



HALLE ★ *Die Stadt*

Informationsvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **IV/2008/07453**
Datum: 29.08.2008
Bezug-Nummer.
Kostenstelle/Unterabschnitt: 1.6100.650000
Verfasser: Dezernat II Planen, Bauen
und Umwelt

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach der VOB, VOL und HOAI	09.10.2008	öffentlich Kenntnisnahme

Betreff: **Bericht zum erreichten Stand der Umsetzung der Radverkehrskonzeption
der Stadt Halle (Saale)**

Dr. Thomas Pohlack
Bürgermeister

Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben am 09.10.2008

Beschluss zum Antrag der Fraktion WIR.FÜR HALLE. – Bündnis 90/DIE GRÜNEN – MitBürger zur Radverkehrsförderung in der Stadt Halle (IV/2006/05997) sowie Änderungsantrag der Linkspartei.PDS-Fraktion (IV/2006/06023) zu diesem Antrag

Bericht zum erreichten Stand der Umsetzung der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale)

Beschluss:

Einmal jährlich wird im Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben über den erreichten Stand der Umsetzung der Radverkehrskonzeption aus dem Jahr 1995 berichtet.

Ergebnis:

Der Bericht zum erreichten Stand der Umsetzung der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) ist dieser Vorlage beigelegt.

Bericht zum erreichten Stand der Umsetzung der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) (Stand 31.12.2007)

1. Veranlassung und Zielstellung des Berichtes

In der 31. öffentlichen Sitzung des Stadtrates vom 28.03.2007 wurde u. a. folgender Beschluss gefasst:

„Einmal jährlich wird im Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben über den erreichten Stand der Umsetzung der Radverkehrskonzeption aus dem Jahr 1995 berichtet.“

Grundlage des vorliegenden Berichtes ist somit die Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale), die mit Beschluss-Nr. 95/I-11/208 am 09.08.1995 vom Stadtrat beschlossen wurde.

Der Bericht stellt dar, inwieweit die seinerzeit formulierten Maßnahmen zur Schaffung fahrradfreundlicher Bedingungen in der Stadt Halle (Saale) umgesetzt wurden und wie sich die allgemeine Situation des Radverkehrs in der Stadt Halle (Saale) derzeit darstellt. Außerdem soll aufgezeigt werden, welche wichtigen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in den nächsten Jahren noch erforderlich sind, damit die Potentiale des Verkehrsmittels Fahrrad als Alternative zum MIV noch besser ausgenutzt werden können.

2. Vorheriger Bericht zum Umsetzungsstand der Radverkehrskonzeption

Auf Anfrage des Stadtrates hat die Stadtverwaltung im Jahr 2006 eine umfangreiche Darstellung des Umsetzungsstandes der Radverkehrskonzeption vorgelegt. Die damalige Stadtratsinformation ist diesem Papier als Anlage beigefügt.

Vor diesem Hintergrund beschränkt sich dieser Bericht auf die entsprechenden Aktivitäten in den Jahren 2006 und 2007.

3. Maßnahmen zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) in den Jahren 2006 und 2007

3.1. Baustein 1: Stadtteilverbindende Fahrradrouten

Radroute A: Innenstadt – Neustadt

Im Rahmen der Abstimmungen zum konkreten Routenverlauf wurde entschieden, diese Route nicht wie in der Radverkehrskonzeption durch Nebenstraßen und Parkanlagen nördlich der Magistrale, sondern entlang der Magistrale zu führen. Gründe hierfür waren u. a. die geradlinigere Führung, das durchgehende Vorhandensein von gut befahrbaren Radverkehrsanlagen entlang der Magistrale sowie die zentrale Lage dieser Hauptstraße. Zwischen dem Handelhaus und dem Rennbahnkreuz ist die Route bereits ausgeschildert. Im Sinne einer Komfortverbesserung (geradlinige Führung, zügige Befahrbarkeit) wurde **2007 in der Mansfelder Straße** zwischen dem ehemaligen Karstadtgebäude und der Straße An der Schwemme ein **Radfahrstreifen** auf der vorhandenen Fahrbahn markiert. Damit müssen Radfahrer nicht mehr die ungünstigere Führung über die alte Schieferbrücke befahren, bei der an der Querung der Herrenstraße die Vorfahrt beachtet werden musste.



Foto 1: Radfahrstreifen in der Mansfelder Straße

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

- Grundhafter Ausbau der Mansfelder Straße zwischen Klausbrücke und Ankerstraße (einschl. Klausbrücke),
- Bau von direkten Rad- und Gehwegen zwischen Gimritzer Damm und Mansfelder Straße,
- Instandsetzung des vorhandenen Radweges südlich des Rennbahnkreuzes.

Radroute B: Innenstadt – Südstadt – Wörmlitz

Im Rahmen der Abstimmungen zum konkreten Routenverlauf wurde entschieden, diese Route nicht wie in der Radverkehrskonzeption durch den Pestalozzipark, sondern 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.

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

- Bordabsenkung und Rampe zwischen Schülershof und Moritzkirchhof,
- Bordabsenkung und Rampe im Bereich Steg,
- Bordabsenkung und Rampe im Zuge der Südpromenade.

