

Bericht zum erreichten Stand der Umsetzung der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) (Stand 31.12.2009)

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. Vorherige Berichte zum Umsetzungsstand der Radverkehrskonzeption

Auf Anfrage des Stadtrates hat die Stadtverwaltung im Jahr 2006 eine umfangreiche Darstellung des Umsetzungsstandes der Radverkehrskonzeption vorgelegt. Im Sinne des o. g. Stadtratsbeschlusses wurde 2008 über die Maßnahmen und Aktivitäten zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption in den Jahren 2006 und 2007 informiert. Der vorliegende Bericht befasst sich daher mit den diesbezüglichen Maßnahmen und Aktivitäten der Jahre 2008 und 2009.

3. Maßnahmen zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) in den Jahren 2008 und 2009

3.1. Baustein 1: Stadtteilverbindende Fahrradrouten

3.1.1. Radroute A: Innenstadt – Neustadt

Die Radroute A ist durchgängig befahrbar und größtenteils in einem guten Zustand. Eine Routenbeschilderung existiert im Bereich zwischen dem Handelhaus und dem Rennbahnkreuz.

Im Sinne einer Verbesserung des Fahrkomforts (geradlinige Führung, zügige Befahrbarkeit) 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.

3.1.2. Radroute B: Innenstadt – Südstadt – Wörlitz

Die Radroute B ist durchgängig befahrbar, ausgeschildert und größtenteils in einem guten Zustand. Im Jahr 2009 wurde die Straße **An der Moritzkirche** grundhaft ausgebaut und dabei mit einer für Radfahrer gut befahrbaren Oberfläche ausgestattet.

Im Sinne einer weiteren Verbesserung des Fahrkomforts (geradlinige Führung, zügige Befahrbarkeit) sind nunmehr noch folgende Maßnahmen erforderlich:

- Optimierung der Routenführung zwischen der Oleariusstraße und der Straße An der Moritzkirche (im Zusammenhang mit geplanten Sanierungsmaßnahmen der HWG),
- Verbesserung der Befahrbarkeit des Routenabschnittes im Bereich Steg (im Rahmen des Baus der Saaleklinik),
- Bordabsenkung am Übergang Amsterdamer Straße/ Südpromenade.

3.1.3. Radroute C: Innenstadt – Silberhöhe / Ammendorf

Die Radroute C ist durchgängig befahrbar, aber noch nicht ausgeschildert. In einigen Abschnitten sind wichtige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts erforderlich. Konkret handelt es sich dabei um folgende Maßnahmen:

- 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 Alte Heerstraße und Straße der Waggonbauer.

3.1.4. Radroute D: Innenstadt – Trotha

Die Radroute D ist durchgängig befahrbar, ausgeschildert und größtenteils in einem guten Zustand. Zu der in der Radverkehrskonzeption vorgesehenen Weiterführung der Radroute von Halle-Trotha nach Sennewitz im Saalekreis trug der vom Landesbetrieb Bau im Jahr 2008 realisierte straßenbegleitende **Fuß- und Radweg entlang der Köthener Straße (L 145)** bei. In diesem Bereich ist daher nur noch die Schaffung von Radverkehrsanlagen in der Köthener Straße zwischen der Hans-Dittmar-Straße und dem Ortsausgang Halle erforderlich.

Die laut Radverkehrskonzeption vorgesehene Verknüpfung der Radroute D 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 neben der Ausweisung von Tempo-30 in der August-Bebel-Straße und Martha-Brautzsch-Straße vor allem die Schaffung von Radverkehrsanlagen am **Joliot-Curie-Platz** erforderlich. Letzteres kann allerdings nur im Rahmen eines grundhaften Ausbaus dieses Platzes erfolgen.

3.1.5. Radroute E: Innenstadt – Reideburg

Die Realisierung dieser noch nicht ausgeschilderten Radroute steht im engen Zusammenhang mit dem Umbau der Delitzscher Straße. Im Zuge dieser Straßenbaumaßnahme wird die Delitzscher Straße im Bereich zwischen dem Riebeckplatz und der Zwintschönaer Straße in Reideburg bis 2013 mit durchgängig beidseitigen Radverkehrsanlagen ausgestattet. Realisiert ist bislang der Abschnitt **zwischen dem Riebeckplatz und dem Kanenaer Weg**.

(Foto: Neu gestalteter Straßenabschnitt in der Delitzscher Straße)

Neben der Baumaßnahme Delitzscher Straße sind in Hinsicht auf eine durchgehende und komfortable Befahrbarkeit der Radroute E noch folgende Maßnahmen erforderlich:

- Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche in der Kleinen Steinstraße,
- Zulassung des Radverkehrs in beiden Richtungen in der Brüderstraße und Neunhäuser Straße.

