Stadt Halle (Saale)
Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Umwelt
und Sicherheit

15. Oktober 2026

Sitzung des Stadtrates am 28.10.2026
Anfrage der Fraktion SPD & FW Halle (Saale) zu Verkehr und Infrastruktur in Radewell und Osendorf
Vorlagen-Nummer: VIII/2026/02942
TOP: 12.10

Antwort der Verwaltung:

1. **Welche Gründe haben dazu geführt, dass die Verwaltung nicht mehr eine vollständige Ortsumfahrung Radewell als sinnvoll erachtet (z. B. vgl. zur Anfrage VII/2019/00443)?**

   Derzeit wird der Flächennutzungsplan neu aufgestellt. Darin ist auch eine Trasse für die Ortsumgehung Radewell enthalten.

2. **Welche Förderprogramme könnten für den Bau der vollständigen Ortsumfahrung Radewell infrage kommen?**

   Aktuell sind Mittel aus dem Sondervermögen eingeplant. Außerdem wird eine Förderung über das Programm Gemeinschaftsaufgabe zur "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW) angestrebt.

3. **Wann wurde die Verkehrszählung zur Regensburger Straße, in welchem Zeitraum und an welcher Stelle durchgeführt? Wie hoch ist der LKW-Anteil, gezählt und in der Prognose für die Zukunft?**

   In der Regensburger Straße wurde am Ortseingang Osendorf zuletzt im Jahr 2016 eine Verkehrszählung durchgeführt. Hierbei wurden am Werktag in 24 Stunden 6.500 Kfz gezählt. Im Jahr 1997 lag das Verkehrsaufkommen an dieser Stelle noch bei 12.000 Kfz in 24 Stunden am Werktag. Am Knoten Merseburger Straße wurden 2017 im Querschnitt Regensburger Straße 10.500 Kfz in 24 Stunden am Werktag gezählt. Im Jahr 1998 fuhren an derselben Stelle noch 16.400 Kfz in 24 Stunden am Werktag.
   Der prognostizierte LKW-Anteil für das Jahr 2040 beläuft sich auf der Höhe der Alfred-Reinhardt-Straße auf 1900 Kfz/24h. Im weiteren Verlauf der Regensburger Straße nimmt dieser stark ab.

4. **Was haben Lärmmessungen Tag und Nacht ergeben? Wo ist der Bezugspunkt bei der Lärmmessung?**

   Verkehrslärm wird nicht gemessen, sondern berechnet.
   Die Lärmkartierung im Rahmen der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung im Jahr 2024 ergab für den gesamten Verlauf der Regensburger Straße keinerlei Handlungsbedarfe für Lärmschutzmaßnahmen nach der Umgebungslärmrichtlinie. Eine der effektivsten Schutzmaßnahmen gegen Verkehrslärm, die Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30, ist in der Regensburger Straße bereits angeordnet.

5. **Kann die Verlängerung der Europachaussee als Umleitungsstrecke für die dauerhafte Umsetzung eines LKW-Nachtfahrverbotes dienen?**

   Das hängt von den dann geltenden straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften ab. Ein erheblicher Verkehr kommt aus dem Gebiet selbst, der kaum zu verdrängen ist.

6. **Unter der Annahme, dass die Verlängerung der Europachaussee bis zur Regensburger Straße erfolgt: welche Verkehrsbelastung prognostiziert die Verwaltung für die Regensburger Straße auf dem Abschnitt von Merseburger Straße bis Alfred-Reinhardt-Straße?**

   Für den benannten Abschnitt wird eine Prognose für das Jahr 2040 von 6900 Kfz in 24 Stunden angenommen.

7. **Wie oft wurde auf der Regensburger Straße die Geschwindigkeitsbegrenzung in den letzten 12 Monaten kontrolliert und inwiefern ist dort die Errichtung eines stationären Blitzers im Bereich der Schule möglich?**

   In den vergangenen zwölf Monaten wurden an insgesamt 43 Tagen Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. Die dabei erhobenen Messergebnisse sind in der Gesamtschau als unauffällig zu bewerten. Lediglich bei rund 1,13 % der gemessenen Fahrzeuge wurde eine Geschwindigkeitsüberschreitung festgestellt. Vor diesem Hintergrund ist die Einrichtung einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage derzeit nicht vorgesehen.

8. **Inwiefern ist die Einrichtung eines gesicherten Fußgängerüberwegs (Zebrastreifen oder Bedarfsampel) an der Bushaltestelle „Richard-Loesche-Straße“ zur Absicherung des Schulweges rechtlich und baulich möglich? Wenn nein, warum nicht?**

   Die Einrichtung eines Fußgängerüberweges darf nur erfolgen, wenn die verkehrlichen und örtlichen Voraussetzungen gemäß der Straßenverkehrsordnung (StVO) i. V. m. den Richtlinien zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R- FGÜ 2001) gegeben sind. Dies ist u.a. dann der Fall, wenn es die Fahrzeugstärke zulässt und es das Fußgängeraufkommen nötig macht. Um einen Fußgängerüberweg einrichten zu können, müssen deshalb grundsätzlich bestimmte Verkehrsstärken (Anzahl der Fußgängerquerungen, Fahrzeugbelegung) vorliegen. Die Einrichtung eines Fußgängerüberweges ist entsprechend dieser Vorgaben bei einer Fußgängerverkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußgängerquerverkehrs von mindestens 50 Fußgängern bei einer gleichzeitigen Fahrzeugbelegung von 200 bis 750 Fahrzeugen in dieser Spitzenstunde möglich. Im unmittelbaren Umfeld von sensiblen Einrichtungen, wie Schulen, kann ggf. von der Mindestverkehrsstärke der Fußgängerquerungen abgewichen werden.