Radroute C: Innenstadt – Silberhöhe / Ammendorf

Im Rahmen der Abstimmungen zum konkreten Routenverlauf wurde entschieden, diese Route nicht wie in der Radverkehrskonzeption durch die Franckeschen Stiftungen, sondern durch die neu gebaute Prof.-Friedrich-Hoffmann-Straße zu führen. Gründe hierfür waren u. a. die geradlinigere Führung, das Vorhandensein von gut befahrbaren Radverkehrsanlagen in der Prof.-Friedrich-Hoffmann-Straße sowie geringere Höhenunterschiede als bei der anderen Routenführung.

Die Weiterführung in südlicher Richtung sollte laut Radverkehrskonzeption durch die Südstraße und das Neubaugebiet „Gießereidreieck“ erfolgen. Aus heutiger Sicht wird diese Routenführung mittelfristig als nicht realistisch angesehen, da nicht absehbar ist, ob eine Weiterführung südlich der Südstraße möglich ist.

Aus diesem Grund soll die Route durch die Südstraße bis zur Johanneskirche und ab dort durch die Joseph-Haydn-Straße, Thomasiusstraße und Turmstraße bis zum Lutherplatz geführt werden. Die Weiterführung erfolgt dann gemäß Radverkehrskonzeption durch die Turmstraße, Huttenstraße und Elsa-Brändström-Straße bis zur Murmansker Straße, wo sich die Route teilt in einen Ast zur Silberhöhe und einen Ast nach Ammendorf.

Der Routenast zur Silberhöhe und weiter nach Beesen ist dabei bereits heute durchgängig befahrbar. Beim Routenast nach Ammendorf besteht das Problem, dass die laut Radverkehrskonzeption vorgesehene direkte Verbindung zwischen der Alten Heerstraße und der Karl-Pilger-Straße aufgrund von nicht durchgängig vorhandenen städtischen Flurstücken mittel- und evt. auch langfristig nicht hergestellt werden kann. Es ist daher vorgesehen, die Radroute durch die Industriestraße und die Straße der Waggonbauer bis zur Merseburger Straße zu führen.

Durch den **Ausbau des Knotens Merseburger Straße/ Am Sommerbad (mit LSA) im Jahr 2006** wurden an dieser Stelle verkehrssichere und komfortable Querungsbedingungen für Radfahrer geschaffen.



Foto 2: Professor-Friedrich-Hoffmann-Straße



Foto 3: Knoten Merseburger Straße / Am Sommerbad

Somit sind zur Herstellung der Radroute C noch folgende Maßnahmen erforderlich:

- Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche in der Südstraße,
- Schaffung von durchgehend beidseitigen Radverkehrsanlagen in der Elsa-Brändström-Straße,
- Schaffung von beidseitigen Radverkehrsanlagen in der Industriestraße zwischen Alter Heerstraße und Straße der Waggonbauer.

Radroute D: Innenstadt – Trotha

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

Die Weiterführung der Route nach Seeben erfolgt gemäß Radverkehrskonzeption über die Seebener Straße und die Emil-Schuster-Straße. Abgesehen von kleineren Instandhaltungsmaßnahmen in der Seebener Straße sind im Zuge dieser Route vorerst keine nennenswerten Baumaßnahmen mehr erforderlich. Aufgrund des landstraßenähnlichen Charakters der Emil-Schuster-Straße sollte allerdings mittelfristig darüber nachgedacht werden, im Außerortsbereich einen straßenbegleitenden Fuß- und Radweg baulich herzustellen.

Die geplante Anbindung von Sennewitz (Saalekreis) soll gemäß Abstimmungen zum Routenverlauf nicht über die alte Kopfsteinpflasterstraße zwischen Seeben und Sennewitz, sondern über den vom Landesbetrieb Bau geplanten straßenbegleitenden Fuß- und Radweg entlang der Köthener Straße (L 145) erfolgen. Dadurch wird eine direkte Radverkehrsverbindung zwischen Trotha und Sennewitz hergestellt.

Die laut Radverkehrskonzeption vorgesehene Verknüpfung dieser Route mit den Radrouten in Richtung Ammendorf (Radroute C) und Richtung Hauptbahnhof (Radroute E) erfolgt über die Ludwig-Wucherer-Straße, August-Bebel-Straße und den Hansering. Im Zuge dieses Routenabschnittes ist vor allem die Schaffung von Radverkehrsanlagen am Joliot-Curie-Platz erforderlich. Dies kann allerdings nur im Rahmen eines grundhaften Ausbaus dieses Platzes erfolgen.

Radroute E: Innenstadt – Reideburg

Im Rahmen der Abstimmungen zum konkreten Routenverlauf wurde entschieden, diese Route nicht wie in der Radverkehrskonzeption durch die Reideburger Straße (Halle-Ost) und die sich anschließenden landwirtschaftlichen Wege, sondern durch die Delitzscher Straße bis nach Reideburg zu führen. Gründe hierfür waren u. a. die geradlinigere Führung, der geplante grundhafte Ausbau der Delitzscher Straße sowie die Vermeidung von kostenintensiven Ausbaumaßnahmen im Zuge der ursprünglichen Route.

In Hinsicht auf eine durchgehende Befahrbarkeit der Radroute sind daher noch folgende Maßnahmen erforderlich:

- Grundhafter Ausbau der Delitzscher Straße zwischen Am Güterbahnhof und Zwintschönaer Straße,
- Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche in der Kleinen Steinstraße,
- Zulassung des Radverkehrs in beiden Richtungen der Brüderstraße und Neunhäuser Straße.

