



Sitzung des Stadtrates am 30.04.2025

**Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Stand von
Radverkehrsförderungsprojekten
Vorlagen Nummer: VIII/2024/00948
TOP: 12.14**

Antwort der Verwaltung:

- 1. Am 25.05.2022 hatte der Stadtrat einen Variantenbeschluss zu einem straßenbegleitenden Geh- und Radweg entlang der Salzmünder Straße und Heidestraße zwischen Dölau und Nietleben gefasst – vgl. BV [VII/2021/03135](#). Welchen aktuellen Stand hat das Projekt? Wann kann nach aktuellem Stand mit einer Realisierung gerechnet werden?**

Das Projekt befindet sich in der Leistungsphase 3, die Realisierung soll voraussichtlich 2029-2031 erfolgen.

- 2. Am 22.02.2023 hat der Stadtrat einen Variantenbeschluss zum Bau einer Radverkehrsanlage entlang der Waldstraße vom Knoten Nordstraße bis zur Einmündung in die Agnes-Gosche-Straße gefasst – vgl. BV [VII/2022/04803](#). Welchen aktuellen Stand hat das Projekt? Wann kann nach aktuellem Stand mit einer Realisierung gerechnet werden?**

Das Projekt befindet sich in der Leistungsphase 3, die Realisierung soll voraussichtlich 2029-2030 erfolgen.

- 3. Am 25.10.2023 hat der Stadtrat einer Umgestaltung der Fahrbahn in der Emil-Abderhalden-Straße zwischen Ludwig-Wucherer-Straße und Harz mit dem Ziel einer Ausweisung als Fahrradstraße zugestimmt – vgl. BV [VII/2023/05923](#). Welchen aktuellen Stand hat das Projekt? Wann kann nach aktuellem Stand mit einer Realisierung gerechnet werden?**

Die Ausschreibung der Planungsleistung musste aus Kapazitätsgründen vorerst zurückgestellt werden.

- 4. Am 22.02.2024 hat der Bau- und Vergabeausschuss Vorschlägen zur Optimierung der Verkehrsorganisation an den Knotenpunkten Paracelsusstraße/Wasserturm Nord und Paracelsusstraße / Äußere Hordorfer Straße zugestimmt.– vgl. BV [VII/2023/06029](#). Welchen aktuellen Stand haben die Projekte? Wann kann nach aktuellem Stand mit einer Realisierung gerechnet werden?**

Die 5. Ausschreibung wird voraussichtlich erfolgreich abgeschlossen. Die Realisierung könnte 2027 erfolgen.

- 5. Der Ansatz für die Neuerrichtung von Fahrradabstellanlagen im Haushalt 2024 lag bei 90.000 EUR. An welchen konkreten Standorten konnten in 2024 neue Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum und an städtischen Einrichtungen errichtet werden? Welche Mittel wurden insgesamt dafür aufgewandt?**

Oper	25 Stück
Ludwig-Wucherer-Str.	37 Stück
Edgar-Andre-Str.	5 Stück



Thomasiusplatz	2 Stück
Neustadt Center	9 Stück
Stadion 6	6 Stück
Ärztehaus Albert-Einstein-Str.	5 Stück
Meeresbrunnen	5 Stück
Willy-Brandt-Str.	5 Stück
<hr/> Gesamt	99 Stück

6. Auf Anfrage unserer Fraktion (Anfrage [VIII/2024/00168](#)) hatte die Stadtverwaltung im September 2024 mitgeteilt, dass die Bedarfslisten für die Errichtung von Fahrradbügeln im öffentlichen Straßenraum und an städtischen Einrichtungen nicht auf dem neuesten Stand sind. Eine Prüfung sei erforderlich und könne voraussichtlich Anfang 2025 abgeschlossen werden. Außerdem werde eine künftige Veröffentlichung der jeweils aktuellen Bedarfslisten auf der städtischen Homepage geprüft. **Wie ist nunmehr der aktuelle Stand der Bedarfslisten? (Listen bitte der Antwort beifügen) Ist künftig vorgesehen, die Bedarfslisten auf der Homepage der Stadt zu veröffentlichen?**

Die aktuelle Bedarfsliste zur Errichtung von Fahrradbügeln im öffentlichen Straßenraum liegt vor (siehe Anlage). Zum Bedarf an städtischen Einrichtungen sind weitere umfangreiche Untersuchungen erforderlich (Schulen, Kitas etc.).