3.1.6. Radroute F: Innenstadt – Heide Süd

Der Routenabschnitt zwischen dem Händelhaus und Heide-Süd ist durchgängig befahrbar und größtenteils in einem guten Zustand. Im Sinne einer Verbesserung des Fahrkomforts ist noch folgende Maßnahme erforderlich:

- Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche in der Straße Am Kirchtor.

Der in der Radverkehrskonzeption benannte Routenast zwischen dem Paulusviertel und der Peißnitzinsel ist dagegen noch nicht gut befahrbar, vor allem da der Mühlweg im Abschnitt zwischen der Ludwig-Wucherer-Straße und der Ulestraße ein für Radfahrer sehr schlecht befahrbares Straßenpflaster aufweist. Hier ist eine Sanierung der Fahrbahnoberfläche erforderlich. Bereits erfolgt ist dies im Jahr 2009 im Abschnitt **zwischen der Ulestraße und der Burgstraße**.

(Foto: Mühlweg mit sanierter Fahrbahnoberfläche)

In Hinsicht auf eine durchgehend gute Befahrbarkeit des Routenastes zwischen dem Paulusviertel und der Peißnitzinsel ist daher noch folgende Maßnahme erforderlich:

- Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche im Mühlweg zwischen der Ludwig-Wucherer-Straße und der Ulestraße.

3.1.7. Radroute G: Neustadt – Lutherplatz – Reideburg

Die Radroute G ist noch nicht durchgängig befahrbar und daher auch noch nicht ausgeschildert. Neben dem wichtigen Lückenschluss im Zuge der Europachaussee (HES) zwischen der Grenzstraße und der Delitzscher Straße sind in einigen Abschnitten noch wichtige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts erforderlich. Insgesamt müssen dabei noch folgende Maßnahmen realisiert werden:

- 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 (bereits in Bau, Fertigstellung 2010),
- Grundhafter Ausbau der Delitzscher Straße zwischen der HES und Reideburg (vgl. Radroute E).

(Foto: Neuer Fuß-/ Radweg entlang der Europachaussee zwischen Grenzstraße und Delitzscher Straße)

3.1.8. Route H: Tornau – Büschdorf – Döllnitz

Diese Radroute, die weitestgehend dem zwischen Peißen und Osendorf ausgeschilderten **Reide-Radwanderweg** entspricht, ist durchgängig befahrbar. In einigen Abschnitten sind noch wichtige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts erforderlich. Konkret handelt es sich dabei um folgende Maßnahmen:

- 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 2008 und 2009 grundlegende Ausbaumaßnahmen vorgenommen, in deren Zusammenhang auch eine Rekonstruktion der vorhandenen Radverkehrsanlagen erfolgte:

Jahr	Straße	Länge der Radwege (km) ¹
2008/9	Delitzscher Straße (zw. Am Güterbahnhof und Kanenaer Weg)	0,50
	Gesamt:	0,50

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

Jahr	Straße	Länge der Radwege (km)
2008	Köthener Straße (zw. Halle-Trotha und Sennewitz)	0,95

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.

2009	Beesener Straße (zw. Rannischer Platz und Melanchthonstraße)	0,35
	Gesamt:	1,30

(Foto: Neuer Radweg in der Beesener Straße)

Im Rahmen der allgemeinen Werterhaltung wurden außerdem punktuelle Reparatur- und Ausbesserungsmaßnahmen an bestehenden Radwegen durchgeführt. So z. B. in der Seebener Straße, Merseburger Straße, Lilienstraße, im Böllberger Weg oder im Eierweg.

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 Reduzierung des Unfallgeschehens zu prüfen und wenn möglich entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Vor diesem Hintergrund wurden in den Jahren 2008 und 2009 u. a. folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Errichtung eines Geländers am östlichen Radweg in der Paul-Suhr-Straße,
- Errichtung einer besonderen Warnbeschilderung und Aufbringung von Warnmarkierungen an der Einmündung Franckestraße/ Rudolf-Breitscheid-Straße,
- Verlängerung der Rotmarkierung in der Radwegefurt am Knoten Ludwig-Wucherer-Straße/ Willy-Lohmann-Straße,
- Zusätzlicher Schilderpfosten an der Einmündung Hallorenring/ Talamtstraße.

Wie die Unfallstatistik zeigt, sind nach Umsetzung der aufgeführten Maßnahmen die Unfälle mit Radfahrerbeteiligung an den betreffenden Stellen nachweislich zurückgegangen (zum Teil bis auf null).