Radroute F: Innenstadt – Heide Süd

Durch die Herstellung der neuen Straßen und Wege im Gebiet Heide-Süd ist der Routenabschnitt zwischen dem Händelhaus und Heide-Süd mittlerweile durchgängig befahrbar. Dabei ist die in der Radverkehrskonzeption als „vorübergehende Führung“ dargestellte Route über die Walter-Hülse-Straße als endgültige Führung anzusehen, da eine andere Routenführung (z. B. über eine zu bauende Brücke über die Wilde Saale und den Gimritzer Damm) zur Zeit nicht realistisch ist. Mit Schaffung einer **zusätzlichen signalisierten Fuß- und Radfurt auf der Südseite des Knotens Heideallee/ Walter-Hülse-Straße im Jahr 2007** wurden an dieser Stelle auch für den Radverkehr sichere und direkte Querungsmöglichkeiten hergestellt.

Als komfortverbessernde Maßnahme sollte noch die Straße Am Kirchtor (Abschnitt mit Kopfsteinpflaster) mit einer besser befahrbaren Fahrbahnoberfläche versehen werden.

Der in der Radverkehrskonzeption benannte Routenast zwischen dem Paulusviertel und der Peißnitzinsel ist dagegen noch nicht gut befahrbar, vor allem da der Mühlweg ein für Radfahrer sehr schlecht befahrbares Straßenpflaster aufweist. Hier ist ein grundhafter Ausbau oder eine Sanierung der Fahrbahnoberfläche erforderlich.

In Hinsicht auf eine durchgehende Befahrbarkeit der Radroute sind daher noch folgende Maßnahmen erforderlich:

- Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche in der Straße Am Kirchtor,
- Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche im Mühlweg.

Radroute G: Neustadt – Lutherplatz – Reideburg

Diese Route ist noch nicht durchgehend sicher und gut befahrbar und daher noch nicht ausgeschildert. Mit dem Bau der HES (3. Bauabschnitt) und dem Ausbau der Delitzscher Straße wird es möglich, dort straßenbegleitende Radverkehrsanlagen herzustellen, die gleichzeitig als Radroute G genutzt werden können. Obwohl dies abschnittsweise eine Abweichung von der in der Radverkehrskonzeption beschriebenen Trasse darstellt, wird diese Trasse unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten und auch unter dem Aspekt der sozialen Kontrolle im Außenbereich als günstiger angesehen, als die ursprünglich konzipierte Route entlang des Hufeisensees. Im Jahr **2007** wurde bereits der **Abschnitt der HES zwischen der Leipziger Chaussee und der Grenzstraße mit einem straßenbegleitenden Fuß- und Radweg** baulich fertig gestellt und für den Verkehr frei gegeben.



Foto 4: Fuß- und Radweg entlang der Europachaussee (3. Bauabschnitt)

In Hinsicht auf eine durchgehende Befahrbarkeit der Radroute sind insgesamt noch folgende Maßnahmen erforderlich:

- Schaffung von durchgehend beidseitigen Radverkehrsanlagen in der Straße An der Feuerwache,
- Ausbau einer Wegeverbindung zwischen den Passendorfer Wiesen und den Pulverweiden,
- Schaffung von durchgehenden Radverkehrsanlagen in der Leipziger Chaussee zwischen Thüringer Straße und Europachaussee (HES),
- Bau eines straßenbegleitenden Fuß- und Radweges entlang der Europachaussee (HES) zwischen Grenzstraße und Delitzscher Straße,
- Grundhafter Ausbau der Delitzscher Straße zwischen der HES und Reideburg.

Route H: Tornau – Büschdorf – Döllnitz

Diese Route entspricht weitestgehend der zwischen Peißen und Osendorf ausgeschilderten Route des Reide-Radwanderweges. Dieser beginnt in Peißen (Saalekreis) und verläuft über Stichelsdorf, Halle-Reideburg, Halle-Büschdorf, Halle-Kanena, Halle-Bruckdorf, vorbei am Dieskauer Park bis zur Mündung in die Weiße Elster bei Halle-Osendorf. Die Route ist ca. 15 km lang, gut bis mäßig befahrbar und durchgängig mit einer Routenwegweisung versehen. Im Sinne der in der Radverkehrskonzeption beschriebenen Radroute H wäre eine Verlängerung des Route des Reide-Radwanderweges ab Peißen über Zöberitz und Mötzlich bis nach Tornau erforderlich.

Um eine durchgehend gute Befahrbarkeit dieser Radroute herzustellen, sind im Bereich der Stadt Halle noch folgende Maßnahmen erforderlich:

- Bau eines straßenbegleitenden Fuß- und Radweges entlang der Zöberitzer Straße zwischen Mötzlich und Zöberitz,

- Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche oder eines straßenbegleitenden Fuß- und Radweges in der Schneeberger Straße (Verbindungsstraße Reideburg – Stichelsdorf),
- Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche in der Annaberger Straße (Ortsteil Reideburg),
- Bau einer neuen Brücke über die Reide im Bereich der Kleingartenanlage Reidenfeld (einschl. Anschlusswege),
- Bau eines straßenbegleitenden Fuß- und Radweges entlang der L 170 zwischen Halle-Osendorf und Döllnitz (auch für Elster-Radweg erforderlich).

