



Stadt Halle (Saale)
Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Umwelt
und Sicherheit

04. Juni 2026

Sitzung des Stadtrates am 24.06.2026

Anfrage der SPD-Fraktion Stadt Halle (Saale) zur Förderung des Alltagsradverkehr durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“

Vorlagen Nummer: VIII/2026/02547

TOP: 12.14

Antwort der Verwaltung:

1. Inwieweit wurden durch die Stadt Halle (Saale) bislang Fördermittel aus dem Programm „Stadt und Land“ beantragt, bewilligt und abgerufen? Welche konkreten Projekte konnten bzw. können hierdurch umgesetzt werden?

Realisierte Projekte	
Bezeichnung	Bewilligungshöhe in (Euro)
Radweg L 50 Halle-Trotha – Morl (Magdeburger Chaussee)	1.054.931,69
Radverkehr Ludwig-Wucherer-Straße	690.358,61
Ampelschaltung am Knotenpunkt Glauchaer Platz	686.769,75
Brücke „Am Kinderdorf“ BR 114 ü. die B 80 in Halle (Saale)	2.071.260,00
Brücke über den Kanal im Bereich der Saaleaue	3.885.660,00
SBP Radverkehrsanlagen Böllberger Weg/Südstadtring	598.860,00
Laufende Projekte	
Radverkehr Paracelsusstraße	1.043.100,00

2. Wie bewertet die Stadtverwaltung den bisherigen Nutzen des Förderprogramms für die Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur in Halle (Saale)?

Mit Hilfe des Förderprogrammes war bzw. ist es möglich, die in der Antwort zu Frage 1 benannten Radwegebauprojekte zu realisieren.



3. Inwiefern liegen vor dem Hintergrund der aktuell ausgeschöpften Mittel bereits weitere Anträge oder projektvorbereitende Maßnahmen der Stadt Halle (Saale) vor, die im Falle zusätzlicher Mittel berücksichtigt werden könnten?

Für folgende Radwegebauprojekte gibt es Planungen mit unterschiedlichem Bearbeitungsstand:

- Radverkehrsanlagen Waldstraße,
- Radverkehrsanlagen zwischen Dölau und Nietleben
- Radverkehrsanlagen Lieskauer Straße bis Röntgenstraße.

In Abstimmung mit dem Land werden für diese Projekte Förderanträge für 2030 ff. vorbereitet.

4. Inwieweit wurde bzw. wird der Bau eines Radwegs zwischen Reideburg und Zwintschöna im Rahmen des Förderprogramms „Stadt und Land“ geprüft? Gibt es hierzu Planungen, Voruntersuchungen oder bereits konkrete Antragstellungen?

Die direkte Verbindung zwischen dem halleschen Stadtteil Reideburg und Zwintschöna im Saalekreis stellt die Landesstraße L 167 dar. Außerhalb der Bebauung des Stadtteils Reideburg befindet sich die Straße in der Baulast des Landes Sachsen-Anhalt (Landesstraßenbaubehörde). Nach unseren Informationen gibt es in dieser Behörde derzeit keine Aktivitäten hinsichtlich der Planung eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.

Alternativ zur L 167 besteht für den Radverkehr die Möglichkeit, die Verbindung über Büschdorf, den Reide-Radweg bis Kanena und die Kreisstraße K 2145 zu nutzen.

5. Welche weiteren Maßnahmen oder Projekte plant die Stadtverwaltung grundsätzlich im Bereich des Alltagsradverkehrs, die potenziell über das Programm förderfähig wären?

Siehe Antwort zu Frage 3.

6. Nach welchen Kriterien erfolgten die Auswahl und Priorisierung der eingereichten bzw. geplanten Maßnahmen?

Zur Festlegung von Prioritäten werden u. a. folgende Kriterien herangezogen:

- Notwendigkeit unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit (insb. Beachtung des Unfallgeschehens),
- Bedeutung im Radverkehrsnetz,
- Notwendigkeit unter dem Aspekt der Komfortverbesserung (insb. Beseitigung schlecht befahrbarer Oberflächen),
- Anzahl der Radfahrenden (Bedarf),
- radtouristische Bedeutung,
- personelle Kapazitäten,
- Finanzierbarkeit, insbesondere Förderkulisse.

7. Inwieweit werden Bürger:innen sowie relevante Akteure (z. B. Interessenverbände, Initiativen) in die Planung und Umsetzung der Projekte einbezogen?

Im Rahmen der Planung der einzelnen Radwegebauprojekte erfolgt auch eine Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern sowie Interessensverbänden und Initiativen.



Die einzelnen Planungen werden auch am Runden Tisch Radverkehr der Stadt Halle (Saale) vorgestellt.

8. Welche Herausforderungen oder Hemmnisse sieht die Stadtverwaltung bei der Beantragung bzw. Umsetzung der Fördermittel (z. B. personelle Kapazitäten, Planungsaufwand, Eigenanteile)?

Hemmnisse bei der Beantragung bzw. Umsetzung von Fördermitteln aus dem Programm „Stadt und Land“ sind vor allem nicht zur Verfügung stehende Eigenmittel der Stadt und die zwischenzeitlich erfolgte Ausschöpfung des Fördertopfes im Land Sachsen-Anhalt.

Ein weiteres Hemmnis sind nicht ausreichende personelle Kapazitäten sowohl bei der Stadtverwaltung als auch bei Planungsbüros.

9. Welche finanziellen Auswirkungen ergeben sich für den städtischen Haushalt (Eigenmittel, Folgekosten, mögliche Einsparpotenziale)?

Der Regelfördersatz für das Förderprogramm beträgt bis zu 75 Prozent, für finanzschwache Kommunen bis zu 90 Prozent. Der Eigenmittelanteil der Stadt muss entsprechend Förderquote für eine mögliche Bewilligung zur Verfügung stehen.

Folgekosten werden über das Förderprogramm nicht finanziert. Hier muss die Stadt nachweisen, dass diese über das Unterhaltungsbudget im Zeitraum der Zweckbindung zur Verfügung stehen.

10. Welchen Beitrag leistet das Förderprogramm aus Sicht der Stadtverwaltung zur Förderung nachhaltiger Mobilität sowie zur Erreichung kommunaler Klimaschutzziele?

Grundsätzlich ist das Förderprogramm geeignet, einen Beitrag zur Förderung nachhaltiger Mobilität sowie zur Erreichung kommunaler Klimaschutzziele zu leisten.

René Rebenstorf
Beigeordneter