



HALLE ★ *Die Stadt*

## Informationsvorlage

TOP:  
Vorlagen-Nummer: **IV/2008/07561**  
Datum: 13.10.2008  
Bezug-Nummer.  
Kostenstelle/Unterabschnitt: 1.6100.650000  
Verfasser: Dezernat II Planen, Bauen  
und Umwelt

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	11.11.2008	öffentlich Kenntnisnahme
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	09.12.2008	nicht öffentlich Kenntnisnahme
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	13.01.2009	nicht öffentlich Kenntnisnahme

**Betreff:** Investitionsmaßnahmen „Radrouten mit Priorität“  
und Saale-Radwanderweg

Dr. Thomas Pohlack  
Bürgermeister

**Sitzung des Planungsausschusses am 11.11.2008**  
**Sitzung des Stadtrates am 26.11.2008**

**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**

**Prüfergebnis zu Beschlusspunkt 1**

---

**Beschluss:**

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, für die in der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) beschriebenen „Radrouten mit Priorität“ sowie die Zieltrasse des Saale-Radwanderweges (Hauptroute) eine Übersicht über die notwendigen Investitionsmaßnahmen zuzüglich laufender Instandsetzungskosten zur Gewährleistung von sicheren verkehrlichen Bedingungen für den täglichen Radverkehr zu erstellen. In einer solchen Übersicht sollen die zu realisierenden Maßnahmen prioritär gewichtet und Kostenschätzungen einschließlich der zur Verfügung stehenden Fördermittel angegeben werden.

**Prüfergebnis:**

Das Prüfergebnis zum Beschlusspunkt 1 ist dieser Vorlage beigelegt.

**Prüfergebnis zu Beschlusspunkt 1  
im 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**

1. Investitionsmaßnahmen

1.1. Radrouten mit Priorität

Die laut Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) festgelegten „Radrouten mit  
Priorität“ sind in folgender Übersicht dargestellt:

Radroute		Verlauf
A	Innenstadt – Neustadt	Händelhaus – nördliche Parallelführung Magistrale - Heidensee
B	Innenstadt – Südstadt – Wörmlitz	Händelhaus – Glaucha – Pestalozzipark - Pflingstanger
C	Innenstadt – Silberhöhe/ Ammendorf	Händelhaus/ Marktplatz – Lutherplatz – Rosengarten – Silberhöhe – Beesen bzw. Rosengarten - Ammendorf
D	Innenstadt – Trotha	Händelhaus/ Marktplatz – Paulusviertel – Trotha – Seeben – Sennewitz
E	Innenstadt – Reideburg	Händelhaus/ Marktplatz – Stadtpark – Hauptbahnhof – Freiimfelde - Reideburg
F	Innenstadt – Heide-Süd	Händelhaus – Am Kirchtor – Peißnitz – Heide-Süd bzw. Paulusviertel – Mühlweg - Peißnitz – Heide-Süd
G	Neustadt – Lutherplatz – Reideburg	Zentrum Neustadt – Feuerwache – Gesundbrunnen – Lutherplatz – Leipziger Chaussee – Hufeisensee – Büschdorf - Reideburg

Ausgehend vom aktuellen Umsetzungsstand der einzelnen Routen sind noch folgende  
Maßnahmen erforderlich:

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 Händelhaus und dem Rennbahnkreuz ist die Route bereits ausgeschildert.  
In Hinsicht auf eine durchgehend komfortable Befahrbarkeit der Radroute sind noch folgende  
Maßnahmen erforderlich:

<b>Maßnahme</b>	<b>Erläuterung</b>	<b>Kosten (in T€)</b>	<b>Förder- möglich-keit<sup>1</sup></b>	<b>Priorität<sup>2</sup></b>
Grundhafter Ausbau der Mansfelder Straße zwischen Klausbrücke und Ankerstraße (einschl. Klausbrücke)	In diesem Abschnitt der Mansfelder Straße wird der stadteinwärtige Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Aufgrund des dortigen Kopfsteinpflasters und der Straßenbahngleise existieren dort keine sicheren und komfortablen Bedingungen für den Radverkehr. Im Zusammenhang mit dem geplanten Straßenumbau ist vorgesehen, wenn möglich separate Radverkehrsanlagen, zumindest aber eine fahrradfreundliche Fahrbahnoberfläche herzustellen.	im Projekt Mansfelder Straße enthalten	über Entflechtungs-gesetz sowie Sanierungs-mittel hist. Altstadt	hoch
Bau von direkten Rad- und Gehwegen zwischen Gimritzer Damm und Mansfelder Straße	Es handelt sich hierbei um Maßnahmen der Optimierung der Radwegführung im Umfeld der neu gestalteten Straßenbahnhaltestelle Rennbahnkreuz. Hierdurch sollen direkte Verbindungen hergestellt und gleichzeitig das bislang praktizierte Befahren von Trampelpfaden vermieden werden.	25	-	mittel
Instandsetzung des vorhandenen Radweges südlich des Rennbahnkreuzes	Der vorhandene Radweg südlich des Rennbahnkreuzes wurde in den 70-er Jahren gebaut und hat mittlerweile eine nicht mehr gut befahrbare Oberfläche. Hier ist eine Instandsetzung erforderlich.	10	-	mittel
	<b>Gesamtkosten (ohne Straßenbauprojekt):</b>	<b>35</b>		

Es wird angestrebt, einen Teil dieser Maßnahmen im Zuge von Instandhaltungsmaßnahmen zu realisieren.

#### 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.

<sup>1</sup> Die hier genannten Fördermöglichkeiten sollen lediglich aufzeigen, welche Fördertöpfe für das jeweilige Vorhaben grundsätzlich in Betracht kommen und welche Förderhöhe dabei denkbar ist. Die Angaben sind jedoch unverbindlich, da in den meisten Fällen noch keine Fördermittelanträge gestellt wurden und somit auch noch keine verbindlichen Zusagen oder Bewilligungen vom Fördermittelgeber vorliegen.

Straßenausbaubeiträge sind keine Fördermittel. Da aber auch sie zur Finanzierung des jeweiligen Vorhabens beitragen, wurde diese Art der Mitfinanzierung in den relevanten Fällen aufgeführt.

<sup>2</sup> Die Ermittlung der Prioritäten erfolgte im Wesentlichen unter Beachtung der Kriterien Netzbedeutung, Verkehrssicherheit und Oberflächenzustand. Bei touristischen Radrouten fand auch das Kriterium der Attraktivität für Radtouristen bzw. Freizeitradfahrer Beachtung.

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

Maßnahme	Erläuterung	Kosten (in T€)	Förder- möglich- keit	Priorität
Bordabsenkung und Rampe zwischen Schülershof und Moritzkirchhof	Mit dieser Maßnahme soll erreicht werden, dass Radfahrer nicht über die schlecht befahrbare Salzgrafenstraße (Kopfsteinpflaster) fahren müssen und statt dessen die gut befahrbare Oleariusstraße und die Straße Schülershof nutzen können. Die Herstellung des barrierefreien Übergangs nutzt darüber hinaus auch Rollstuhlfahrern.	8	-	mittel
Bordabsenkung und Rampe im Bereich Steg	Diese Maßnahme dient der Verbesserung der Befahrbarkeit des Übergangsbereiches zwischen dem Glauchaer Platz und der Straße Steg, wo derzeit eine zu schmale Rampe und eine zu hohe Bordschwelle behindernd wirken. Die geplante Maßnahme nutzt darüber hinaus auch Rollstuhlfahrern.	8	-	mittel
Bordabsenkung und Rampe im Zuge der Südpromenade	Durch diese Maßnahme wird es möglich, den östlichen Teil der Südpromenade für Radfahrer nutzbar zu machen. Hierdurch wird eine Radverkehrsverbindung zwischen der Paul-Suhr-Straße und dem Platz der Völkerfreundschaft hergestellt, von wo eine Weiterfahrt zum Wohngebiet Wörmlitz-Kirschberg möglich ist. Die Herstellung des barrierefreien Übergangs in der Südpromenade nutzt darüber hinaus auch Rollstuhlfahrern.	8	-	hoch
<b>Gesamtkosten:</b>		<b>24</b>		

Es wird angestrebt, einen Teil dieser Maßnahmen im Zuge von Instandhaltungsmaßnahmen zu realisieren.

