



Niederschrift

76. Sitzung Runder Tisch Radverkehr (RTR)

am 25.11.2025, 16:00 Uhr, Verwaltungsgebäude Neustädter Passage 18, Raum 16.05

Herr Bucher begrüßt die Anwesenden. Entsprechend der Einladung stehen folgende Themen auf der Tagesordnung:

1. Infrastruktur Riebeckplatz zur Errichtung des Zukunftszentrums (Baufeldfreimachung) speziell unter dem Gesichtspunkt Radverkehr,
2. Geplante Fahrradabstellanlagen als Ersatz für die Fahrradbügel in der Unterführung zwischen Riebeckplatz und Hans-Dietrich-Genscher-Platz auf der Grundlage des Stadtratsbeschlusses zu Stadtbahn Endstelle Hauptbahnhof (Nr. VI/2017/03078),
3. Aktuelle Radverkehrsthemen.

TOP 1: Infrastruktur Riebeckplatz zur Errichtung des Zukunftszentrums (Baufeldfreimachung) speziell unter dem Gesichtspunkt Radverkehr

Zu diesem Thema gibt Herr Otto Auskunft. Wie bereits aufgrund vielerlei Berichte und Veranstaltungen bekannt ist, soll das Zukunftszentrum des Bundes auf der Fläche nördlich des Riebeckplatzes durch den Bund errichtet werden. Um dies zu realisieren, ist es erforderlich, die vorhandenen zwei Hochstraßenbrücken mit den unmittelbaren Anschlussstraßen zu entfernen, die Volkmannstraße in diesem Bereich in östlicher Richtung zu verlegen sowie den Kreisel entsprechend der geänderten Verkehrsströme anzupassen. Des Weiteren wird es erforderlich, die Verbindungsstraße (Querspange) zwischen der Volkmannstraße und der Magdeburger Straße in ihrer Lage zu verändern, um nördlich davon ein Baufeld für ein Park- und Bürohaus zu schaffen.

Zur Erschließung des Zukunftszentrums ergeben sich auch Änderungen für die Führung des Fuß- und Radverkehrs. So ist zwischen den Einmündungen Magdeburger Straße/ Querspange Volkmannstraße und Delitzscher Straße/ Hans-Dietrich-Genscher-Platz vorgesehen, unmittelbar nordöstlich der Fahrbahnen den vorhandenen Radweg zu einem Zweirichtungs-Radweg auszubauen. Zudem soll die bereits mit dem Hotelneubau im südöstlichen Quadranten vorgesehene ebenerdige Querung für den Fuß- und Radverkehr über die Delitzscher Straße unmittelbar östlich des Knotens Riebeckplatz umgesetzt werden.

Östlich und nördlich des geplanten Zukunftszentrums ist entlang der Volkmannstraße eine weitere Radverkehrsanlage für beide Richtungen für die geringen Anliegerverkehre vorgesehen.

Südlich des Knotens Riebeckplatz ist in Höhe der Einmündung Ernst-Kamieth-Straße eine ebenerdige Querung für den Fuß- und Radverkehr in beiden Richtungen über die Merseburger Straße geplant. Neben dem vorhandenen Zweirichtungs-Radweg östlich der Merseburger Straße bzw. südlich der Delitzscher Straße soll ein Gehweg neu hergestellt werden. Im Bereich der Brücke über die Fußgänger-, Radfahrer- und Straßenbahnfläche kann dieser aus Platzgründen an einer Engstelle nur gemeinsam mit dem Radverkehr geführt werden.



Ein Dienst von www.halle.de

Im Bereich des o. g. Hotelneubaus ist vorgesehen, eine öffentlich nutzbare Treppenanlage als Ersatz für die entfallende Bestandstreppe herzustellen.

In der Diskussion zu diesen Planungen fragt Herr Pethe wo die Touristenbusse mit Ziel Zukunftszentrum halten oder parken werden. Herr Rebenstorf merkt hierzu an, dass dies auf dem Gelände des Zukunftszentrums erfolgen soll.