3.2. Baustein 2: Rekonstruktion vorhandener Radverkehrsanlagen

In folgenden Straßen wurden in den Jahren 2006 und 2007 grundlegende Ausbaumaßnahmen vorgenommen, in deren Zusammenhang auch eine Rekonstruktion der vorhandenen Radverkehrsanlagen erfolgte:

Jahr	Straße	Länge der Radwege (km) ¹
2006	Merseburger Straße am Knoten Am Sommerbad	0,20
	Gesamt:	0,20

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

Jahr	Straße	Länge der Radwege (km)
2006	An der Waisenhausmauer	0,20
2006	Am Leipziger Turm	0,10
2006	Delitzscher Straße (zw. Riebeckplatz u. Am Güterbahnhof)	0,25
2006	Dürrenberger Straße (zw. Straße Zum Planetarium und Zugang S-Bahn-Haltepunkt Messe Halle)	0,45
2006	Franckestraße	0,35
2006	Philipp-Müller-Straße (zw. Kurt-Eisner-Straße u. Vossstraße)	0,15
2006	Prof.-Friedrich-Hoffmann-Straße	0,30
2006	Raffineriestraße (zw. R.-E.-Weise-Straße u. Thüringer Str.)	0,25
2007	Chemiestraße	0,70
2007	Europachaussee (Leipziger Chaussee bis Grenzstraße)	0,80
2007	Grenzstraße (zw. Europachaussee u. Delitzscher Straße)	1,10
	Gesamt:	4,65

¹ 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.



Foto 5: Franckestraße



Foto 6: Südliche Grenzstraße

Im Rahmen der allgemeinen Werterhaltung wurden außerdem punktuelle Reparatur- und Ausbesserungsmaßnahmen an bestehen Radwegen durchgeführt. So z. B. in der Merseburger Straße, Beesener Straße, Damaschkestraße, Brandbergweg und anderen Straßen.

3.3. Baustein 3: Entschärfung konflikträchtiger 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 Radfahrerbeteiligung festgestellt werden, ist die Stadt angehalten, Möglichkeiten zur Entschärfung dieser Unfallschwerpunkte zu prüfen und wenn möglich entsprechende Maßnahmen durchzuführen. Darüber hinaus werden von der Stadtverwaltung auch entsprechende Hinweise aus der Bevölkerung ständig ausgewertet und beurteilt.

In vielen Fällen kann allerdings festgestellt werden, dass eine wirksame Entschärfung des jeweiligen Unfallschwerpunktes nur durch komplexen Umbau oder durch Neueinrichtung von Lichtsignalanlagen bewirkt werden kann. Ein Beispiel hierfür ist der Riebeckplatz, dessen Umbau im Jahr 2006 abgeschlossen wurde.

Andere konflikträchtige Knotenpunkte sind z. B. die am Steintor, Joliot-Curie-Platz oder auch die Einmündung Heideallee/Ernst-Grube-Straße. Während letztgenannte Einmündung im Jahr 2008 signalisiert werden soll, wird komplexe Umgestaltung der anderen beiden Knotenpunkte erst mittelfristig möglich sein.

Zu einem großen Problem hat sich die vor einigen Jahren grundhaft ausgebaute Kröllwitzer Straße, im Bereich der Einmündung Talstraße, entwickelt. Aufgrund der für Radfahrer sehr ungünstigen Gleisführung im Bereich der Kurve ist es hier in der jüngeren Vergangenheit zu zahlreichen Unfällen mit zum Teil sehr schweren Verletzungen bei Radfahrern gekommen. Um dieses Problem auch auf längere Sicht zu lösen wird es erforderlich, den vorhandenen Fußweg mit größeren baulichen Aufwand zu verbreitern, um dem Radverkehr eine sichere Verkehrsanlage anbieten zu können. Die entsprechenden Planungen sind im Gange.

3.4. Baustein 4: Ergänzung von Radverkehrsanlagen und fahradverträgliche Fahrbahngestaltung im Hauptverkehrsstraßennetz

Im Punkt 3.2., Baustein 2, sind die Straßen aufgeführt in denen in den Jahren 2006 und 2007 durch komplexen Straßenumbau neue Radverkehrsanlagen geschaffen wurden. Die meisten dieser Straßen sind Teil des „Hauptstraßennetzes mit Radverkehrsanlagen bzw.

fahrradverträglicher Fahrbahngestaltung“ gemäß Radverkehrskonzeption.

Unabhängig von komplexen Neu- oder Umbaumaßnahmen wurden darüber hinaus noch folgende Maßnahmen im Sinne einer Ergänzung von Radverkehrsanlagen bzw. fahrradverträglicher Fahrbahngestaltung umgesetzt:

Jahr	Straße	Maßnahme	Länge des Straßenabschnittes (km)
2006	Berliner Straße (zw. Freimfelder Str. u. Gothaer Str.)	Markierung von beidseitigen Radfahrstreifen	0,55
2006	Freimfelder Straße (zw. Freimfelde u. Helmut-von-Gerlach-Straße)	Markierung eines einseitigen Radweges (auf Fußweg)	0,30
2006	Liebenauer Straße (zw. Rannischem Platz und Pfännerhöhe)	Fahrbahnerneuerung	0,30
2006	Kaiserslauterer Straße (zw. Karlsruher Allee u. Eierweg)	Bau eines straßenbegleitenden Fuß- und Radweges	0,55
2007	Knoten Heideallee/ Walter-Hülse-Straße	Ergänzung von Radverkehrsanlagen u. Querungsstellen für Radfahrer	0,30
2007	Mansfelder Straße (zw. ehem. Karstadt und An der Schwemme)	Markierung von einseitigen Radfahrstreifen	0,15
Gesamt:			2,15



Foto 7: Radfahrstreifen in der Berliner Straße

Zum Ende des Jahres 2007 betrug die Gesamtlänge der Radverkehrsanlagen (separate Radwege, Radfahrstreifen, gemeinsame Fuß- und Radwege, Fahrradstraßen) im Stadtgebiet Halle **ca. 88 km**. 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 Zurechnen 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).