#### 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 Murmanker 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 privaten Betroffenheiten 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. Somit sind zur Herstellung der Radroute C noch folgende Maßnahmen erforderlich:

Maßnahme	Erläuterung	Kosten (in T€)	Förder- möglich- keit	Priorität
Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche in der Südstraße	Die Südstraße besitzt eine für Radfahrer schlecht befahrbare Fahrbahnoberfläche. Dieses Problem kann nur durch Fahrbahnsanierung oder grundhaften Straßenausbau gelöst werden.	im Rahmen eines Straßenausbau	Städtebau- förderung, Straßen- ausbau- beiträge	mittel
Schaffung von durchgehend beidseitigen Radverkehrsanlagen in der Elsa-Brändström-Straße	Diese Radverkehrsanlagen sind erforderlich, da die Elsa-Brändström-Straße ein relativ hohes Kfz-Verkehrsaufkommen besitzt. Auf der Westseite ist bereits heute ein relativ gut befahrbarer Radweg vorhanden. Auf der Ostseite ist es größtenteils möglich, Radverkehrsanlagen durch Markierung und Beschilderung zu schaffen.	50	-	hoch
Schaffung von beidseitigen Radverkehrsanlagen in der Industriestraße zwischen Alter Heerstraße und Straße der Waggonbauer	Diese Radverkehrsanlagen sind erforderlich, da die Industriestraße ein relativ hohes Kfz-Verkehrsaufkommen besitzt. Durch den Bau von beidseitigen Radwegen wird im übrigen ein Lückenschluss zwischen den in der Industriestraße bereits vorhandenen Radwegen hergestellt.	200	ImSch <sup>3</sup> (50 %)	hoch
<b>Gesamtkosten:</b>		<b>250</b>		

Es wird angestrebt, einen Teil dieser Maßnahmen im Zuge von Instandhaltungsmaßnahmen zu realisieren.

#### 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

<sup>3</sup> Es handelt sich hierbei um ein Förderprogramm des Landes zum Immissionsschutz

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 grundsätzliche 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:

<b>Maßnahme</b>	<b>Erläuterung</b>	<b>Kosten (in T€)</b>	<b>Fördermöglichkeit</b>	<b>Priorität</b>
Grundhafter Ausbau der Delitzscher Straße zwischen Am Güterbahnhof und Zwintschönaer Straße	Die in der Delitzscher Straße vorhandenen Radwege sind größtenteils nur mäßig befahrbar und nicht bis Reideburg durchgängig. Im Zuge des geplanten grundsätzlichen Ausbaus der Delitzscher Straße (Verlängerung Straßenbahnprojekt) sollen auch anspruchsgerechte Radverkehrsanlagen realisiert werden.	im Projekt Delitzscher Straße enthalten	über Straßenbahnprojekt bzw. Entflechtungsgesetz und Straßenausbaubeiträge	hoch
Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche in der Kleinen Steinstraße	Die Kleine Steinstraße besitzt eine für Radfahrer sehr schlecht befahrbare Fahrbahnoberfläche. Dieses Problem kann nur durch Fahrbahnsanierung oder grundsätzlichen Straßenausbau gelöst werden.	im Rahmen eines Straßenausbau	Sanierungsmittel hist. Altstadt	mittel
Zulassung des Radverkehrs in beiden Richtungen der Brüderstraße und Neunhäuser Straße	Die genannten Straßen sind Einbahnstraßen, die nicht für den Radverkehr in beiden Richtungen zugelassen sind.	im Rahmen von Beschilderungsmaßnahmen zur Umsetzung der Verkehrskonzeption Altstadt	-	hoch

### 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. Als komfortverbessernde Maßnahme sollte allerdings 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 grundsätzlicher Ausbau oder eine Sanierung der Fahrbahnoberfläche erforderlich.

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



<b>Maßnahme</b>	<b>Erläuterung</b>	<b>Kosten (in T€)</b>	<b>Förder- möglich-keit</b>	<b>Priorität</b>
Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche in der Straße Am Kirchtor	Die Straße Am Kirchtor besitzt im östlichen Abschnitt eine für Radfahrer sehr schlecht befahrbare Fahrbahnoberfläche. Dieses Problem kann nur durch Fahrbahnsanierung oder grundhaften Straßenausbau gelöst werden.	im Rahmen eines Straßenausbaus	Straßen- ausbau- beiträge	mittel
Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche im Mühlweg	Der Mühlweg besitzt eine für Radfahrer sehr schlecht befahrbare Fahrbahnoberfläche. Dieses Problem kann nur durch Fahrbahnsanierung oder grundhaften Straßenausbau gelöst werden.	im Rahmen eines Straßenausbaus	über Entflechtungs- gesetz	hoch

