

Mit Beschluss des Stadtrates der Stadt Halle (Saale) vom 09.08.1995 (Beschlussnummer: 95/I-11/208) wurde eine Radverkehrskonzeption beschlossen.
Ziffer 4 des Beschlusstextes lautet:

"In Anlehnung an den gegenwärtigen Radfahreranteil (10%) in der Stadt Halle an den genutzten Verkehrsmitteln wird die Stadt Halle dem Beispiel Leipzigs folgend (jährliche Aufwendungen in Höhe von 7% des Straßenbausetats orientiert an dem Anteil der Radfahrer am Verkehr) einen festen jährlichen Sockelbetrag des Straßenbausetats in vergleichbarer Höhe für die Radverkehrsförderung aufwenden. Dafür sollen alle im Abschnitt 6 der Radverkehrskonzeption aufgeführten Möglichkeiten der Umsetzung und Finanzierung der Radverkehrskonzeption z.B. Ablösemittel der KFZ-Stellplatzpflicht (§ 52 Abs. 8 Nr. 3 BauO LSA) ausgeschöpft werden."

Ich frage:

1. **Welche jährlichen Beträge wurden zur Förderung des Radverkehrs in den Jahren 2001 bis 2005 tatsächlich für die Radverkehrsförderung ausgegeben (absolut und prozentual gemessen am Etat für den Straßenbau)?**
2. **Aus welchen Haushaltsstellen setzen sich die aufgewendeten Beträge zusammen? (bitte exemplarisch für 2001 und 2005 ausführen)**
3. **Inwiefern wurde dem Begriff des "festen Sockelbetrages" Rechnung getragen?**
4. **Welche Erkenntnisse hat die Stadtverwaltung über die Entwicklung des Radfahreranteils an den genutzten Verkehrsmitteln in den Jahren 2001 bis 2005?**
5. **Sollten die prozentualen Anteile der Mittel für die Förderung des Radverkehrs unter denen des tatsächlichen Anteils des Radverkehrs an den genutzten Verkehrsmitteln liegen: Welche Gründe existieren für die Nichteinhaltung des Stadtratsbeschlusses?**
6. **Wie gedenkt die Stadtverwaltung zukünftig mit diesem Stadtratsbeschluss umzugehen?**

Antwort der Verwaltung:

Die Beantwortung der Anfragepunkte 1 bis 3, 5 und 6 erfolgt zur 21. Sitzung des Stadtrates am 26.04.2006.

Begründung:

Die Recherchen zum Umfang der anteiligen Baukosten für Maßnahmen der Radverkehrsförderung und zur Größe des Anteils aus dem Etat des Straßenbaues der Jahre 2001 bis 2005 erfordern auf Grund des erheblichen Prüfungsumfanges der Unterlagen aller relevanten Straßenbauobjekte einen größeren Zeitaufwand. Zum Punkt 4 der Anfrage, welche Erkenntnisse die Stadtverwaltung über die Entwicklung des Radfahreranteils an den genutzten Verkehrsmitteln in den Jahren 2001 bis 2005 hat, liegen Ergebnisse aus Erhebungen der Technischen Universität Dresden vor. Die Technische Universität Dresden ermittelte mit dem System repräsentativer Verkehrserhebungen in den Jahren 1998 und 2003 im Auftrag der Stadt Halle Radverkehrsanteile in Höhe von

1998: 9,1 %
2003: 9,2 %.

Dr. Thomas Pohlack
Beigeordneter

Antwort der Verwaltung:

zu 1:

Eine Feststellung der jährlichen Beträge erfolgte auf die Vorhaben, die entweder einen separaten Radweg darstellen (Radrouten, Saale-Radwanderweg) oder sich auf eine Straßenbaumaßnahme beziehen, bei der auch Radwege, Radfahrstreifen und Mischverkehrsflächen errichtet wurden. Ein entsprechender Anteil wurde aus den tatsächlichen Ausgaben des Vermögenshaushaltes ermittelt.

Jahr	Etat Straßenbau absolut	Radverkehrsanteil	prozentualer Anteil
2001:	24.280.000 €	242.000 €	1 %
2002:	22.271.000 €	1.575.000 €	7 %
2003:	24.771.000 €	1.068.000 €	4 %
2004:	39.998.000 €	1.218.000 €	3 %
2005:	48.467.000 €	2.260.000 €	5 %

zu 2.

In den beiliegenden Übersichten werden die Haushaltsstellen der Jahre 2001 (Anlage 1) und 2005 (Anlage 2) aufgeführt, in denen Mittel für die Realisierung der Radverkehrskonzeption verausgabt wurden.

zu 3.

Der im Stadtratsbeschluss von 09. August 1995 (Vorlage-Nr.: 95/I-II/208) festgelegte Sockelbetrag von 7 % des Straßenbauetats wurde für das Jahr 2002 erreicht, in den Jahren 2001, 2003 bis 2005 gelang dies nicht.

zu 4:

Die Beantwortung erfolgte bereits in der Sitzung des Stadtrates am 29.03.2006.

zu 5:

Aus den für die Jahre 2001 und 2005 beigefügten Zusammenstellungen ist zu ersehen, dass in Vorhaben, bei denen Radverkehrsanlagen gleichzeitig mit den Verkehrsanlagen errichtet werden, der Anteil über den geforderten 7 % liegt. Es wurden verstärkt solche Straßenprojekte realisiert, bei denen separate Radverkehrsanlagen aus räumlichen Zwängen (Innenstadtsanierung) nicht möglich sind und Stadtteilzentren (Neustädter Passage, Wohngebietszentren „Am Treff“ und „Gastronom“), bei denen der Fußgängerverkehr Vorrang haben muss. Hinzu kommt, dass die Stadt sämtliche verfügbaren Mittel darauf konzentrieren muss, die derzeit laufenden Großprojekte (Riebeckplatz, Haupterschließungsstraße Gewerbegebiete Halle-Ost, etc.) zu finanzieren und abzuschließen.

zu 6:

Die Stadtverwaltung sieht in der Förderung des Radverkehrs eine Chance für viele Bürger, über ein preiswertes und umweltfreundliches Verkehrsmittel verfügen zu können.

Die Stadt ist weiterhin bestrebt, trotz immer enger werdender Haushaltslage die Bedingungen für den Radverkehr schrittweise zu verbessern.

Dr. Thomas Pohlack
Beigeordneter