3.5. Baustein 5: Radverkehrsführung im Altstadtkern und am Altstadttring

Nach Fertigstellung der baulichen Umgestaltung des Marktplatzes im Jahr 2006 wurde der Radverkehr im Bereich der baulich abgesetzten Gleistrassen zugelassen. Dadurch ist es nunmehr möglich, den Marktplatz in Nord-Süd-Richtung zwischen Kleinschmieden und der Schmeerstraße sowie in Ost-West-Richtung zwischen Kleinschmieden und Talamtstraße mit dem Rad zu überfahren.

Im Jahr 2007 erfolgte die Zulassung des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße in der Großen Steinstraße zwischen Joliot-Curie-Platz und Kleinschmieden. Dadurch wurde die o. g. Ost-West-Achse durch die Altstadt vervollständigt.



Foto 8: Radfahrer auf separater Gleistrasse am Marktplatz



Foto 9: Für Radfahrer in beiden Richtungen freigegebene Große Steinstraße

In Nord-Süd-Richtung erfolgt die Weiterführung des Radverkehrs durch die Große Ulrichstraße im Norden und die Rannische Straße im Süden. In diesen Straßen ist der Radverkehr bereits seit einigen Jahren in beiden Richtungen zugelassen. Eine zweite Nord-Süd-Route führt u. a. durch die Kleine Ulrichstraße und Oleariusstraße. Diese Route wurde als Haupt-Radroute ausgeschildert.

Die Zielstellung bei der weiteren Verbesserung der Radverkehrsbedingungen im Bereich des Altstadtkerns liegt vor allem in der weiteren Verbesserung der Netzdurchlässigkeit, was in erster Linie durch Öffnung von Einbahnstraßen auch in den kleineren Nebenstraßen erreicht werden kann. Darüber hinaus ist es erforderlich, noch deutlich mehr anspruchsgerechte Fahrradabstellanlagen (Fahrradbügel) zu errichten. Entsprechende Planungen sind in Arbeit.

3.6. Baustein 6: Saale-Radwanderweg und andere landschaftsbezogene Freizeitrouten

Der überregional bedeutsame Saale-Radwanderweg ist im Bereich der Stadt Halle (Saale) durchgängig befahrbar und ausgeschildert. Auf Initiative des Landes wurde die Beschilderung im Jahr 2007 komplett erneuert. In diesem Zusammenhang sind neue Schilder zum Einsatz gekommen, die für die Nutzer dieser Route deutlich besser erkennbar sind.

Mit dieser Art von Schildern sind darüber hinaus auch der Radfernweg Saale-Harz (Route zwischen Halle und Harz) und der Himmelscheibenweg (Route zwischen Halle und Nebra über Querfurt) ausgeschildert worden.



Foto 10: Wegweiser Himmelscheiben-Radweg und Saale-Radwanderweg

Demnächst soll auch die ebenfalls überregional bedeutsame Radroute entlang der Weißen Elster mit dieser Art von Schildern gekennzeichnet werden.

Geplante regionale Freizeit- und Tourismusrouten sind derzeit folgende:

- Radroute Halle – Petersberg (nur noch Beschilderung erforderlich),
- Radroute Halle – Dübener Heide,
- Metro-Radroute Halle – Leipzig (direkte Verbindung zwischen beiden Städten),
- Radroute Halle – Bad Lauchstädt – Geiseltalsee – Freyburg/Unstrut (auf Gebiet der Stadt Halle identisch mit Saale-Radwanderweg).

Abschließend ist zu erwähnen, dass im städtischen Freizeitrouthenetz die Neubaumaßnahme zur Herstellung eines ca. 600 m langen **Weges parallel zur Rossbachstraße** im Bereich zwischen dem Thüringer Bahnhof und der Dieselstraße im Jahr 2006 realisiert wurde. Der Ausbau der sich daran anschließenden Hafenbahntrasse zum Fuß- und Radweg soll in den Jahren 2008 und 2009 erfolgen.

3.7. Baustein 7: Durchlässigkeit in den Stadtteilnetzen

Insbesondere nach Hinweisen aus der Bevölkerung hat die Stadt auch in den Jahren 2006 und 2007 diverse Maßnahmen zur Verbesserung der Durchlässigkeit in den Stadtteilnetzen ergriffen. Hierzu zählen u. a. Instandsetzungsmaßnahmen an Straßen und Wegen, Bordabsenkungen an Übergangsstellen, kleinere Wegeergänzungen oder die Zulassung des Radverkehrs in beiden Richtungen von Einbahnstraßen.

3.8. Baustein 8: Fahrradparken

Neue Fahrradbügel im öffentlichen Straßenraum wurden insbesondere im Zusammenhang mit der baulichen Umgestaltung des Marktplatzes, der unteren Rathausstraße, des Bahnhofsvorplatzes und des Riebeckplatzes (Bereich Zugang Leipziger Straße) errichtet. Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang auch die Errichtung von öffentlichen Fahrradabstellplätzen im Bereich des neuen Multimediazentrums (MMZ).

In Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen FahrradClub (ADFC) wurde eine Liste erstellt, in der der Bedarf für weitere Fahrradabstellanlagen im Bereich der Innenstadt aufgeführt ist. Die Umsetzung der sich daraus ergebenden Maßnahmen (ca. 140 neue Bügel) ist in den Jahren 2008 und 2009 geplant.