### 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.

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

<b>Maßnahme</b>	<b>Erläuterung</b>	<b>Kosten (in T€)</b>	<b>Förder- möglich-keit</b>	<b>Priorität</b>
Schaffung von durchgehend beidseitigen Radverkehrsanlagen in der Straße An der Feuerwache	Diese Radverkehrsanlagen sind erforderlich, da die Straße An der Feuerwache ein relativ hohes Kfz-Verkehrsaufkommen besitzt. Im nördlichen Abschnitt ist auf der Westseite bereits heute ein relativ gut befahrbarer Radweg vorhanden. In den übrigen Bereichen ist es größtenteils möglich, Radverkehrsanlagen durch Markierung und Beschilderung zu schaffen.	50	-	mittel
Ausbau einer Wegeverbindung zwischen den Passendorfer Wiesen und den Pulverweiden	Diese Maßnahme ist notwendig, da im betreffenden Bereich derzeit lediglich ein schmaler unbefestigter Weg existiert, der vor allem bei Nässe sehr schlecht befahrbar ist.	180	ImSch (50 %)	hoch
Schaffung von durchgehenden Radverkehrsanlagen in der Leipziger Chaussee zwischen Thüringer Straße und Europachaussee	Im betreffenden Abschnitt der Leipziger Chaussee ist ein Straßenausbau geplant (im Zusammenhang mit Ersatzneubau Eisenbahnbrücke). Im Rahmen dieses Ausbaus sollen auch beidseitige Radwege errichtet werden.	im Rahmen eines Straßenausbaus	über Entflechtungs- gesetz	mittel

(Fortsetzung auf nächster Seite)

Bau eines straßenbegleitenden Fuß- und Radweges entlang der Europachaussee zwischen Grenzstraße und Delitzscher Straße	Entlang der Europachaussee wird im betreffenden Abschnitt ein einseitiger gemeinsamer Fuß- und Radweg errichtet. Es bietet sich daher an, die geplante Radroute hier entlang zu führen.	im Rahmen des Straßenneubaus	GA <sup>4</sup>	hoch
	<b>Gesamtkosten (ohne Straßenbauprojekte):</b>	<b>230</b>		

Es wird angestrebt, einen Teil dieser Maßnahmen im Zuge von Instandhaltungsmaßnahmen zu realisieren.

### 1.2. Zieltrasse Saale-Radwanderweg

Der überregional bedeutsame Saale-Radwanderweg ist im Bereich der Stadt Halle (Saale) durchgängig befahrbar und ausgeschildert. Da sowohl Wegeführung als auch Wegezustand in einigen Abschnitten noch nicht den vom Land als Ziel formulierten Ansprüchen an einen touristischen Fernradweg gerecht werden, sind hier Verbesserungen geplant. Konkret handelt es sich dabei um folgende Einzelmaßnahmen:

Maßnahme	Erläuterung	Kosten (in T€)	Fördermöglichkeit	Priorität
Ausbau des Weges zwischen Planena und der Stadtgrenze bei Rattmannsdorf	Der betreffende Weg, der auch als Zufahrt zur Schleuse, Wasserkraftanlage und zu landwirtschaftlichen Flächen dient, besitzt eine schlecht befahrbare Schotteroberfläche (insb. bei Nässe). Es ist daher geplant, diesen 3 m breiten Weg mit einer dauerhaft haltbaren Asphaltoberfläche zu versehen.	120	GA (60 %)	hoch
Ausbau des Uferweges entlang der Saale zwischen Wörmlitz und Böllberg	Obwohl der 4-streifige Böllberger Weg beidseitige Radwege besitzt, entspricht er nicht den Ansprüchen eines touristischen Fernradweges. Es ist daher geplant, den vorhandenen Uferpfad an der Saale zwischen Wörmlitz und Böllberg in einer Breite von 2 m auszubauen.	160	GA (60 %)	mittel
Ausweisung einer neuen Routenführung über die Rabeninsel	Obwohl der 4-streifige Böllberger Weg beidseitige Radwege besitzt, entspricht er nicht den Ansprüchen eines touristischen Fernradweges. Es ist daher geplant, zwischen Böllberg und den Pulverweiden eine neue Routenführung über die Rabeninsel auszuweisen. Da die Wege hierfür bereits vorhanden und gut befahrbar sind, würden dabei keine nennenswerten Kosten entstehen. Der Schutzstatus eines Naturschutzgebietes auf der Rabeninsel setzt allerdings die Zustimmung durch die Obere Naturschutzbehörde (Landesverwaltungsamt) voraus.	2	-	mittel
Ausbau des Uferweges entlang der Saale zwischen Hafenbahnbrücke und Holzplatz	Dieser vorhandene Weg ist insbesondere bei Nässe schlecht befahrbar. Es ist daher geplant, diesen 2,5 m breiten Weg mit einer dauerhaft haltbaren Asphaltoberfläche zu versehen.	140	GA (60 %)	mittel