In vielen Fällen muss allerdings festgestellt werden, dass eine wirksame Reduzierung des Unfallgeschehens nur durch komplexe Straßenumbaumaßnahmen bewirkt werden kann. Beispiele hierfür sind die Steintor-Kreuzung oder der Joliot-Curie-Platz. Aufgrund der Komplexität der Problemlagen an diesen Plätzen sind hierzu noch umfangreiche Grundlagenarbeiten erforderlich, so dass die wünschenswerten Umbaumaßnahmen erst mittelfristig realisiert werden können.

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 den vergangenen Jahren zu zahlreichen Unfällen mit zum Teil sehr schweren Verletzungen bei Radfahrern gekommen. Angesichts dieser Situation hat die Stadtverwaltung sowohl verkehrsorganisatorische als auch bauliche Maßnahmen geprüft und ist dabei zum Ergebnis gekommen, dass eine wirksame und dauerhafte Problembeseitigung nur durch eine bauliche Verbreiterung des vorhandenen Fußweges in Richtung des angrenzenden Hanges möglich ist. Die Kosten dieser Maßnahme, bei der u. a. die vorhandene Stützmauer beseitigt und eine neue Stützmauer errichtet werden muss, belaufen sich laut den Ergebnissen aus zwei durchgeführten Untersuchungen (u. a. Baugrunduntersuchung) auf ca. 300.000 €.

Da sich im betreffenden Bereich der Kröllwitzer Straße auch Unfälle ereigneten, bei denen Kfz beim Bremsen ins Rutschen kamen, wurde 2008 im Kurvenbereich eine rauere Fahrbahnoberfläche aufgebracht. Im Ergebnis dieser Maßnahme konnte nicht nur ein Rückgang der Unfälle mit Kfz, sondern auch mit Radfahrern festgestellt werden. Letzteres kann allerdings auch darin begründet liegen, dass Radfahrer aufgrund der verstärkten Berichterstattung und öffentlichen Diskussion ein vorsichtigeres Fahrverhalten an den Tag legen.

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

Im Punkt 3.2., Baustein 2, sind die Straßen aufgeführt, in denen in den Jahren 2008 und 2009 durch komplexen Straßenumbau neue Radverkehrsanlagen geschaffen wurden. Diese 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)
2008	Raffineriestraße (zw. Thüringer Str. u. Rudolf-Ernst-Weise-Str.)	Bau eines straßenbegleitenden Fuß- und Radweges	0,25
2009	Vogelweide	Markierung von beidseitigen Schutzstreifen	0,60
		Gesamt:	0,85

(Foto: Schutzstreifen in der Vogelweide)

3.5. Baustein 5: Radverkehrsführung im Altstadtzentrum und am Altstadtring

Insbesondere durch die Zulassung des Radverkehrs in beiden Richtungen der wichtigen Nord-Süd- und Ost-West-Trassen (Große Ulrichstraße, Kleinschmieden, Marktplatz, Schmeerstraße, Rannische Straße, Große Steinstraße) sowie durch den Bau von Radwegen entlang der wichtigen Ringstraßen Hansering, Waisenhausring und Moritzzwinger konnten in den vergangenen Jahren die Bedingungen für den Radverkehr im Bereich der Altstadt deutlich verbessert werden. Da allerdings die Befahrung von Straßen mit Straßenbahnverkehr insbesondere für unsichere Radfahrer noch ein Problem darstellt, wird in den nächsten Jahren der Schwerpunkt darin liegen, die weniger frequentierten Nebenstraßen innerhalb des Altstadtzentrums für Radfahrer attraktiv zu gestalten. Neben der Öffnung von weiteren Einbahnstraßen (wie z. B. in der Barfüßerstraße, Hackebornstraße, Domstraße oder Mühlgasse) wird hierbei die Sanierung weiterer Straßen (wie z. B. der Kleinen Steinstraße) angestrebt.

Die wichtigste Maßnahme am Altstadtring wird in den kommenden Jahren die bauliche Umgestaltung des Joliot-Curie-Platzes sein (vgl. Pkt. 3.3.).

