



Stadt Halle (Saale)
Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Umwelt
und Sicherheit

17. September 2026

Sitzung des Stadtrates am 30.09.2026

Anfrage der SPD-Fraktion Stadt Halle (Saale) zur Berücksichtigung des Radverkehrs bei grundhaften Straßenausbauten im Zuge der kommunalen Wärmeplanung

Vorlagen-Nummer: VIII/2026/02755

TOP: 12.11

Antwort der Verwaltung:

- 1. Welche Straßen bzw. Straßenabschnitte werden nach aktuellem Stand im Zuge der kommunalen Wärmeplanung bzw. des Fernwärmeausbaus in den kommenden Jahren grundhaft oder teilweise baulich erneuert, und bei welchen davon bestehen denkmalrechtliche oder stadtgestalterische Anforderungen?**

Ein grundhafter Straßenausbau erfolgt vor allem dann, wenn neben dem Fernwärmeausbau und Mitverlegungsbedarfen anderer Medienträger (insbesondere HWS) in den einzelnen Straßen auch Baumpflanzungen möglich sind. Die grundhafte Sanierung ermöglicht dann Synergien zwischen der Umsetzung der Wärmeplanung und notwendiger Klimaanpassung in der überwärmten inneren Stadt im Hinblick auf Kosteneffizienz und bauzeitlicher Beeinträchtigung der Anwohner. Dies betrifft einige Straßen im Medizinerviertel, im südlichen Paulusviertel sowie in der Nördlichen und Südlichen Innenstadt. Die Umsetzungsreihenfolge wird hier durch die Kundenakquise innerhalb der Fernwärmeplanung bestimmt. Laut Grundsatzbeschluss zum Sondervermögen ist zunächst die Umsetzung der Cluster 1-Straßen vorgesehen. Der überwiegende Teil dieser Straßen liegt im Medizinerviertel.

In Straßen, in denen keine Baumpflanzungen möglich sind, erfolgt im Zuge des Fernwärmeausbaus nur eine Wiederherstellung der Bestandsdecke.

Bezüglich des Denkmalstatus werden drei Kategorien unterschieden: „Hochrangiger Denkmalbereich“, „Denkmalbereich“ und „Kein Denkmalbereich“. Das südliche Paulusviertel sowie einzelne Straßen der Nördlichen Innenstadt unterliegen der Kategorie „Hochrangiger Denkmalbereich“. Die übrigen zu sanierenden Straßen der Nördlichen Innenstadt unterliegen der Kategorie „Denkmalbereich“. Das Medizinerviertel als Teilbereich der Nördlichen Innenstadt befindet sich nicht im Denkmalbereich. Weite Teile der Südlichen Innenstadt sind der Kategorie „Denkmalbereich“ zugeordnet, einige Straßen unterliegen keinem Denkmalschutz.

Stadtgestalterische Anforderungen finden sich in allen Straßenkategorien, da auch Anforderungen unabhängig vom Denkmalrecht bestehen, wie z. B. hinsichtlich Barrierefreiheit, sicheren Straßen-/Kreuzungsquerungen, Infrastruktur für unterschiedliche Mobilitätsformen sowie klimafreundlicher Grüngestaltung.

Im Rahmen des Grün- und Freiraumkonzeptes Innere Stadt, das dem Stadtrat im Oktober 2026 zur Beschlussfassung vorgelegt wird, erfolgt eine detaillierte Information zu den einzelnen betrachteten Straßen und Gestaltungsdetails.



2. Verfolgt die Verwaltung für denkmalgeschützte oder historisch gepflasterte Straßen ein grundsätzliches Gestaltungsmodell, das zugleich den Anforderungen des Radverkehrs gerecht wird? Wenn ja, wie sieht dieses Modell konkret aus?

Für eine einheitliche Straßenoberflächengestaltung wurden in enger Abstimmung mit der unteren Denkmalbehörde verschiedene Straßenkategorien erarbeitet, welche pro Kategorie detaillierte Gestaltungsdetails definieren. Die Oberflächengestaltung variiert in Abhängigkeit vom Denkmalwert der Straßen:

Die Kategorie „Hochrangiger Denkmalbereich“ sieht vor, dass bei grundhaftem Straßenausbau alle Straßenoberflächen wie vorhanden wieder hergestellt werden. Im Rahmen der Objektplanung wird bei diesen Straßen jeweils geprüft werden, ob die Umsetzung eines radfahrfreundlichen Streifens im Kopfsteinpflasterbelag möglich ist.

Die Kategorien „Denkmalbereich“ sowie „Kein Denkmalbereich“ sehen vor, dass in den Parkstreifen Großsteinpflaster und im Bereich der Fahrbahn Asphalt verbaut wird, sodass eine fahrradfreundliche Oberfläche entsteht. Unterschiede zwischen diesen beiden Kategorien bestehen lediglich hinsichtlich der Zufahrtsgestaltung.

