



**Sitzung des Ausschusses für Planungsangelegenheiten und Stadtentwicklung am
09.09.2025**

**Anfrage der SPD-Fraktion Stadt Halle (Saale) zur baulichen Trennung der Verkehrsarten
Vorlagen Nr. VIII/2025/01236**

TOP:

Antwort der Verwaltung:

1. Inwiefern beachtet die Verwaltung bei Bauprojekten die aktuellen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA)?

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) werden bei sämtlichen Straßen- und Wegebauplanungen in der Stadt Halle (Saale) beachtet. Grundlage dafür bilden das Straßengesetz LSA §9, die VwV-StVO (§2 Abs. 13) und die RAST06.

2. Anhand welcher quantifizierbaren Kriterien (Straßenquerschnitt, Verkehrsstärke Kfz bzw. Fahrrad / 24 h, Gebietskategorie (Wohn-, Misch-, Gewerbegebiet, Außenbereich) etc.) erfolgt die bauliche Ausgestaltung bzw. verkehrsrechtliche Anordnung in Bezug auf den Fahrradverkehr unter Benennung der entsprechenden Regelwerke?

In den o. g. RAST und ERA (insbesondere Seite 19-20) sind sehr detaillierte Aussagen zu qualifizierten Kriterien zur empfohlenen Radverkehrsführung enthalten. Hauptkriterium dabei sind die Verkehrsstärken und der zur Verfügung stehende Straßenquerschnitt. Die Vorgaben gemäß Regelwerk müssen im Anschluss mit den örtlichen Gegebenheiten abgeglichen werden.

3. Wie bewertet die Verwaltung die Möglichkeit, künftig die folgende Priorisierung bei Infrastrukturprojekten umzusetzen?

- a. **Vollständige bauliche Trennung:** Wo möglich, ist eine vollständige bauliche Trennung zwischen den Verkehrsarten z. B. durch zwei unabhängige Wege durchzuführen.
- b. **Einfache bauliche Trennung:** Sobald 1. nicht durchzuführen ist, ist eine einfache bauliche Trennung der Wege anzustreben, zum Beispiel durch Bordsteine.
- c. **Farbliche Differenzierung:** Sobald 1. und auch 2. nicht durchzuführen ist, soll eine farbliche Differenzierung zwischen Rad- und Fußweg und der sonstigen Straße angestrebt werden.
- d. **Doppelnutzung:** Wenn die drei anderen Möglichkeiten nicht durchführbar sind, verbleibt eine Doppelnutzung der Fahrbahn von Autos und Fahrrädern. Hier sollte die Stadt die Spielräume der überarbeiteten StVO nutzen und insbesondere beim Mischverkehr auf Straßen mit Schienen konsequent Tempo 30 einführen.



Anders als der Kfz-Verkehr ist der Radverkehr für jedermann egal welches Alter zugänglich. Die verschiedenen Altersgruppen haben unterschiedliche Ansprüche und ein unterschiedliches subjektives Sicherheitsgefühl. Es ist sehr schwer allen Nutzern gerecht zu werden. Die tatsächliche Sicherheit stimmt nicht immer mit der gefühlten Sicherheit überein. Diese ergibt sich unter anderem aus den Sichtbeziehungen und der Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer und sind individuell an den verschiedenen Orten. Eine Pauschalisierung der einzusetzenden Radverkehrsanlage ist daher nicht möglich. Die Gesetzestexte und Regelwerke sind den örtlichen Situationen gegenüber zu stellen und es müssen auf dieser Grundlage Einzelfallentscheidungen getroffen werden

René Rebenstorf
Beigeordneter