Foto 11: Neue Fahrradbügel am MMZ in der Mansfelder Straße

3.9. Baustein 9: Fahrrad und Bahn

In Folge eines entsprechenden Stadtratsbeschlusses befasste sich die Stadtverwaltung intensiv mit dem Thema der Errichtung einer Fahrradstation im Bereich des Hauptbahnhofes. Gegenwärtig findet in der Stadtverwaltung eine abschließende interne Abstimmung zu diesem Thema statt.

Darüber hinaus ist geplant, entsprechend des Bedarfes in den nächsten Jahren weitere Fahrradabstellanlagen im Umfeld von Bus- und Straßenbahnhaltestellen zu errichten.

3.10. Baustein 10: Information und Öffentlichkeitsarbeit

Auch in den Jahren 2006 und 2007 hat die Stadtverwaltung verschiedenste Aktivitäten der Medien- und Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr in Halle durchgeführt. Neben zahlreichen Presseinformationen und –gesprächen zu aktuellen Themen waren dies zum Beispiel:

- die Herausgabe des Faltblattes „Halle per Rad – Sehenswertes auf dem Saale-Radwanderweg“ (in Zusammenarbeit mit der Stadtmarketing-Gesellschaft),
- die Weiterführung der Mängelbogen-Aktion,
- die Mitwirkung an Veröffentlichungen von Verlagen (z. B. Radwanderkarten, Tourenführer),
- die Durchführung des alljährlichen Fahrrad- und Umwelttages der Stadt Halle mit Fahrrad-Rallye, Fahrradkodierung u.v.a.,
- die Einrichtung eines „Runden Tisches Radverkehr“ unter Beteiligung von ADFC, Stadtverwaltung und Stadtratsfraktionen (vierteljährlich),
- ein ständiger direkter Austausch mit Bürgern und Interessensvertretern des Radverkehrs (v. a. ADFC) zu aktuellen Radverkehrshemen, geplanten Straßenausbauvorhaben u. a.

Entsprechend eines zu diesem Thema gefassten Stadtratsbeschlusses wird die Stadtverwaltung im Jahr 2008 ein Konzeptpapier zu einer Marketing-Kampagne „Halle fährt Rad“ dem Stadtrat vorlegen.

Außerdem ist vorgesehen, im Jahr 2008 die 3. Auflage des Rad- und Wanderstadtplanes der Stadt Halle (Saale) zu veröffentlichen.

4. Derzeitiger Stellenwert des Radverkehrs in der Stadt Halle (Saale)

4.1. Entwicklung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr

Für die Jahre 2006 und 2007 liegen Zahlen zur Verkehrsmittelbenutzung aus der Befragung der von der HAVAG beauftragten Firma „Socialdata“ vor. Danach betrug der Anteil des Radverkehrs an allen täglichen Fahrten und Wegen im Jahr 2006 **11 %** und im Jahr 2007 **13 %**. Gegenüber dem Jahr der Erstellung der Radverkehrskonzeption (1995), in dem dieser Anteil 10 % betrug, ist somit ein Anstieg um 3 % zu verzeichnen.

Besonders bemerkenswert ist allerdings, dass bei Beachtung der Gesamtentwicklung des Radverkehrsanteils in den letzten Jahren, bei der gegen Ende der 90-er Jahre mit nur 8 % ein Nachwendetiefpunkt erreicht wurde, eine **Steigerung von 5 % in den letzten 8 Jahren** festgestellt werden kann (vgl. Abbildung 1). Hieraus wird deutlich, dass die durchgeführten Maßnahmen der Radverkehrsförderung durchaus ihre Wirkung gezeigt haben, wenngleich sicherlich auch davon unabhängige Faktoren wie höhere Benzin- und Fahrkartenpreise, Gesundheits- und Umweltbewusstsein etc. eine Rolle spielen dürften.

Gemäß des Verkehrspolitischen Leitbildes der Stadt Halle (Saale) soll angestrebt werden, bis zum Jahr 2010 einen Anteil des Radverkehrs von 15 % zu erreichen. Angesichts der o. g. Entwicklung in den letzten Jahren ist dieses Ziel durchaus realistisch.