Herr Tucker äußert Kritik an der geplanten gemeinsamen Führung des Fuß- und Radverkehrs im Bereich der Brücke über die Fußgänger-, Radfahrer- und Straßenbahnfläche an der Südostseite des Riebeckplatzes. Herr Rebenstorf bemerkt hierzu, dass es sich hierbei um einen nicht zu vermeidenden Kompromiss handelt. Eine ansonsten erforderliche Verbreiterung der Brücke wäre angesichts der hierfür nötigen enormen Kosten nicht vertretbar.

Herr Tucker fragt zudem wie der Radverkehr künftig aus Richtung Hans-Dietrich-Genscher-Platz in westliche Richtung fahren soll. Hierzu gibt Herr Otto die Antwort, dass dies künftig wie heute durch die Fußgänger- und Radfahrerunterführung möglich sein wird. Herr Bucher ergänzt, dass es bereits eine entsprechende Fahrradwegweisung mit den Zielen „Zentrum“ und „Saale-Radweg“ gibt, die erhalten bleibt.

Herr Wagner fragt ob es am geplanten Zukunftszentrum künftig ausreichend Fahrradabstellanlagen geben wird. Hierzu bemerkt Herr Rebenstorf, dass die entsprechende Bedarfsermittlung auf Grundlage der baurechtlichen Vorschriften (u. a. Stellplatzsatzung der Stadt Halle) erfolgen wird und die entsprechenden Nachweise vom Bauherren zu erbringen sind.

Frau Dr. Burkert spricht sich für einen breiteren Zweirichtungs-Radweg an der nordöstlichen Seite des Riebeckplatzes aus, da hier künftig mit deutlich größeren Radverkehrsmengen zu rechnen und ausreichend Platz vorhanden ist. Herr Otto merkt hierzu an, dass die vorgesehene Breite von 2,50 m, zzgl. Sicherheitsstreifen mit einer Breite von 0,75 m, dem Regelwerk entspricht und mehr Platz insbesondere auch unter den Brücken nicht zur Verfügung steht.

Herr Tucker fragt nach der künftigen Radverkehrsführung zwischen dem Hans-Dietrich-Genscher-Platz und dem Stadtpark. Hierzu sagt Herr Otto, dass diese auch künftig so sein wird wie heute, also über den Radweg nordöstlich des Riebeckplatzes und östlich der Magdeburger Straße, wobei der Radweg der Magdeburger Straße ab der Einmündung Querspange Volkmannstraße nicht benutzungspflichtig ist. Im Rahmen des geplanten Umbaus der Magdeburger Straße (Teil Stadtbahnprogramm) soll entsprechend dem Grundsatzbeschluss zum Zukunftszentrum an der Westseite der Magdeburger Straße bis zum Knoten Anhalter Straße ein Zweirichtungs-Radweg hergestellt werden.

Herr Pethe begrüßt die geplante Herstellung eines Gehweges südlich der Ernst-Kamieth-Straße. Auf diese Weise werden Konflikte zwischen Fußgängern und Bussen im Bereich des ZOB vermieden.

Herr Neumann fragt, wie wahrscheinlich es ist, dass die Fußgänger- und Radfahrerbrücke über den Riebeckplatz gebaut wird. Hierzu bemerkt Herr Rebenstorf, dass die heutigen zwei Brücken auf jeden Fall abgerissen werden. Die neue Brücke für Fußgänger und Radfahrer wird in der Planung zur Baufeldfreimachung berücksichtigt, müsste aber als gesonderte Maßnahme realisiert werden. Ob diese dann wirklich realisiert wird, hängt davon ab, ob die hierfür erforderlichen finanziellen Mittel bereitgestellt werden können.



Ein Dienst von www.halle.de

Herr Pethe fragt, ob die im B-Plan vorgesehene Fußgängerunterführung zwischen dem Rondell und dem Zukunftszentrum realisiert wird. Nach Auskunft von Rebenstorf ist auch dies grundsätzlich nach wie vor vorgesehen. Im Moment hat allerdings die Herstellung der Baufreiheit für das Zukunftszentrum Priorität.