7. Im Bereich der Großen Ulrichstraße in Höhe Händel-Galerie wurde vor inzwischen geraumer Zeit eine ohnehin defekte und veraltete Fahrradabstellanlage entfernt. Mehrere Fraktionen hatten hinsichtlich einer Ersatzanlage nachgefragt. Auf Nachfrage im AKUO am 17.10.2024 wurde zuletzt mitgeteilt, dass im Bereich neue Fahrradständer aufgestellt werden sollen. **Wann ist dies vorgesehen?**

Die Verwaltung strebt eine Umsetzung in 2025 an.

8. Seit vielen Jahren fragen wir immer wieder zum Stand der ausstehenden Maßnahmen aus dem Parkraumkonzept Medizinerviertel/Paulusviertel 2020 nach. Auf Anfrage unserer Fraktion (Anfrage [VIII/2024/00168](#)) hieß es zuletzt: „Im Paulusviertel sollen in einem ersten Schritt folgende Kreuzungen angepasst werden: Herderstraße/Schillerstraße, Herderstraße/Goethestraße, Wielandstraße/Hardenbergstraße, Uhlandstraße/Schleiermacherstraße. Auf Grund komplexer Abstimmungen steht eine verkehrsbehördliche Anordnung noch aus. Vorbehaltlich der Finanzierung wird eine schrittweise Umsetzung an diesen und weiteren Kreuzungen ab 2025 angestrebt.“ **Liegen die verkehrsbehördlichen Anordnungen inzwischen vor? Welche Maßnahmen können konkret 2025 voraussichtlich umgesetzt werden?**

In einem ersten Schritt sollen im Paulusviertel Fahrradabstellbügel in den Kreuzungsbereichen installiert werden. Konkret betrifft das die folgenden Kreuzungsbereiche:

- Schillerstraße/Herderstraße
- Schleiermacherstraße/Carl-von-Ossietzky-Straße
- Schleiermacherstraße/Humboldtstraße
- Hardenbergstraße/Wielandstraße
- Schleiermacherstraße/Uhlandstraße/Kleiststraße
- Goethestraße/Herderstraße.

Für den Kreuzungsbereich Schillerstraße/Herderstraße wurde eine Musterlösung entwickelt und abgestimmt. Im Ergebnis der derzeit laufenden verkehrsrechtlichen Anhörung wird eine Umsetzung 2025/26 angestrebt.



9. Im Hauptausschuss am 22.10.2022 wurde im Hinblick auf eine Anregung der grünen Ratsfraktion zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen im Bereich Geiststraße (nördlicher Abschnitt) mitgeteilt, dass die Verwaltung prüfe, an welchen Stellen die Einrichtung von Fahrradbügeln anstelle von PKW-Stellflächen möglich ist. Was hat die Prüfung ergeben?

Der Standort Geiststraße wurde in die diesbezügliche Bedarfsliste aufgenommen. Diese Liste wird in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln abgearbeitet.

10. Im Juli 2022 hatte die grüne Ratsfraktion angeregt, aus Verkehrssicherheitsgründen am Neuwerk Schutzstreifen für den Radverkehr und eine Höchstgeschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im gesamten Verlauf der Straße anzuordnen – vgl. Anregung VII/2022/04317. In der nachfolgenden Hauptausschusssitzung im September 2022 wurde zur Anregung mitgeteilt, dass bei einer regelgerechten Markierung von Schutzstreifen eine Mindestfahrbahnbreite von 7,50 Meter erforderlich ist, so wie Sicherheitsräume zu parkenden Fahrzeugen zu berücksichtigen sind. Angekündigt wurde eine Ermittlung der Fahrbahnbreite, um anschließend die Möglichkeit zur Planung von Radverkehrsanlagen prüfen zu können. Was haben die Prüfungen im Hinblick auf Radschutzstreifen/Geschwindigkeitsreduzierung ergeben?

Die Einrichtung eines Schutzstreifens inkl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen ist auf Grund der geringen Fahrgassenbreite und der vielen engen Kurven (Bogenzuschläge) nicht möglich. Eine Geschwindigkeitsreduzierung wird nochmals geprüft.