<sup>4</sup> „Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“

(Fortsetzung auf nächster Seite)

Bau einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke in Verlängerung der Franz-Schubert-Straße und Herstellung der Wegeanschlüsse	Um den Saale-Radwanderweg näher an das Stadtzentrum heranzurücken ist geplant, in Höhe der Franz-Schubert-Straße eine neue Fußgänger- und Radfahrerbrücke zu errichten. Gleichzeitig soll diese Brücke dazu dienen, vom Stadtzentrum das Saaleufer und den Naherholungsraum der nördlichen Salineinsel auf kürzestem Weg zu erreichen. Nach Bau der Brücke und der Anschlusswege wird es möglich, den Saale-Radwanderweg ufernah über die Salineinsel, Würfelwiese und Ziegelwiese zu führen.	1.830	GA (60 %) oder Städtebauförderung (IBA)	mittel (siehe unten)
<b>Gesamtkosten:</b>		<b>2.252</b>		

Aus der Übersicht wird deutlich, dass die Maßnahme Fußgänger- und Radfahrerbrücke Franz-Schubert-Straße mit ca. 1,8 Mio € den mit Abstand größten Kostenpunkt darstellt. Da im betreffenden Abschnitt zwischen Mansfelder Straße und Peißnitzbrücke (Brücke der Freundschaft) der heutige Saale-Radwanderweg größtenteils gut befahrbar ist, würde die Verlegung der Route in Richtung Altstadt weniger eine Verbesserung des Wegezustandes, sondern vielmehr eine Verbesserung der Erlebbarkeit von Saale und Stadtzentrum bewirken. Die Stadtverwaltung ist daher bestrebt, die Maßnahme im Rahmen der IBA (Internationale Bauausstellung Stadtumbau) zu realisieren.

Aufgrund schlechtem Wegezustandes besitzt im Gegensatz dazu der Weg zwischen Planena und der Stadtgrenze bei Rattmannsdorf eine hohe Priorität. Die Stadtverwaltung ist daher bestrebt, die für diese Maßnahme erforderlichen Mittel in den kommenden Jahren einzuplanen.

## 2. Instandhaltungskosten

Zu der im Antrag gestellten Frage nach den laufenden Instandsetzungskosten für die o. g. Radrouten ist zu sagen, dass es nicht möglich ist, genaue Auskünfte hierüber zu geben. Gründe hierfür sind folgende:

Entgegen der weit verbreiteten Auffassung wird der Radverkehr in vielen Bereichen auf Verkehrsflächen geführt, die er mit anderen Verkehrsteilnehmern (i. d. R. Kfz oder Fußgänger und zum Teil auch Straßenbahnen) teilen muss. So wird der Radverkehr in den Nebennetzstraßen zumeist auf der Kfz-Fahrbahn geführt, was aus planerischer Sicht als problemlos und sogar günstiger als auf separaten Radverkehrsanlagen angesehen wird. Die Instandsetzung dieser Straßen erfolgt im Rahmen der allgemeinen Werterhaltung. Für ein Herausrechnen des Anteils für den Radverkehrs müssten Kriterien definiert werden wie z. B. Verkehrsmittelanteil und Auswirkungen der jeweiligen Verkehrsmittel auf den Straßenzustand. Da eine Wichtung dieser Kriterien immer subjektiv ist, kann es in diesem Fall keine seriöse Aussagen über die wirklichen Kosten durch den Radverkehr geben.

Gleiches gilt für die Verkehrsflächen, die sich die Radfahrer mit Fußgängern teilen. Auch hier müsste zumindest eine Wichtung nach Nutzeranteilen erfolgen, was wiederum die Veranlassung von aufwendigen Zählungen (z. B. auf der Peißnitzinsel) zur Folge hätte.