TOP 2: Geplante Fahrradabstellanlagen als Ersatz für die Fahrradbügel in der Unterführung zwischen Riebeckplatz und Hans-Dietrich-Genscher-Platz auf der Grundlage des Stadtratsbeschlusses zu Stadtbahn Endstelle Hauptbahnhof (Nr. VI/2017/03078)

Zu diesem Thema gibt Herr Krüger, Prokurist und Bereichsleiter Technik Infrastruktur der HAVAG, Auskunft. Herr Krüger stellt dar, welche herausragende Bedeutung die Straßenbahnhalte- bzw. -endstelle im Liniennetz der HAVAG hat. So verkehren dort insgesamt sechs Linien im Tagesnetz. Im Sinne einer notwendigen Kosteneinsparung ist vorgesehen, dass noch mehr Straßenbahnzüge am Hauptbahnhof enden als heute.

Unter diesem Gesichtspunkt wurden zahlreiche Varianten der Straßenbahnführung im Umfeld des Hauptbahnhofes untersucht. Im Ergebnis dessen wurde die Variante mit einem zusätzlichen Stumpfgleis in der Unterführung unter den Bahngleisen 1 bis 7 als Vorzugsvariante bestimmt. Hierzu gab es am 27.09.2017 einen Variantenbeschluss im Stadtrat (Nr. VI/2017/03078).

Aufgrund der bei der Vorzugsvariante erforderlichen Entfernung der derzeit vorhandenen 30 Fahrradbügel in der Unterführung, musste ein Ausweichstandort für diese Bügel gefunden werden. Hierzu wurden mehrere Standorte im Umfeld auf Eignung und Realisierbarkeit überprüft (s. Präsentation Anlage 2). Im Ergebnis dessen wurde die heutige Grünfläche an der nordöstlichen Ecke des Hans-Dietrich-Genscher-Platzes als Ersatzstandort für die Fahrradbügel ausgewählt. Es wurde ermittelt, dass auf dieser Fläche insgesamt 56 Fahrradbügel errichtet werden können, die Anschlussmöglichkeiten für 112 Fahrräder bieten.

Herr Krüger informiert, dass mit der Herrichtung der Fläche und dem Einbau der Fahrradabstellanlagen im Mai 2026 begonnen werden soll. Die Gesamtfertigstellung der Stadtbahnmaßnahme soll Ende November 2026 erfolgen.

In der anschließenden Diskussion wird von Seiten der Radverkehrsvertreter zwar begrüßt, dass in der Bilanz künftig mehr Fahrradbügel vorhanden sein werden als heute, allerdings mit dem Nachteil, dass diese nicht wie heute überdacht sein werden. Hierzu wird von Seiten der Verwaltungsvertreter angemerkt, dass eine Überdachung der Bügel am Ausweichstandort aus Denkmalschutzgründen leider nicht möglich ist.

Herr Preibisch sieht bei dem geplanten Ausweichstandort Verkehrssicherheitsprobleme, da Radfahrer aus Richtung Stadtzentrum die Straßenbahntrasse zweimal überqueren müssen. Herr Krüger merkt hierzu an, dass die Übergänge signaltechnisch ausgestattet und somit ausreichend sicher sind.

Auch Frau Dr. Burkert erachtet den Ausweichstandort in der Lage als ungünstig und schlägt vor, dass ein Tausch von Fahrrad- und Pkw-Stellplätzen vorgenommen wird und so die Fahrradabstellplätze weiter in Richtung Bahnhofseingang verlagert werden. Von Seiten der Verwaltungsvertreter wird eine solche Herstellung von Pkw-Stellplätzen in unmittelbarer Nähe zur Einmündung zur Delitzscher Straße als äußerst ungünstig und unfallträchtig angesehen.

22.12.2025



Herr Pethe fragt nach der Art der Befestigung der Fläche. Herr Krüger gibt hierzu die Information, dass diese mit Betonpflaster bzw. -platten erfolgen soll.

Herr Preibisch übt grundsätzliche Kritik an der geplanten Stadtbahnmaßnahme mit dem dritten Gleis in der Unterführung. So erwartet er massive Einschränkungen für Fußgänger und Radfahrer und Konflikte zwischen diesen im Bereich der Unterführung. Herr Krüger merkt hierzu an, dass im Rahmen der o. g. Variantenuntersuchung auch Nutzungsqualitäten für den Fuß- und Radverkehr überprüft wurden. Im Ergebnis dessen konnte festgestellt werden, dass auch nach dem geplanten Umbau hinreichende Nutzungsqualitäten vorhanden sein werden.