3. Wie bewertet die Verwaltung das Modell einer asphaltierten Fahrbahnmitte bei Erhalt bzw. Wiederverwendung von Natursteinpflaster in Rand-, Park- oder Nebenbereichen, wie es beispielsweise im Bereich der Franz-Schubert-Straße umgesetzt wurde, insbesondere hinsichtlich Denkmalschutz, Radverkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Lärminderung und Dauerhaftigkeit?

Die positiven Erfahrungen haben dazu geführt, dass dieses Modell in die Gestaltungsgrundsätze Eingang gefunden hat. Deshalb sollen alle Straßen bei grundhaftem Ausbau, die nicht im Bereich der Kategorie „Hochrangiger Denkmalbereich“ liegen, in der Regel eine asphaltierte Fahrbahnmitte erhalten, welche sich aufgrund der glatten Oberfläche besonders gut für Radfahrer eignet und weniger Lärmemissionen beim Befahren durch PKWs verursacht. Eine enge Abstimmung mit der Denkmalpflege ist diesbezüglich bereits erfolgt.

4. Nach welchen Kriterien wird bei grundhaften Straßenausbauten entschieden, ob Pflaster vollständig wiederhergestellt, teilweise ersetzt oder durch radverkehrsfreundlichere Oberflächen ergänzt wird?

Die Gestaltung richtet sich nach der Lage der Straße im Stadtgebiet bzw. der Denkmaleinstufung.

5. Wie werden die Erfahrungen und Diskussionen rund um die Rathausstraße in künftige Planungen für denkmalgeschützte Straßenräume einbezogen, insbesondere mit Blick auf Radverkehrsführung, Oberflächengestaltung, Aufenthaltsqualität, Lieferverkehre, Baustellenkommunikation und Beteiligung der Anliegerinnen und Anlieger?

Die Verwaltung geht von einem höheren Zeitbedarf für den Abstimmungsprozess aus. Auch im Hinblick auf die zeitlichen Zwänge bei der Umsetzung der Kommunalen Wärmeplanung gibt es deshalb bereits seit längerer Zeit eine Arbeitsgruppe zwischen Stadtverwaltung und Stadtwerken, die sich um Maßnahmenkoordination, Entwicklung von Regeldetails und Vorbereitung der Genehmigungsverfahren kümmert.



6. Wie stellt die Verwaltung sicher, dass bei Leitungsbau- und Fernwärmemaßnahmen nicht nur die technische Infrastruktur erneuert, sondern zugleich die Chance für eine klima-, fuß- und radverkehrsfreundliche Umgestaltung des Straßenraums genutzt wird?

Im „Grün- und Freiraumkonzept Innere Stadt“ wurde geprüft, in welchen Straßen Baumpflanzungen als Klimaanpassungsmaßnahmen möglich sind. Ein grundlegender Straßenausbau erfolgt nur im Zusammenhang mit der Umsetzung der geplanten Baumpflanzungen des Konzeptes sowie dem zeitgleichen Fernwärmeausbau im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung. Im Zuge dessen sollen in der Inneren Stadt von Halle verschiedene Maßnahmen wie Fernwärmeverlegung, Baumpflanzungen und Straßensanierungen zusammengebracht und zeitgleich umgesetzt werden, um Kosten- und Zeitaufwand sowie die Belastungen für die Anwohner pro Straße so gering wie möglich zu halten. Gleichzeitig sollen durch die Sanierungen der Straßenoberflächen die Belange des Fuß- und Radverkehrs verbessert werden, um alternative Mobilitätsformen zu stärken und Ziele des Ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes umzusetzen. Durch gleichzeitige Baumpflanzungen werden Teile des Straßenraums entsiegelt und durch die Begrünung das Mikroklima der Straßenräume zukünftig verbessert. In Kreuzungsbereichen sollen Querungen für Fußgänger durch Fahrbahnverengungen und Markierungen verbessert werden. Der geplante Einbau von taktilen Bodenindikatoren verbessert die Querungsmöglichkeit für Sehbehinderte.

7. Inwiefern ist es vorgesehen, für kommende Fernwärme- und Leitungsbaumaßnahmen frühzeitig standardisierte Prüf- oder Planungsleitlinien zu entwickeln, damit Radverkehrsbelange und denkmalverträgliche Oberflächenlösungen verbindlich berücksichtigt werden?

Im Rahmen des „Grün- und Freiraumkonzeptes Innere Stadt“ wurden verschiedene Straßenkategorien inklusive umfangreicher Gestaltungsdetails für die Umsetzung erarbeitet und mit der Denkmalpflege, der Grünflächenpflege sowie dem Fachbereich Tiefbau abgestimmt (vgl. auch Pkt. 2 und 5).

René Rebenstorf
Beigeordneter