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

3.6.1. Saale-Radwanderweg

In den Jahren 2008 und 2009 wurden am Saale-Radwanderweg folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Asphaltierung des Abschnittes zwischen der Schwanenbrücke und dem Peißnitzhaus (0,20 km),

- Ausbau der ehemaligen Hafenbahntrasse zum Fuß- und Radweg im Abschnitt zwischen dem Böllberger Weg und der Hafenbahnbrücke, einschließlich Schaffung einer sicheren Quermöglichkeit über den Böllberger Weg (0,60 km),
- Bau eines uferbegleitenden Weges zwischen Franz-Schubert-Straße und Würfelwiese (0,25 km, Ausweisung als Saale-Radwanderweg erst nach Fertigstellung der neuen Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Saale im Jahr 2011),
- Verlegung der Radüberfahrt von der Ochsenbrücke zum Riveufer,
- Ordnung des ruhenden Verkehrs im Bereich der Kleingartenanlage Lettin (damit auch Verbesserungen für Radfahrer in diesem Bereich),
- Errichtung von 5 Informationstafeln entlang des Saale-Radwanderweges in Halle (130 x 80 cm),
- Ausweisung einer direkteren Routenführung im Bereich der Kaiserslauterer Straße,
- Ausweisung der ersten „Radweg-Kirche“ am Saale-Radweg in Halle-Wörmlitz.

(Foto: Informationstafel am Saale-Radwanderweg)

In Hinsicht auf eine möglichst gute Befahrbarkeit des Saale-Radwanderweges auch bei Nässe strebt die Stadtverwaltung auch im Sinne eines entsprechenden Stadtratsbeschlusses an, in den kommenden Jahren noch folgende Teilabschnitte mit einer befestigten Oberfläche zu versehen:

- Planena – Stadtgrenze bei Rattmannsdorf,
- Uferweg Wörmlitz – Böllberg,
- Uferweg Hafenbahnbrücke – Holzplatz,
- Uferweg Schwanenbrücke – Talstraße,
- Kläranlage Lettin – Dachstraße.

3.6.2. Weitere touristische und Freizeitrouten

Im Zusammenhang mit der Erstellung des **Landesradverkehrsplanes (LRVP)** wurden u. a. auch die wichtigsten Routen für den Radtourismus und den Freizeit-Radverkehr im Gebiet der Stadt Halle (Saale) bestimmt. Den größten Stellenwert nimmt dabei der Saale-Radwanderweg ein, da er entsprechend des LRVP eine Route von bundesweiter Bedeutung ist. In einer 2. Kategorie folgen der

- Elster-Radweg,
- Himmelsscheibenweg und
- Radweg Saale – Harz,

die laut LRVP von landesweiter Bedeutung sind. Radrouten der 3. Kategorie sind Routen von regionaler Bedeutung. Im Gebiet der Stadt Halle (Saale) zählen hierzu die Radrouten

- Halle – Petersberg – Köthen,
- Halle – Dübener Heide,
- Metro-Radroute Halle – Leipzig sowie
- Halle – Bad Lauchstädt – Mücheln – Freyburg/ Unstrut.

Schließlich gibt es im LRVP noch Radrouten, die einer 4. Kategorie zugeordnet wurden. Hierbei handelt es sich um Routen mit einer lokalen Bedeutung sowohl für den Freizeit- als auch für den Alltags-Radverkehr. Neben den im Punkt 3.1. genannten „Radrouten mit Priorität“ sind dabei eine Reihe weiterer wichtiger Verbindungen für den Radverkehr in Halle (Saale) aufgeführt.

Zum Umsetzungsstand der Radrouten der Kategorien 2 bis 4 gemäß LRVP ist folgendes zu sagen (vgl. auch Plan anbei):

3.6.2.1. Elster-Radweg

Der Elster-Radweg ist im Bereich der Stadt Halle (Saale) durchgängig befahrbar, ausgeschildert und größtenteils in einem guten Zustand. In einigen Abschnitten sind allerdings noch wichtige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts erforderlich. Konkret handelt es sich dabei um folgende Maßnahmen:

- Bau eines straßenbegleitenden Fuß- und Radweges entlang der L 170 zwischen Halle-Osendorf und Döllnitz,
- Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche in der Karl-Meißner-Straße und in der Fritz-Kießling-Straße (Ortslage Halle-Osendorf),
- Herstellung der Befahrbarkeit von Fußwegen für Radfahrer in der Regensburger Straße zwischen Straße Am Bahndamm und Poststraße sowie zwischen Straße Zum Burgholz und Karl-Meißner-Straße.

(Foto: Elster-Radweg bei Halle-Beesen)

3.6.2.2. Himmelsscheibenweg und Radweg Saale – Harz

Diese beiden Routen haben im Gebiet der Stadt Halle (Saale) größtenteils einen identischen Verlauf. Sie sind durchgängig befahrbar, ausgeschildert und größtenteils in einem guten Zustand. In einigen wenigen Abschnitten sind allerdings noch wichtige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts erforderlich. Konkret handelt es sich dabei um folgende Maßnahmen:

- Bau eines straßenbegleitenden Rad- und Fußweges zwischen Nietleben und Dölau,
- Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche in der Senefelder Straße und im Advokatenweg.