Herr Neumann thematisiert die neuen Fahrradbügel auf der Verkehrsinsel an der Nordseite des Hans-Dietrich-Genscher-Platzes. Aus seiner Sicht kann es zu gefährlichen Situationen kommen, wenn Radfahrer von der Insel aus die Fahrbahn oder Straßenbahntrasse überqueren. Hierzu wird von Seiten der HAVAG und der Stadtverwaltung angemerkt, dass von den Radfahrern erwartet wird, dass diese sich in Richtung der angrenzenden Gehwege orientieren, wo es signalisierte und somit gesicherte Übergänge über die Straßenbahntrasse gibt. Zusätzliche Signalgeber werden als nicht notwendig angesehen. Vergleichbare Situationen z. B. am Kleinschmieden sind unauffällig.

Abschließend informiert Herr Bucher, dass außer diesen 11 Bügeln auch noch 13 weitere Bügel vor Kurzem an der Nordseite des Hans-Dietrich-Genscher-Platzes errichtet wurden. Diese bieten Platz für 48 insgesamt Fahrräder (s. Fotos in Anlage 3).

TOP 3: Aktuelle Radverkehrsthemen

3.1 Radroutenverbindung zwischen der Merseburger Straße und der Ottostraße

In der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) ist die Verbindung zwischen der Merseburger Straße in Höhe der S-Bahn-Haltestelle Rosengarten, der Ottostraße, des Parks Thüringer Bahnhof und der Ernst-Kamieth-Straße Teil des Haupt-Radroutennetzes. Nach dem Abriss der Fußgängerbrücke über die Merseburger Straße sind Möglichkeiten zur durchgängigen Nutzung dieser Route entstanden.

Aufgrund der offensichtlich abgeschlossenen Baumaßnahmen der DB AG an der neu errichteten Lärmschutzwand, aber der noch vorhandenen provisorischen Rampen an der Merseburger Straße fragt Herr Felber vom ADFC, wie sich der aktuelle Sachstand darstellt. Herr Bucher informiert dazu, dass in diesem Bereich die Grundstücksproblematik größtenteils geklärt ist. So ist der vorhandene Betonweg aufgrund eines Flächentausches in das Eigentum der Stadt übertragen worden. Es ist daher möglich, die Befahrbarkeit des Weges im Rahmen einer städtischen Instandsetzungsmaßnahme zu verbessern. Derzeit kann allerdings nicht gesagt werden, wann hierfür Mittel zur Verfügung stehen.

Im Rahmen der Stadtbahnmaßnahme Merseburger Straße – Mitte ist vorgesehen, die Merseburger Straße auch in diesem Bereich komplex umzugestalten und einen Anschluss an den Weg in Richtung Ottostraße herzustellen. Bis dahin kann der vorhandene kurze provisorische Asphaltweg genutzt werden. Von städtischer wäre hier noch die Herstellung eines Asphaltkeils am Übergang zum Gehweg der Merseburger Straße erforderlich (**V.: FB Mobilität**).

Es wird außerdem nachgefragt, wie sich die Perspektive für eine Radverkehrsverbindung nördlich der Bahntrasse zwischen der Merseburger Straße und der S-Bahn-Haltestelle Silberhöhe darstellt. Herr Bucher merkt dazu an, dass die Verbindung seit Abriss der Fußgängerbrücke über die Merseburger Straße bereits heute durchgängig nutzbar ist. Die Verbindung kann jedoch nicht als offizielle Route deklariert und auch nicht ausgebaut werden, da sie größtenteils über nicht städtische Grundstücke verläuft. Ein Grunderwerb ist seitens der Stadt aus Kosten- und Prioritätsgründen derzeit nicht vorgesehen. Im Übrigen verlaufen parallel zu dem bereits für Fuß- und Radverkehr nutzbaren Weg gering frequentierte Straßen, die größtenteils gut für Radfahrer befahrbar sind.