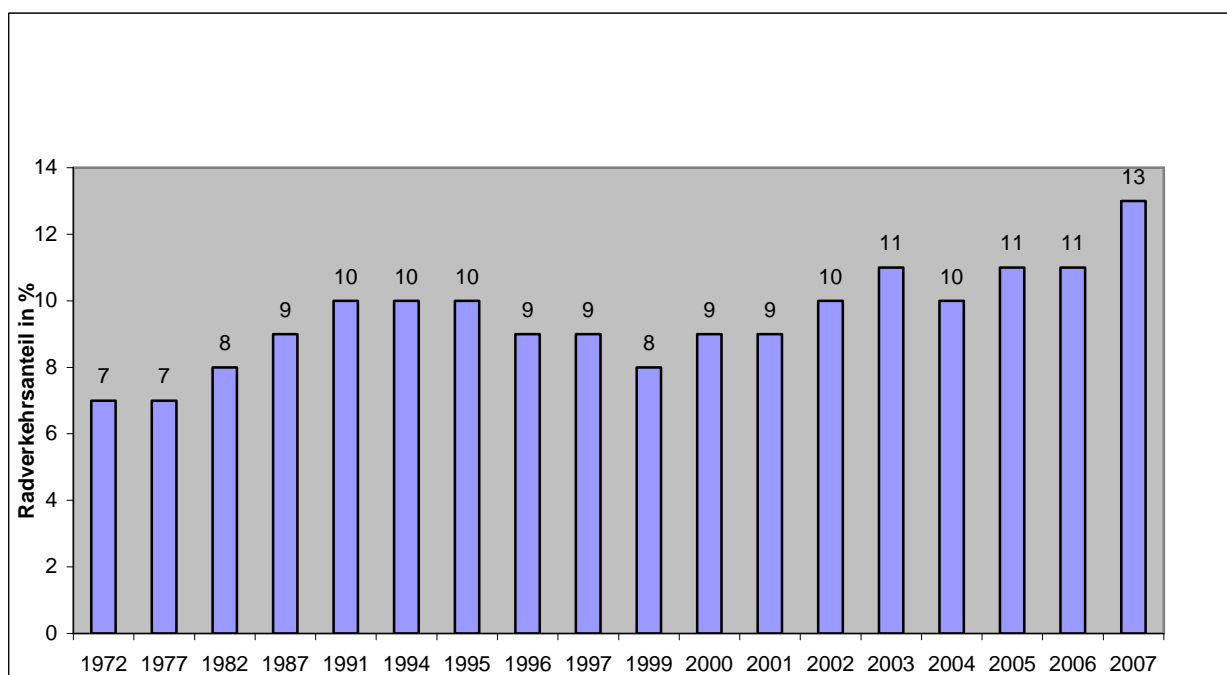


Abbildung 1: Entwicklung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr in Halle seit 1972²

Bei der Betrachtung der Radverkehrsanteile in den einzelnen Stadtteilen fällt auf, dass hierbei recht große Unterschiede bestehen. So ist festzustellen, dass in den Stadtteilen Neustadt und Silberhöhe, wo die Bedingungen für den Radverkehr eigentlich relativ gut sind, mit 7 % bzw. 5 % ein deutlich unterdurchschnittlicher Radverkehrsanteil existiert (s. Tabelle unten). Dagegen besitzt das Paulusviertel mit 26 % einen außerordentlich hohen Radverkehrsanteil. Die Erklärung hierfür liegt sicherlich in der günstigen Rad-Entfernung zwischen Paulusviertel und Zentrum, wodurch das Fahrrad gegenüber Pkw und ÖPNV einen gewissen Zeitvorteil besitzt. Dieser entsteht u. a. dadurch, dass im Unterschied zum Pkw Zeitverluste in Verbindung mit dem Parken (Wege zur Tiefgarage bzw. Straßenstellplatz etc.) und im Unterschied zum ÖPNV Zeitverluste in Verbindung mit dem Weg zur Haltestelle und evt. Umsteigen eingespart werden.

² Quelle: Socialdata (1972 – 1987 SrV-Städtepegel angeglichen)

Die Gebiete Neustadt und Silberhöhe sind dagegen relativ weit vom Stadtzentrum entfernt, besitzen aber eine sehr gute ÖPNV-Anbindung in Richtung Zentrum, die auch entsprechend genutzt wird.

Stadtteil bzw. -gebiet	Radverkehrsanteil (in %)
Paulusviertel	26
Giebichenstein/Kröllwitz	18
Trotha	16
Mitte	15
„Rest“	14
Osten	13
Südliche Stadtteile-West	13
Südliche Stadtteile-Ost	12
Neustadt	7
Silberhöhe	5

Tabelle:
Radverkehrsanteile
nach Stadtteilen
im Jahr 2007³

4.2. Entwicklung des Fahrradbesitzes bei den Einwohnern der Stadt Halle (Saale)

In der o. g. Socialdata-Erhebung wurde auch der Stand des Fahrradbesitzes der Hallenser ermittelt, wodurch sich ebenfalls Rückschlüsse auf den Stellenwert des Fahrrades ergeben. Danach besaßen sowohl im Jahr 2006, als auch in 2007 von 100 befragten Personen 68 ein Fahrrad. Hochgerechnet auf die Gesamteinwohnerzahl der Stadt Halle (Saale) ergibt dies eine Anzahl von **ca. 158.000 Fahrrädern**, wovon natürlich nur ein unbestimmbarer Bruchteil in ständiger Benutzung ist.

Unabhängig von der tatsächlichen Fahrradbenutzung, bei der es gemäß der Ausführungen im Punkt 4.1. einen nachweislichen Anstieg gegeben hat, kann auch beim Fahrradbesitz eine deutliche Steigerung festgestellt werden. So hat sich dieser Kennwert **seit dem Jahr 2000 um 10 %** von 58 % auf nunmehr 68 % erhöht (s. Tabelle unten).

Interessant ist dabei, dass es trotz stetig sinkender Einwohnerzahl in Halle dennoch eine Zunahme des Gesamtbestandes an Fahrrädern an gab. So erhöhte sich dieser Wert **um ca. 15.000** von ca. 143.000 auf nunmehr ca. 158.000 Stück.