(Foto: Himmelsscheibenweg und Radweg Saale – Harz im Bereich der Weinbergwiesen)

3.6.2.3. Radroute Halle – Petersberg – Köthen

Im Abschnitt zwischen Halle und dem Petersberg ist diese Route größtenteils gut befahrbar, aber noch nicht ausgeschildert. Im Bereich der Stadt Halle (Saale) besteht kein weiterer Ausbaubedarf.

3.6.2.4. Radroute Halle – Dübener Heide

Diese Radroute ist im Bereich der Stadt Halle (Saale) durchgängig befahrbar, aber noch nicht ausgeschildert. In einigen Abschnitten sind noch wichtige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts erforderlich. Konkret handelt es sich dabei um folgende Maßnahmen:

- Herstellung von Radverkehrsanlagen an der Steintor-Kreuzung (nur möglich im Zuge eines grundhaften Ausbaus),
- Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche in der Sonneberger Straße (Halle-Diemitz),
- Ausbau des Feldweges zwischen den Stadtteilen Diemitz und Dautzsch.

3.6.2.5. Metro-Radroute Halle – Leipzig

Da der Verlauf dieser Route im Gebiet der Stadt Halle (Saale) größtenteils identisch mit dem der Radroute E ist, steht auch die Realisierung dieser noch nicht ausgeschilderten Route im engen Zusammenhang mit dem Umbau der Delitzscher Straße (vgl. Pkt. 3.1.5.). Neben dieser und den anderen zur Radroute E benannten Maßnahmen sind im Sinne einer verkehrssicheren und komfortablen Führung noch folgende weitere Maßnahmen erforderlich:

- Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche und/oder eines straßenbegleitenden Fuß- und Radweges in der Schönnewitzer Straße (Halle-Reideburg),
- Herstellung eines straßenbegleitenden Fuß- und Radweges in der Dölbauer Landstraße (Halle-Reideburg).

3.6.2.6. Halle – Bad Lauchstädt – Mücheln – Freyburg/ Unstrut

Diese noch nicht ausgeschilderte Radroute soll im Gebiet der Stadt Halle (Saale) auf der Route des Saale-Radwanderweges (Abschnitt zwischen Mansfelder Straße und Röpziger Brücke) geführt werden. In Hinsicht auf eine möglichst gute Befahrbarkeit auch bei Nässe strebt die Stadtverwaltung deshalb an, in den kommenden Jahren noch folgende Teilabschnitte mit einer befestigten Oberfläche zu versehen:

- Uferweg Wörmnitz – Böllberg,
- Uferweg Hafenbahnbrücke – Holzplatz (vgl. Pkt. 3.6.1.).

3.6.2.7. Freizeitrouten von lokaler Bedeutung

Wie bereits im Punkt 3.6.2. erwähnt, sind im LRVP auch noch eine Reihe von Radverkehrsverbindungen benannt, die vor allem für den städtischen Freizeit-Radverkehr von Bedeutung sind. Aufgrund der Vielzahl dieser Verbindungen wird im Rahmen dieses Berichts auf den beigefügten Plan zum Umsetzungsstand der Radrouten im Landesradverkehrsplan für das Stadtgebiet Halle (Saale) verwiesen.

In den Jahren 2008 und 2009 wurden an den lokalen Freizeitrouten folgende Einzelmaßnahmen realisiert:

- Ausbau der Hafenbahntrasse zwischen Thüringer Bahnhof und Beesener Straße (2008, Länge 1,20 km),
- Ausbau der Hafenbahntrasse zwischen Beesener Straße und Hafenbahnbrücke (2009, Länge 1,50 km).

(Foto: Geh- und Radweg Hafenbahntrasse)

3.7. Baustein 7: Durchlässigkeit in den Stadtteilnetzen

Auch in den Jahren 2008 und 2009 hat die Stadtverwaltung 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. Beispielhaft seien folgende Einzelmaßnahmen genannt:

- Bau eines Verbindungsweges zwischen der Franckestraße (Ecke Prof.-Friedrich-Hoffmann-Straße) und dem Wohngebiet Voßstraße,
- Bau einer Radwegüberfahrt nahe der Einmündung Merseburger Straße/ Philipp-Müller-Straße (Höhe Com-Center),
- Bordabsenkungen an der Dreiecksinsel am Knoten Magdeburger Chaussee/ Brachwitzer Straße (Anschluss-Radweg Kaufland),
- Ergänzung eines fehlenden Geh- und Radwegabschnittes und mehrere Bordabsenkungen im Bereich des Knotens Am Bruchsee/ L.-Meitner-Straße.