Einzig im Fall der Führung des Radverkehrs auf separaten Radverkehrsanlagen könnte eine relativ genaue Abschätzung der Instandhaltungskosten mit Zuordnung für den Radverkehr erfolgen. Allerdings würde auch dies eine relativ aufwendige Analyse des Ist-Zustandes und eine Beurteilung der in einem bestimmten Zeitraum erforderlichen Maßnahmen der Instandsetzung notwendig machen. Im Sinne eines möglichst effektiven Einsatzes der vorhandenen Ressourcen wird dies als wenig sinnvoll erachtet.

Vor diesem Hintergrund schlägt die Stadtverwaltung vor, für die laufenden Radverkehrs-Instandhaltungskosten einen pauschalen Betrag anzunehmen bzw. vorzusehen. Anlehnend an den Beschluss zur Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) sollten dabei **10 %** der für die Werterhaltung (Straßennetz) zur Verfügung stehenden Mittel für derartige Maßnahmen bereitgestellt werden.

## **Erläuterung der einzelnen Kategorien im Plan „Umsetzungsstand Radrouten im Stadtgebiet Halle (Saale)“**

### 1. Kategorie „gute Bedingungen für Radverkehr“

Die Führung des Radverkehrs erfolgt z. B.:

- auf einem ausreichend breiten Radweg oder Radfahrstreifen mit einer gut befahrbaren Oberfläche (schadloser Asphalt, Betonsteinpflaster etc.),
- auf einem ausreichend breiten gemeinsamen Fuß- und Radweg mit einer gut befahrbaren Oberfläche (schadloser Asphalt, Betonsteinpflaster etc.),
- auf einem ausreichend breiten Park-, Feld- oder Waldweg mit einer gut befahrbaren Oberfläche (schadloser Asphalt, Betonsteinpflaster, feste und schadlose wassergebundene Decke etc.),
- auf einer wenig frequentierten Kfz-Fahrbahn mit einer gut befahrbaren Oberfläche (weniger als 2.500 Kfz/Tag und schadloser Asphalt oder schadloses Betonsteinpflaster etc.).

### 2. Kategorie „mittelmäßige Bedingungen für Radverkehr“

Die Führung des Radverkehrs erfolgt z. B.:

- auf einem Radweg oder gemeinsamen Fuß- und Radweg mit einer eingeschränkt befahrbaren Oberfläche (zum Teil schadhafter Asphalt, zum Teil schadhaftes Pflaster, abschnittsweise zu geringe Breiten etc.),
- auf einem Park-, Feld- oder Waldweg mit einer eingeschränkt befahrbaren Oberfläche (zum Teil schadhafter Asphalt, zum Teil schadhaftes und/oder unebenes Pflaster, zum Teil lockere und/oder schadhafte wassergebundene Decke, abschnittsweise zu geringe Breiten etc.),
- auf einer mittelstark frequentierten Kfz-Fahrbahn (ca. 2.500 bis 10.000 Kfz/Tag),
- auf einer Kfz-Fahrbahn mit einer eingeschränkt befahrbaren Oberfläche (relativ ebenes Natursteinpflaster, zum Teil schadhaftes Pflaster, zum Teil schadhafter Asphalt etc.).

### 3. Kategorie „schlechte Bedingungen für Radverkehr“

Die Führung des Radverkehrs erfolgt z. B.:

- auf einem Radweg oder gemeinsamen Fuß- und Radweg mit einer schlecht befahrbaren Oberfläche (schadhafter Asphalt, schadhaftes Pflaster etc.),
- auf einem zu schmalen Radweg oder zu schmalen gemeinsamen Fuß- und Radweg,
- auf einem Park-, Feld- oder Waldweg mit einer schlecht befahrbaren Oberfläche (schadhafter Asphalt, schadhaftes und/oder unebenes Pflaster, lockere und/oder schadhafte wassergebundene Decke, unbefestigte Oberfläche etc.),
- auf einem zu schmalen Park-, Feld- oder Waldweg (z. B. auf „Trampelpfaden“),
- auf einer stark frequentierten Kfz-Fahrbahn (mehr als 10.000 Kfz/Tag),

- auf einer Kfz-Fahrbahn mit einer schlecht befahrbaren Oberfläche (Kopfsteinpflaster, schadhafter Asphalt, Schotter etc.),
- durch eine Einbahnstraße, die als solche auch für Radfahrer gilt.