   Zur Prüfung der verkehrlichen Voraussetzungen für die Anlage eines Fußgängerüberweges (FGÜ) an der Bushaltestelle Richard-Loesche-Straße wurden dabei insbesondere die von der HAVAG zur Verfügung gestellten Zahlen der Aus- und Einsteiger an der Bushaltestelle berücksichtigt, da sich die Fußgängerquerungen außerhalb der Nutzung des ÖPNV mangels Zielen auf der nördlichen Fahrbahnseite auf ein Mindestmaß begrenzen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die vorliegenden verkehrlichen Bedingungen im Bereich der Haltestelle die Anordnung eines (FGÜ) gegenwärtig nicht rechtfertigen. Als durchschnittliche Tageswerte wurden durch die HAVAG insgesamt 32 Einsteiger und 39 Aussteiger ermittelt.

Durchschnittlich finden demnach ca. 36 Fahrbahnquerungen im Zusammenhang mit der Nutzung des ÖPNV plus einer geringen Anzahl weiterer Querungen am gesamten Tag statt. Auch die Prüfung, ob hier ein begründeter Ausnahmefall gemäß der gesetzlichen Regelungen vorliegt, welcher die Einrichtung eines FGÜ auch ohne Vorliegen der verkehrlichen Voraussetzungen rechtfertigen würde, ist zu verneinen.
Die Schulkinder der Grundschule Radewell queren die Fahrbahn der Regensburger Straße über den vorhandenen FGÜ direkt an der Grundschule. Dort entlang führt auch der im Schulwegeplan empfohlene Schulweg. Ein Querungsbedarf der Regensburger Straße Höhe Richard-Loesche-Straße besteht für die Grundschüler nicht. Schüler weiterführender Schulen nutzen im gesamten Stadtgebiet die Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs. Das ist keine Besonderheit der Bushaltestelle Richard-Loesche-Straße. Schüler in diesem Alter sind durchaus in der Lage, verantwortungsbewusst am Verkehrsgeschehen teilzunehmen. In der gesamten Regensburger Straße wurde zudem, u.a. auch zum Schutz der querenden Fußgänger, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt.

9. **Wie bewertet die Verwaltung den Zustand der Knappenstraße, der Richard-Loesche-Straße und der Karl-Meißner-Straße? Inwiefern sind Sanierungen der Straßenflächen sowie ggf. die Herstellung barrierefreier Fußwege geplant oder für den Fall verfügbarer Haushaltsmittel vorgemerkt? Wenn nein, warum nicht?**

Knappenstraße
In der Straßenzustandsbewertung ist die Straße aktuell mit der Note 3,6 bewertet.
Die Straßenoberfläche besteht aus einer wassergebundenen Decke. Die Fahrbahn ist unbefestigt und zeigt typische Unebenheiten, stellenweise Fahrspuren sowie kleinere Materialverluste. Bei Regenwetter sind Pfützenbildungen möglich.
Eine Straßenentwässerung ist nicht vorhanden. Eine grundlegende Änderung des Zustandes hat ein Planungserfordernis zur Folge.
Im Gehwegbereich ist eine Erneuerung des Oberflächenbelages wünschenswert. Im Bereich der Zufahrten sind die Anlieger verantwortlich.
Unter Beachtung der Wertigkeit der Straße als reine Anliegerstraße sind aktuell keine Aktivitäten geplant.
Richard-Loesche-Straße
Die Fahrbahn weist die typischen Unebenheiten des Kopfsteinpflasters auf. Teilweise sind Ausbrüche in den Fugen sichtbar, außerdem sind Absackungen einzelner Steine erkennbar. Die Gehwege sind überwiegend mit Betonplatten ausgeführt. Es zeigen sich Unebenheiten durch Plattenverschiebungen sowie kleinere Schadstellen an den Rändern. Eine Radverkehrsanlage ist nicht gesondert vorhanden; Radfahrende nutzen die Fahrbahn.
In der Straßenzustandsbewertung ist die Straße aktuell mit der Note 3,5 bewertet.
Unter Beachtung der Wertigkeit der Straße als reine Anliegerstraße sind aktuell keine Aktivitäten geplant.
Karl-Meißner-Straße
In der Straßenzustandsbewertung ist die Straße aktuell mit der Note 4,2 bewertet. Die Pflasterfahrbahn weist eine insgesamt unebene Oberfläche auf, die durch Setzungen, Verschiebungen und teilweise größere Fugen geprägt ist. Es sind Unebenheiten vorhanden. Die angrenzenden Asphaltflächen zeigen Risse und kleinere Ausbrüche. Ausbesserungen sind sichtbar, allerdings teilweise verschlissen. Insgesamt ist der Fahrkomfort eingeschränkt, die Tragfähigkeit jedoch noch ausreichend. Die Gehwege bestehen aus Betonplatten, teilweise ergänzt durch Kleinpflaster. In einigen Bereichen sind Platten verschoben oder uneben. Es zeigen sich kleinere Schäden durch Abplatzungen und Pflanzenbewuchs in den Fugen. Radwege sind nicht separat ausgewiesen, der Radverkehr teilt sich die Fahrbahn mit dem motorisierten Verkehr. Straßenabläufe sind vorhanden, jedoch teilweise im Bereich von Pflasterabsenkungen und Fugenunebenheiten eingebunden.

Unter Beachtung der Wertigkeit der Straße als reine Anliegerstraße sind aktuell keine Aktivitäten geplant.

Straßenkontrollen werden regelmäßig durchgeführt. Die Reparatur von unfallgefährdenden Stellen erfolgt kurzfristig.
Eine Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum ist aus finanziellen Gründen nicht möglich.

René Rebenstorf
Beigeordneter