(Foto: Neuer Verbindungsweg zwischen der Franckestraße und dem Wohngebiet Voßstraße)

3.8. Baustein 8: Fahrradparken

In den Jahren 2008 und 2009 wurden an folgenden Stellen im Bereich der Innenstadt neue anspruchsgerechte Fahrradabstellanlagen (i. d. R. Anlehnbügel) errichtet:

- Geiststraße (9 Stk.),
- Große Nikolaistraße (2 Stk.),
- Große Steinstraße (3 Stk.),
- Kleine Marktstraße (5 Stk.),
- Kleine Ulrichstraße (weitere 5 Stk.),
- Leipziger Straße (weitere 6 Stk.),
- Landesmuseum für Vorgeschichte (20 Stk.),
- Salinemuseum (7 Stk.),
- Steinweg, Ecke Schwetschkestraße (7 Stk.),
- Universitätsring (weitere 3 Stk.).

(Fotos mit neuen Fahrradbügel)

Entsprechend eines Stadtratsbeschlusses aus dem Jahre 2009 ist vorgesehen, in den kommenden 5 Jahren 1.000 neue Fahrradbügel im gesamten Stadtgebiet zu errichten. Dabei soll der Schwerpunkt zunächst bei städtische Einrichtungen, Schulen, Kindergärten u. ä. liegen.

3.9. Baustein 9: Fahrrad und Bahn

Bei der Deutschen Bahn besteht weiterhin die Möglichkeit, in den Regionalzügen Sachsen-Anhalts die Fahrräder kostenlos mitzunehmen. Bei Bussen und Bahnen der HAVAG können Fahrräder nach wie vor mitgenommen werden, jedoch ist seit 2008 wieder ein Fahrrad-Ticket erforderlich.

Hinsichtlich einer möglichen **Fahrradstation** am Hauptbahnhof wurde eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt, in deren Ergebnis eine Kapazität von 500 Abstellplätzen empfohlen wurde. Momentan beschäftigt sich die Stadtverwaltung intensiv mit der Fragestellung, wie ein entsprechender Baukörper an der vorgesehenen Stelle (Hangfläche zwischen Riebeckplatz und Hauptbahnhof) städtebaulich eingeordnet werden kann und mit welchen Baukosten zu rechnen ist. Eine entsprechende Stadtratsinformation wird 2010 erfolgen.

3.10. Baustein 10: Information und Öffentlichkeitsarbeit

Im Ergebnis eines Kommunalwettbewerbs des Bundesumweltministeriums, bei dem sich insgesamt 94 Kommunen aus ganz Deutschland beworben haben, gelang es der Stadt Halle (Saale), als eine von 4 Städten den Preis einer Werbekampagne für den Fuß- und Radverkehr zu gewinnen. Unter dem Motto "**Kopf an: Motor aus. Für null CO2 auf Kurzstrecken**" wurden dabei zwischen April und August 2009 unter anderen folgende Werbeaktionen in Halle zur Umsetzung gebracht:

- Presse-Auftaktveranstaltung am 05.05.2009,
- 5 Dekaden mit jeweils 50 bis 70 Großflächenplakaten,
- 1 Riesenposter nahe der Hochstraße,
- 2 Kinospots in mehreren Kinos (u. a. bei Open-Air-Kino im Sommer)
- Zahlreiche Schaltungen eines Rundfunkspots in Radio Brocken,
- 8 Brückenbanner (Riebeckplatz, Glauchaer Platz, Berliner Straße, Fußgängerbrücke Merseburger Straße),
- Verteilung von ca. 1.500 „Coaching-Packs“ an Autofahrer,

- Stand bei Umwelt- und Fahrradtag am 05.06.2009 (inkl. Modenschau und Verlosungsaktion),
- 5 Blitz-Aktionen (am Leipziger Turm, Reileck, vor dem MMZ, am Franckeplatz und am Riebeckplatz - letzte war Abschluss-Aktion der Kampagne),
- Werbetafeln an Einkaufswagen von Supermärkten,
- Postkarten „Willst du mit mir gehen?“ an 150 Standorten,
- 1 Straßenbahn-Werbung,
- Aufkleber an Parkscheinautomaten,
- Kärtchen für Falschparker,
- ca. 30 Beachflags an Fahrradständern (Aufschrift „Reserviert für Klimahelden“),
- Gewinnspiel zum besten Spruch der Kampagne (Siegerspruch: „Verbrennen Sie doch mal Kalorien statt Benzin“),
- Verteilung von Infomaterial in der Fußgängerzone durch ein Promotion-Team.