Jahr	Fahrradbesitz (in %) ⁴	Einwohnerzahl ⁵	Anzahl Fahrräder im Stadtgebiet ⁶
2000	58	246.450	142.941
2002	62	237.951	147.529
2003	64	238.078	152.370
2005	68	235.959	160.452
2006	68	233.874	159.034
2007	68	232.267	157.941

Tabelle:
Fahrradbesitz und
Gesamtzahl Fahrräder
im Stadtgebiet Halle

³ Quelle: Socialdata

⁴ Quelle: Socialdata

⁵ Einwohnerzahl zum jeweiligen Jahresende (Quelle: Amt für Bürgerservice der Stadt Halle)

⁶ Dieser Wert wurde errechnet aus dem prozentualen Fahrradbesitz der befragten repräsentativen Stichprobe und der Einwohnerzahl des jeweiligen Jahres

5. Resümee

Unter Mitbeachtung der Ausführungen zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption in der Stadtratsantwort von 2006 kann resümiert werden, dass in den vergangenen Jahren mit einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen auf die Umsetzung der in der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) benannten Prämissen und Ziele hingewirkt wurde. Spürbare Verbesserungen für den Radverkehr wurden dabei vor allem durch Schaffung von Radverkehrsanlagen im Zuge komplexer Straßenausbaumaßnahmen oder auch durch Neuanlage von Park- und Grünflächen (z. B. in Heide-Süd) bewirkt. Darüber hinaus gehende Radwegebaumaßnahmen waren dagegen eher die Ausnahme.

Weitere Verbesserungen wurden durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen wie vor allem das Öffnen von Einbahnstraßen für Radfahrer bewirkt. Durch derartige Maßnahmen hat sich auch das allgemeine Klima für den Radverkehr verbessert, da ärgerliche Verkehrsbeschränkungen, die häufig auch von Radfahrern ignoriert wurden, für diese Verkehrsart aufgehoben wurden.

Zur verstärkten Fahrradnutzung trug sicherlich auch die umfangreiche Medien- und Öffentlichkeitsarbeit bei, bei der insbesondere durch Printmedien wie diversen Faltblättern und vor allem dem Rad- und Wanderstadtplan der Stadt Halle (Saale) die Hallenser zum Radfahren animiert wurden.

Bei der Umsetzung der „Radrouten mit Priorität“ muss aber auch festgestellt werden, dass es nach 12 Jahren seit Beschluss zur Radverkehrskonzeption leider immer noch nicht gelungen ist, die 7 wichtigen Hauptradrouten A bis G vollständig umzusetzen. Dabei muss natürlich auch beachtet werden, dass es bei dieser Thematik auch bestimmte Abhängigkeiten zu Maßnahmen des grundhaften Straßenausbaus oder des Programms zur Sanierung von Fahrbahnoberflächen gibt. Bei der diesbezüglichen Wichtung der Dringlichkeiten hat jedoch der Radverkehr leider nicht den in dieser Hinsicht wünschenswerten Stellenwert gehabt.

Dennoch ist insgesamt festzustellen, dass die in den letzten Jahren durchgeführten Maßnahmen auch messbare Effekte bewirkt haben und der Stellenwert des Verkehrsmittels Fahrrad insgesamt gestiegen ist. Vor dem Hintergrund der Möglichkeiten und Vorteile des Verkehrsmittels Fahrrad sollte dieser Trend kontinuierlich und ggf. noch forciert weitergeführt werden, damit die Stadt Halle in absehbarer Zeit das selbst formulierte Ziel einer fahrradfreundlichen Stadt erreicht.

- Ende -

Anlage:

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

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

Beantwortung der Stadtverwaltung (Stand März 2006):

Baustein 1: Stadtteilverbindende Fahrradrouen

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 vorrübergehenden Routenführung über die Magistrale, die mittlerweile mit durchgehend beidseitigen Radwegen ausgestattet ist.

Route B: Wörmnitz – 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 Wörmnitz 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 Zentrum (Händelhaus) 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 entgeltliche 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 Hafentbahnbrücke 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	Straße	Länge der Radwege (km) ⁷
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
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	Porphystraße	0,80
1998	Berliner Straße (zw. Paracelsusstr. u. Berliner Brücke)	0,65
1998	Blumenuweg	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 Weißenfelder 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	Europachausee (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

⁷ Die angegebene Länge bezieht sich auf die Länge des Straßenabschnittes, an denen Radwege realisiert wurden. Bei einseitigen Einrichtungs-Radwegen wurde der Wert halbiert.

2003	Moritzwinger 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 konflikträchtiger 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 Radfahrereteiligung 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 zurück ging.

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 Moritzwinger, 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“:

Straße	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
Freiimfelder 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 Europachausee)	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. Gerberastr.)	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 Hansering 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 Wegebau zwischen Neuragoczy und Lettin, zwischen Lettin und Kröllwitz (Bereich Kläranlage) oder auch der Umbau der Hafenbahnbrücke 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 Wegeoberfläche erforderlich. Dies betrifft konkret die Routenabschnitte zwischen Planena und der Stadtgrenze bei Rattmannsdorf, zwischen der Hafenbahnbrücke 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 „Radferweg 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 Wegebelauges 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 Weißenfelder Straße, wo der Bau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen erforderlich ist. Darüber hinaus sollten auch Verbesserungen an der Wegeoberfläche im Bereich des Hufeisensees (Westseite) vorgenommen 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-Waldheide 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 Freizeittrassen sind in der Radverkehrskonzeption nicht explizit benannt, wurden aber dennoch hergestellt und ausgeschrieben:

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
Marktplatz, 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 Straßenbahnendstellen Trotha, Frohe Zukunft, Beesen, Südstadt, Heide und Kröllwitz sowie an den S-Bahn-Haltepunkten Trotha, Wohnstadt-Nord, Dessauer 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-Haltepunkten 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.

- Ende -