11. Auf Nachfrage unserer Fraktion am 10.09.2024 im Ausschuss für Planungsangelegenheiten und Stadtentwicklung wurde mitgeteilt, dass es seitens der Stadtverwaltung für sinnvoll erachtet wird, dass die Stadt Halle in das vom Saalekreis vorgesehene Projekt „Einführung einer landkreisweiten Fahrradwegweisung nach dem so genannten Knotenpunktsystem“ eingebunden wird. Wenn dieses Projekt im Saalekreis weiter konkretisiert werde, werde auch die Stadt Halle (Saale) prüfen, ob es eine Möglichkeit der finanziellen Förderung sowohl des Konzeptes als auch der Umsetzung gibt. Im Saalekreis wurde nunmehr ein Projektauftritt kommuniziert - <https://www.saalekreis.de/de/aktuelles-detail/besser-radeln-im-saalekreis.html>. Wurde inzwischen eine Beteiligung der Stadt Halle näher geprüft?

Da die Arbeiten zum Wegweisungskonzept im Saalekreis erst vor Kurzem begonnen haben und es noch keine diesbezüglichen Zwischenergebnisse gibt, ist für die Stadt Halle (Saale) bislang noch nicht absehbar, welcher Aufwand und welche Kosten aufgrund dessen für die Stadt entstehen würden. Die Stadt Halle (Saale) ist bei der Erarbeitung des Wegweisungskonzeptes des Saalekreises eingebunden.

12. Im Rahmen eines Beitrags in der Mitteldeutschen Zeitung vom 04.02.2025 macht der Bahnstationsmanager des Hauptbahnhofes den Vorschlag auf der Westseite des Genscher-Platz, wo bereits jetzt Fahrradabstellanlagen eingeordnet sind, Doppelstock-Radständer zu installieren, um so die Kapazität zu erhöhen. Wie bewertet die Stadtverwaltung diesen Vorschlag? Was wären ggf. die nächsten Schritte für eine Umsetzung?

Auf der Westseite des Bahnhofsvorplatzes gibt es keine Fahrradabstellanlagen und es gibt auch nur wenige Möglichkeiten, solche zu errichten. Sofern die Fahrradbügel auf der Ostseite des Bahnhofsvorplatzes gemeint sind, ist hierzu zu sagen, dass die Errichtung von Doppelstock-Radständern aus Gründen der Stadtgestaltung und des Denkmalschutzes nicht realisierbar sind.



- 13. Insbesondere nach der Fertigstellung des gesonderten Fuß- und Radweges in einem Abschnitt der Glauchaer Straße wurden sicherheitsrelevante Probleme der Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich Glauchaer Straße/Lange Straße offensichtlich. Vorgesehen sind seit geraumer Zeit Radwegergänzungen, geänderte Markierungen und eine Verkehrsinsel. Wann kann mit einer Umsetzung gerechnet werden?**

Der Bau der Querungsstelle ist beauftragt. Der Einbau erfolgt nach Lieferung.

- 14. Die zentrale für den Radverkehr in Nord-Süd-Relation vorgesehene Route führt u.a. über die Oleariusstraße. Eine der unübersichtlichsten Straßenabschnitte ist dabei der Abschnitt in der Oleariusstraße zwischen Talamtstraße und Hackebornstraße. Aufgrund beidseitig parkender PKW und einer sehr geringen Fahrbahnbreite kommt es hier immer wieder zu gefährlichen Situationen, insbesondere im Begegnungsverkehr mit Radfahrer*innen, die in südlicher Richtung unterwegs sind. Eine Lösung wäre hier die Wegnahme einer geringen Anzahl von PKW-Stellplätzen auf einer Straßenseite. Wie bewertet die Stadtverwaltung die aktuelle Verkehrssituation vor Ort und den Lösungsvorschlag? Welche Realisierungschancen hat der Vorschlag?**

Das Parken mit Parkschein ist in dem kurzen Einbahnstraßenstück (ca. 30 m) auf beiden Seiten gestattet. Dies regelt die aufgestellte Beschilderung.

In Einbahnstraßen kann der Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt. Die Oleariusstraße liegt im Geltungsbereich einer Tempo-20-Zone. Weiterhin muss eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden sein, ausgenommen an kurzen Engstellen; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mind. 3,5 m betragen. In der Oleariusstraße beträgt die Begegnungsbreite 3,5 bis 4 m. Linienbusverkehr oder stärkerer Verkehr mit Lastkraftwagen im Sinne dieser Regelung findet nicht statt. Für einen Begegnungsverkehr zwischen Pkw- und Radverkehr ist diese Breite ausreichend, im Hinblick auf die Länge der Einbahnstraße und unter Beachtung der allgemeinen Verkehrsvorschriften auch praktikabel. Auch das Unfallgeschehen bedingt keine Notwendigkeit für die Anordnung verkehrsorganisatorischer Maßnahmen.

René Rebenstorf
Beigeordneter