(Fotos von der Kampagne)

Im Herbst letzten Jahres wurde vom Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt und Energie eine umfangreiche Evaluation der Kampagne durchgeführt, in deren Rahmen auch eine repräsentative Befragung von Einwohnern der Stadt Halle erfolgte. Hierbei wurden u. a. folgende Erkenntnisse gewonnen:

- Ca. 80 % der Hallenser konnten sich an die Kampagne erinnern.
- Ca. 93 % von diesen waren der Meinung, dass die Absicht der Kampagne, Autofahrer zum Umsteigen auf das Fahrrad und die Füße zu bewegen, richtig sei.
- Ca. 92 % sagten, dass die Kampagne wichtig für den Klimaschutz sei.
- Ca. 50 % gaben an, dass sie die Kampagne zum Nachdenken gebracht hat.
- Ca. 30 % haben sich aufgrund der Kampagne vorgenommen, öfter mit dem Rad zu fahren und/oder zu Fuß zu gehen.
- Ca. 17 % gehen aufgrund der Kampagne nun häufiger zu Fuß, statt mit dem Auto zu fahren.
- Ca. 13 % fahren aufgrund der Kampagne nun häufiger Rad, statt mit dem Auto zu fahren.

Die Situation des Fuß- und Radverkehrs in Halle beurteilten die Befragten wie folgt:

- 83,2 % der Kampagnenwahrnehmer in Halle gaben an, dass Rad- und Fußwege bequemer und sicherer sein müssen.
- 74,2 % sagten, dass es mehr Radwege und Radfahrstreifen geben müsste.
- 67,7 % sagten, dass in Halle mehr Rücksicht auf Fußgänger und Radfahrer genommen werden sollte.
- 56,8 % waren der Auffassung, dass es in Halle mehr oder bessere Abstellanlagen für Fahrräder geben müsste.

Neben der Kampagne "Kopf an: Motor aus. Für null CO₂ auf Kurzstrecken" wurden in den Jahren 2008 und 2009 insbesondere noch folgende Maßnahmen der Medien- und Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr durchgeführt:

- 3. Auflage des Rad- und Wanderstadtplanes der Stadt Halle (2008),
- mehrfache Mitwirkung an Veröffentlichungen von Verlagen (z. B. Radwanderkarten, Tourenführer),
- ständige Presseinformationen und –gespräche zu aktuellen Radverkehrsthemen,
- Durchführung des alljährlichen Fahrrad- und Umwelttages der Stadt Halle mit zahlreichen Ständen (u. a. Fahrradkodierung),
- Insgesamt 8 Sitzungen des „Runden Tisches Radverkehr“ unter Beteiligung von Stadtratsfraktionen, ADFC, Polizei, HAVAG und Stadtverwaltung,

- ständiger direkter Austausch mit Bürgern und Interessenvertretern des Radverkehrs (v. a. ADFC) u. a. zu aktuellen Radverkehrsthemen, geplanten Straßenausbauvorhaben.

Im Jahr 2009 wurde darüber hinaus auch eine Neuauflage des Faltblattes „Halle per Rad – Sehenswertes entlang des Saale-Radwanderweges“ erstellt. Die Veröffentlichung wird zu Beginn der Saison 2010 erfolgen.

4. Statistiken zur Entwicklung des Radverkehrs in der Stadt Halle (Saale)

Zum Ende des Jahres 2009 betrug die **Gesamtlänge der Radverkehrsanlagen** (separate Radwege, Radfahrstreifen, gemeinsame Fuß- und Radwege, Fahrradstraßen) im Stadtgebiet Halle **ca. 93 km** (s. Anlage). In dieser Zahl nicht enthalten sind die zahlreichen für Radfahrer nutzbaren Wege in städtischen Park- und Grünanlagen (Peißnitz, Dölauer Heide, Weinbergwiesen, Thüringer Bahnhof, Pestalozzipark, Elster-Saale-Aue etc.). Ein Hinzurechnen dieser Wege würde den Rahmen dieser Bilanz sprengen, da laut städtischer Benutzungssatzung für Grünanlagen jeder dort vorhandene Weg auch für Radfahrer nutzbar ist (bei entsprechender Rücksichtnahme auf Fußgänger).

Die beigefügte Tabelle zur Entwicklung der Radwegelängen seit 1994 macht deutlich, dass der damalige Stand mittlerweile fast verdreifacht wurde (von 33 auf nunmehr ca. 93 km). Den größten Anteil an dieser Entwicklung hatten dabei die grundhaften Straßenausbaumaßnahmen, bei denen in den meisten Fällen auch anspruchsgerechte Radverkehrsanlagen mit hergestellt wurden.