3.2 Gefahren durch Poller

Herr Felber fragt auch nach dem Umsetzungsstand der Überprüfung von für den Radverkehr gefährlichen Pollern insbesondere entlang des Saaleradweges und der Hafenbahntrasse. Herr

Bucher will dazu zeitnah Informationen bekannt geben (**V.: FB Mobilität**). In diesem Zusammenhang informiert er, dass vor Kurzem an der Dreierbrücke zwischen Würfelwiese und Ziegelwiese ein Poller entfernt und einer durch einen rot-weißen Poller ersetzt wurde (s. Fotos in Anlage 4). In Hinsicht auf die Überprüfung weiterer Poller bittet Herr Bucher um entsprechende Meldungen bei ihm möglichst mit Foto (**V.: Teilnehmer RTR**).

3.3 Radverkehrsführung Elsa-Brändström-Straße stadtauswärts

Herr Felber lenkt den Blick außerdem auf die Elsa-Brändström-Straße. In stadtauswärtiger Richtung ist dort zwischen der Kreuzung Robert-Koch-Straße und der Einmündung Schwalbenweg eine Radwegebenutzungspflicht mit Vz. 237 angeordnet, obwohl sich der Radweg aufgrund von Wurzelauftreibungen in einem relativ schlechten Zustand befindet. Nach der Einmündung Schwalbenweg besteht dann keine Radwegebenutzungspflicht mehr.

Herr Felber schildert die Situation, dass man als Radfahrer, der ab dort berechtigt auf der Fahrbahn fährt, häufig von Autofahrern angehupt also genötigt wird. Dies deshalb, da Autofahrer aufgrund des Parkstreifens nicht genügend Platz zum Überholen der Radfahrer haben und Radfahrer offenbar „erziehen“ wollen, den dortigen Radweg zu befahren.

Aufgrund des relativ schlecht befahrbaren Radweges bittet Herr Felber darum, dass die Benutzungspflicht bereits kurz nach dem Knoten Robert-Koch-Straße aufgehoben wird. Um Autofahrern deutlich zu machen, dass Radfahrer erlaubt auf der Fahrbahn fahren dürfen, schlägt er vor, auf der Fahrbahn Fahrradpiktogramme zu markieren. Außerdem bittet Herr Felber um Prüfung von Tempo-30. Die Untere Verkehrsbehörde wird gebeten, diese drei Vorschläge zu prüfen (**V.: FB Sicherheit, UVB**).

In Hinsicht auf den geplanten Straßenausbau im Rahmen des Stadtbahnprogrammes informiert Herr Krüger, dass dieser voraussichtlich nicht vor 2030 erfolgen wird.



3.4 Verkehrsunfallkommission

Herrn Preibisch vom ADFC interessieren die Ergebnisse aus der Verkehrsunfallkommission im Jahr 2025. Herr Bucher schlägt vor, dass eine solche Information im nächsten Jahr erfolgt. Zum Jahr 2024 hat es in diesem Jahr im Stadtrat eine ausführliche Beantwortung von Seiten der Stadtverwaltung und der Polizei gegeben (s. Anlage 5).

Herr Bade von der Polizei merkt an, dass es in der Vergangenheit Gespräche mit dem ADFC zu Unfallschwerpunkten gab. Hierbei hätte es aber keine Rückmeldungen vom ADFC gegeben. Herr Preibisch wird gebeten, dies innerhalb des ADFC zu klären. Im Sinne einer Verstärkung des Austausches wünscht sich Herr Preibisch eine ständige gleichberechtigte Mitwirkung des ADFC bei der Verkehrsunfallkommission, d. h. wie der ADAC mit Teilnahme an den Vor-Ort-Terminen, Aufnahme in das Protokoll usw. Dies hätte der Innenminister der Landesregierung, damals Herr Stahlknecht, in der Antwort auf Landtagsanfrage bereits 2012 für sinnvoll erachtet. Eine nur informelle Beteiligung hält Herr Preibisch für nicht ausreichend. Herr Bade kann hierzu keine Zusage machen, er sagt jedoch zu, den ADFC wieder häufiger in Gespräche zu Unfallschwerpunkten einzubeziehen.

