahren in Halle die Möglichkeit besteht, Fahrräder kostenlos in Bussen und Bahnen der HAVAG zu befördern. Gleiches gilt auch für Busse im sachsen-anhaltinischen Gebiet des MDV sowie für Nahverkehrszüge im Land Sachsen-Anhalt.

Baustein 10: Information und Öffentlichkeitsarbeit

Seit Bestehen der Radverkehrskonzeption ist die Stadtverwaltung stetig bestrebt, sowohl die Inhalte dieser Konzeption öffentlichkeitswirksam zu vermitteln, als auch über konkret realisierte Maßnahmen zu informieren.

Dazu wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche Presseinformationen herausgegeben, Gespräche mit Medienvertretern geführt oder auch spezielle Veranstaltungen zum Thema durchgeführt.

Im Bereich der Printmedien hat die Stadt zum Beispiel Faltblätter zu den Themen Radverkehrskonzeption, richtiges Verkehrsverhalten an Knotenpunkten, Saale-Radwanderweg, Radfernweg Saale – Harz oder auch Reide-Radwanderweg herausgebracht.

Die umfangreichste Veröffentlichung zum Radverkehr ist der „Rad- und Wanderstadtplan der Stadt Halle (Saale)“, der mittlerweile in seiner 2. Auflage vorliegt. Hierin enthalten ist ein amtlicher Stadtplan, in dem alle für Radfahrer wichtigen Straßen und Wege besonders gekennzeichnet und zahlreiche weitere nützliche Informationen wie z. B. Wegequalität, Steigungen, Fahrradabstellmöglichkeiten etc. enthalten sind. Im dazugehörigen Beiheft werden u. a. Radrouten vorgestellt, Touren empfohlen, Ansprechpartner und Adressen rund ums Radfahren aufgelistet und vieles mehr. Aufgrund der relativ guten Nachfrage wird die Stadt voraussichtlich im Jahr 2007 die 3. Auflage dieses Planes herausbringen.

Frage 2: Sind der Verwaltung die von ADAC und ADFC vorgenommenen Städterankings bekannt? Welche Schlussfolgerungen hat die Verwaltung daraus gezogen?

Die vom ADAC und ADFC vorgenommenen Städterankings sind der Stadtverwaltung bekannt. Schlechte Noten erhielt die Stadt Halle dabei vor allem bei den Themen Radverkehrsnetz und Wegweisung, Unfallhäufigkeit und -vermeidung, Sicherheit auf Radwegen, Falschparker auf Radwegen, Radverkehrsführungen an Baustellen, Reinigung von Radwegen, Fahrkomfort, Ampelschaltungen, Abstellplätze, Serviceangebote.

Gemäß der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) ist grundsätzlich vorgesehen, dass diese Defizite mittelfristig beseitigt werden. Aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel konnte die Stadt in den vergangenen Jahren jedoch nur einen Teil der wünschenswerten Radverkehrsmaßnahmen umsetzen (vgl. Ausführungen zu Frage 1).

In diesem Zusammenhang muss auch berücksichtigt werden, dass in DDR-Zeiten keine gezielte und systematische Förderung des Radverkehrs betrieben wurde. Obwohl auch in dieser Zeit Radwege insbesondere im Umfeld von Großbetrieben wie Waggonbau Ammendorf oder BUNA gebaut wurden, gab es auch viele Straßenbauaktivitäten, bei denen der Radverkehr keinerlei Berücksichtigung fand. Beispiele hierfür sind der Riebeckplatz, das Steintor, die Franckestraße, Vogelweide oder der Südstadtring. Die hierbei entstandenen Netzlücken stellen zum Teil bis heute noch Probleme für den Radverkehr dar.

Dazu kommt, dass sowohl in DDR-Zeiten, als auch in der Zeit danach, kaum spürbare Qualitätsverbesserungen am innerstädtischen Nebenstraßennetz vorgenommen wurden. Aufgrund des dort häufig vorhandenen Kopfsteinpflasters stellen diese Straßen für Radfahrer keine Alternativen zu den Hauptverkehrsstraßen dar (im Unterschied zu den alten Bundesländern, wo die Nebenstraßen zu-

meist gut befahrbar sind).

Es wird deutlich, dass in Sachen Radverkehr, aber auch Straßenbau allgemein, noch ein immenser Nachholbedarf existiert, der nicht in wenigen Jahren erledigt werden kann. Es wird daher in den kommenden Jahren nötig sein, die wenigen zur Verfügung stehenden Eigenmittel, in Kombination mit den verschiedenen Fördermöglichkeiten, möglichst effizient für derartige Maßnahmen zu verwenden.

Frage 3: Welche weiteren Maßnahmen sind wann geplant?

Hierzu möchten wir grundsätzlich verweisen auf die „Bedarfslisten Verkehr“, die die Verwaltung dem Planungsausschuss jährlich zur Information vorlegt. Hinsichtlich Radverkehr sind dabei folgende Gliederungspunkte von Interesse:

- 1.1. Straßenneubau,
- 1.2. Straßenraumgestaltung,
- 1.3. Neubau Rad- und Fußwege,
- 1.4. Straßenerhaltung,
- 1.5.2. Fahrradabstellanlagen,
- 1.6. Brückenbau,
- 2.1. Neubau ÖV-Maßnahmen,
- 2.2. Gleisrekonstruktion mit komplexer Straßenraumgestaltung,
- 2.3. Gleisrekonstruktion im Bestand,
- 2.6. Schnittstellen,
- 3.1. Lichtzeichenanlagen,
- 3.5. Wegweisung,
- 3.6. Verkehrsberuhigung (Beschilderung T-30-Zonen).

Konkret werden dabei zurzeit folgende Maßnahmen planerisch vorbereitet bzw. bereits umgesetzt:

Punkt 1.1., Straßenneubau:

- Radwege Vossstraße,
- Fuß- und Radweg entlang HES.

Punkt 1.2., Straßenraumgestaltung:

- Marktplatz (Gleisbereiche sollen für Radfahrer befahrbar sein),
- Fuß- und Radweg an Anschlussstelle Halle-Ost,
- Radwege Delitzscher Straße,
- Radwege im Bereich Hubertusplatz.

Punkt 1.3., Neubau Rad- und Fußwege:

- Ersatzwegeverbindung Königliches Pädagogium,
- Anschluss-Radwege Riebeckplatz,
- Fuß- und Radweg entlang L 170 zwischen Osendorf und Döllnitz.

Punkt 1.6., Brückenbau:

- Radwege Berliner Brücke.

Punkt 2.1., Neubau ÖV-Maßnahmen:

- Radwege Riebeckplatz und Franckestraße.

Punkt 2.2., Gleisrekonstruktion mit komplexer Straßenraumgestaltung

- Radwege Delitzscher Straße.