Zur Entwicklung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr ist zu sagen, dass der positive Trend der letzten Jahre auch weiterhin anhält. Gemäß der Ergebnisse des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) betrug der **Radverkehrsanteil** im Jahr 2008 **14,0 %**. Gegenüber dem Jahr 2003, wo dieser Wert lediglich 9,2 % betrug, ist dies eine Steigerung um knapp 5 %-Punkte.

Im Vergleich zu anderen deutschen Städten mit ähnlicher Größe nimmt Halle (Saale) in dieser Statistik nunmehr einen **mittleren Platz** ein. Während z. B. Städte wie Bremen (24,8 %), Dessau-Roßlau (22,0 %), Kiel (20,7 %) oder Potsdam (20,1 %) noch deutlich über dem hallesischen Wert liegen, hat sich die Stadt Halle (Saale) bereits zum Teil deutlich von Städten wie Jena (10,3 %), Magdeburg (9,8 %), Schwerin (9,3 %), Erfurt (8,3 %), Kassel (6,6 %) oder Chemnitz (5,5 %) abgesetzt (vgl. beigefügte Tabelle 9 (a) des SrV 2008 sowie den beigefügten Artikel aus der VCD-Zeitschrift NEUE WEGE).

5. Resümee

Analog dem Bericht zum Umsetzungsstand der Radverkehrskonzeption in den Jahren 2006 und 2007 kann auch für 2008 und 2009 festgestellt werden, dass erneut eine Reihe von Einzelmaßnahmen umgesetzt wurden, die der Erfüllung der in der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) benannten Prämissen und Ziele dienen. Spürbare Verbesserungen für den Radverkehr wurden dabei wieder vor allem durch Schaffung von Radverkehrsanlagen im Zuge komplexer Straßenausbaumaßnahmen wie z. B. in der Beesener Straße oder durch Grünplanungsprojekte wie insbesondere dem Ausbau der Hafenbahntrasse erwirkt.

Bei der Umsetzung bzw. Herstellung von durchgehenden Radrouten wurde wie bereits in den Vorjahren erneut das Problem deutlich, dass es unumgängliche Abhängigkeiten zu bestimmten größeren Baumaßnahmen wie insbesondere grundhaften Straßenausbaumaßnahmen oder erforderlichen Fahrbahnsanierungen gibt, die ein vorheriges Herstellen der jeweiligen Radroute verhindern. So wird es beispielsweise erst nach Abschluss des grundhaften Straßenumbaus in der Delitzscher Straße möglich sein, die Radroute Innenstadt – Reideburg auszuweisen. Ähnliche Abhängigkeiten bestehen auch zu den erforderlichen Umgestaltungsmaßnahmen am Stein-tor oder am Joliot-Curie-Platz, was deutlich macht, dass Radfahrer in Halle noch eine gewisse Zeit mit einer Reihe von Problemen und Lücken im Radverkehrsnetz leben müssen.

Ein besonderes Ereignis für den Radverkehr in Halle (Saale) war im Jahr 2009 die vom Bundesumweltministerium finanzierte Image-Kampagne „Kopf an: Motor aus. Für null CO₂ auf Kurzstrecken“, bei der mit einer Vielzahl von Maßnahmen und Aktionen für die Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad geworben wurde. Interessant wird hierzu sein, ob die Befragungsergebnisse, wonach 13 % der Befragten angaben, jetzt häufiger mit dem Rad statt dem Auto zu fahren, auch im künftigen Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr ihren Ausdruck finden.

Beim Blick auf die Statistik zeigt sich, dass die Stadt Halle (Saale) in den letzten Jahren deutliche Fortschritte in Sachen Radverkehr gemacht hat. Diese Entwicklung ist unter anderem auch das Ergebnis einer kontinuierlichen Radverkehrsförderung, die seit Bestehen der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) betrieben wurde. Da es sich hierbei keinesfalls um einen „Selbstläufer“ handelt, werden auch weiterhin Engagement und entsprechende Prioritätensetzung von verschiedensten Akteuren in vielerlei Bereichen erforderlich sein, um das gewünschte Ziel einer noch stärkeren Fahrradnutzung zu erreichen.

Anlagen:

1. Plan mit Umsetzungsstand der Radrouten im Landesradverkehrsplan für das Stadtgebiet Halle (Saale),
2. Auflistung: Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet Halle (Saale),
3. Tabelle 9 (a) des SrV 2008,
4. Artikel: Der Trend führt fort vom Pkw, aus: VCD-Zeitschrift NEUE WEGE, 1/2010.