3.5 Kaiserslauterer Straße

Herr Felber fragt nach dem Stand der Umsetzung des GRW-Projektes in der Kaiserslauterer Straße (Herstellung von beidseitigen Rad-Schutzstreifen im Bereich des Pflasterabschnittes). Angesichts der derzeitigen Straßensperrung aufgrund der Brückenbaumaßnahme würde es sich anbieten, dass jetzt auch die GRW-Maßnahme umgesetzt wird. Herr Otto sagt hierzu, dass es leider nicht möglich war, beide Maßnahmen gleichzeitig zu realisieren. Bei der GRW-Maßnahme soll die Fahrbahn auf gesamter Breite mit einer Asphaltoberfläche versehen werden. Eine Realisierung dieser Maßnahme soll 2028 erfolgen.

3.6 Rampe an Treppe neben dem Leipziger Turm

Aus dem Teilnehmerkreis heraus besteht Interesse am Planungsstand der Fußgänger- und Radfahrerrampe am Leipziger Turm zwischen Töpferplan und Hansering. Es wird zugesagt, dass hierüber in einer der nächsten Sitzungen informiert wird (**V.: FB Mobilität**).

Herr Spengler weist darauf hin, dass es am Gehweg oberhalb der Treppe einige Pflaster-schäden gibt. Der Fachbereich Mobilität wird gebeten, dies zu prüfen und die Schäden möglichst zu beseitigen (**V.: FB Mobilität**).

3.7 Absperrmaßnahmen östlich Riebeckplatz

Herr Spengler weist außerdem darauf hin, dass derzeit zwischen dem Riebeckplatz und dem Hans-Dietrich-Genscher-Platz Radwegbereiche gesperrt sind. Herr Bucher sagt eine Prüfung zu (**V.: FB Mobilität**).

Nachtrag:

Die Prüfung ergab, dass für den derzeit gesperrten Radwegabschnitt Umleitungen ausgeschildert sind.



Ein Dienst von www.halle.de

Protokollkontrolle (nachrichtlich)

1. Erledigte Punkte bzw. Themen

- Herstellung einer Mittelinsel und daran anschließender Markierungen in der Glauchaer Straße, Bereich Einmündung Lange Straße (s. Fotos in Anlage 6).

2. Offene Punkte bzw. Themen

Nr.	Thema	Zuständigkeit	Aktueller Sachstand	Weitere Vorgehensweise
1	Bauliche Verbesserungen an der Fahrbahnoberfläche im Bereich des westlichen Straßenbahngleises in der Burgstraße zwischen der Felsenstraße und Peißnitzstraße (stadteinwärts)	HAVAG	Es bestehen noch Probleme aufgrund unebener Platten und Fugen unmittelbar neben dem Gleis insbesondere im Abschnitt zwischen der Felsenstraße und der Einmündung Riveufer.	Herstellung einer ebenen Oberfläche
2	Radweg an Kreuzung Burgstraße/ Seebener Straße/ Fährstraße	FB Mobilität	Abstimmung erfolgte, Planung wurde übergeben	Realisierung
3	Verbesserung der Fuß- und Radverkehrssituation in der Heideallee, Westseite	FB Mobilität	Verkehrsrechtliche Anordnung liegt vor (Ausweisung als Gehweg mit Freigabe für Radverkehr)	Realisierung
4	Verbreiterung des Radweges in der Trothaer Straße, vor Einmündung Morlstraße	FB Mobilität	Plan wurde FB Mobilität übergeben	Realisierung
5	Verbesserung der Situation für Radfahrer in der Dölauer Straße, Bereich Gleisquerung	HAVAG	Abgestimmte Lösung mit Z-Führung und verkehrsrechtliche Anordnung liegt vor.	Realisierung
6	Mängelbeseitigung am Geh-/ Radweg in der Berliner Straße, Höhe Anschluss Europachaussee	FB Mobilität		Mängelbeseitigung
7	Austausch Fahrradampel in der Großen Ulrichstraße, Ecke Universitätsring (klein gegen groß)	FB Mobilität		Realisierung
8	Reparatur und Sanierung von Radverkehrsanlagen	FB Mobilität	Listen vom RTR liegen vor; Schäden wurden zum Teil beseitigt	Erledigung der ausstehenden Punkte