



## **Niederschrift**

### **77. Sitzung Runder Tisch Radverkehr (RTR)**

**am 26.03.2026, 16:30 Uhr, Verwaltungsgebäude Neustädter Passage 18,  
Raum 16.05**

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

1. Stand der Planungen zum Ausbau der Leipziger Chaussee (B 6),
2. Zustand und Sanierung von Radwegen in Halle (Saale),
3. Information zu laufenden Radverkehrsprojekten,
4. Aktuelle Radverkehrsthemen.

#### **TOP 1: Stand der Planungen zum Ausbau der Leipziger Chaussee (B 6)**

Zu diesem Thema informiert Herr Kiesbauer vom Fachbereich Mobilität. Demnach plant die Stadt Halle einen Ausbau der Leipziger Chaussee im Abschnitt zwischen dem südöstlichen Anschlussknoten der Europachaussee bis ca. 150 m vor dem Knoten Messestraße/Südost. Unmittelbar dahinter beginnt der in Planfeststellung befindliche Abschnitt der Ortsumgehungsstraße Bruckdorf, die in Auftragsverwaltung des Bundes von der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt (LSBB) geplant wird.

Zu Beginn seiner Ausführungen stellt Herr Kiesbauer Zahlen zur Verkehrsprognose für die Leipziger Chaussee vor (siehe Präsentation in Anlage 2). Auf deren Grundlage sind die Planer zum Ergebnis gekommen, dass unter Abwägung aller Belange und unter Inkaufnahme von Einschränkungen in der Kfz-Erschließung des Wohnviertels Leuchtturmsiedlung für den Kfz-Verkehr größtenteils eine zweistreifige Fahrbahn ausreichend ist. Lediglich zwischen den Knoten Dieselstraße und Deutsche Grube ist eine vierstreifige Führung, zuzüglich Linksabiegefahrstreifen, erforderlich.

Die Anzahl der Radfahrer beträgt im Ist-Zustand maximal ca. 150 pro Tag im Querschnitt (beide Richtungen zusammen). Selbst wenn man nach einem Ausbau von einer Vervielfachung der Radfahrermengen ausgeht, bleiben es dennoch relativ wenig. Da an der weitestgehend anbaufreien Straße außerhalb der Haltestellen auch mit äußerst geringer Fußgängerfrequenz zu rechnen ist, werden gemeinsame Anlagen für den Fuß- und Radverkehr als ausreichend angesehen.

Bei der vorgestellten Vorzugsvariante sind zwischen dem nordwestlichen Beginn der Baustrecke und der Bushaltestelle "Einkaufspark HEP" beidseitige gemeinsame Geh- und Radwege mit einer Breite von jeweils 3,50 m (einschließlich Sicherheitsraum zur Fahrbahn) vorgesehen. Zwischen der Bushaltestelle "Einkaufspark HEP", an der sich auch künftig eine signalisierte Querungsstelle befinden soll, und dem südöstlichen Ende der Baustrecke ist auf der nordöstlichen Straßenseite ein einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg für beide Richtungen mit einer Breite von 4,00 m (einschließlich Sicherheitsraum zur Fahrbahn) vorgesehen.



Ein Dienst von [www.halle.de](http://www.halle.de)

Unmittelbar an das südöstliche Ende des Bauabschnittes der Stadt Halle schließt die Planung der LSBB zur Ortsumgehungsstraße (OU) Bruckdorf an. Bei dieser Planung sind zwischen dem Beginn der Baustrecke aus Richtung Stadtzentrum bis einschließlich dem Knoten Messestraße/Südost beidseitige getrennte Geh- und Radwege vorgesehen, da dieser Bereich vermutlich vor dem städtischen Abschnitt realisiert wird und heute ein sehr schmaler Gehweg mit Freigabe für Radverkehr auf der Südwestseite verläuft.

Zwischen dem Knoten Messestraße/Südost und dem östlichen Ende der OU sind entlang der OU keine Radverkehrsanlagen geplant. Ab dem östlichen Ende der OU soll dann auf der Nordseite der B 6 ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,50 m hergestellt werden, der bis zum Knoten L 167 verläuft.

Herr Pethe fragt, ob überlegt wurde, den Knoten Dieselstraße als Kreisverkehr zu planen. Herr Kiesbauer sagt dazu, dass eine solche Variante in Erwägung gezogen, letztlich aber verworfen wurde, da die verkehrlichen und örtlichen Voraussetzungen dagegensprechen.

Des Weiteren fragt Herr Pethe, warum die nordwestliche Anbindung der Ringstraße an die Leipziger Chaussee angesichts des sehr geringen Verkehrsaufkommens als Einmündung ausgebildet werden soll. Dazu regt Herr Otto an, diese Anbindung als Grundstückszufahrt auszubilden.

Herr Preibisch möchte wissen, wie der aktuelle Stand beim Thema Radschnellweg Halle – Leipzig ist. Hierzu sagt Herr Otto, dass das Land entschieden hat, dass es in Sachsen-Anhalt keinen Radschnellweg nach bundesweitem Standard geben soll. Stattdessen wird auf eine alltagstaugliche Direktverbindung für den Radverkehr zwischen den beiden Großstädten orientiert. Im Bereich des Landes Sachsen-Anhalt wird dabei eine Führung entlang der B 6 angestrebt. Außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der Stadt Halle (Saale) ist hierfür die LSBB zuständig. Die Priorität für ein derartiges Vorhaben sei allerdings sehr gering, da es zwischen Halle-Bruckdorf und Gröbers/Großkugel kaum Ansiedlungen gibt, die einen ausreichenden Bedarf erzeugen und es mehrere S-Bahnstationen gibt.

Hinsichtlich des Ausbaus der Leipziger Chaussee fragt Frau Körner nach der Art der Oberfläche bei den geplanten gemeinsamen Geh- und Radwegen. Von Seiten der Verwaltung wird hierzu informiert, dass eine bituminöse Oberfläche vorgesehen ist.

Zum geplanten einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg zwischen der Bushaltstelle am HEP und dem südöstlichen Bauende äußern sich Vertreter des ADFC kritisch, da linksseitige Anlagen mit gewissen Risiken verbunden sind und stadtauswärts ein zusätzlicher Signalquerschnitt zu passieren ist. Herr Otto sagt hierzu, dass diese regelkonforme Lösung gewählt wurde, da es ab der Bushaltstelle an der südwestlichen Straßenseite keine Anlieger gibt, die einen solchen Weg erforderlich machen würden. Außerdem bestehen dort Entwässerungsprobleme, die eine verkehrsflächenminimierten Ausbauvariante erforderlich machen. Radfahrer in Richtung Bruckdorf müssten zudem ohnehin die Straßenseite wechseln. Die Knoten sind signalisiert und die Grundstückszufahrten werden, in den Plänen noch nicht dargestellt, als Grundstückszufahrten ausgebildet.

Gefragt wird auch nach dem Umgang mit dem Baumbestand. Hierzu gibt es die Auskunft, dass die bestehenden Bäume größtenteils erhalten bleiben sollen und die hier vorgestellte Vorzugsvariante den geringsten Eingriff in den Baumbestand bedingt.



Ein Dienst von [www.halle.de](http://www.halle.de)

Hinsichtlich des Realisierungszeitraums des Ausbaus der Leipziger Chaussee können derzeit noch keine konkreteren Aussagen gemacht werden, da die Finanzierung der Baumaßnahme noch nicht sichergestellt ist.

## **TOP 2: Zustand und Sanierung von Radwegen in Halle (Saale)**

Zu diesem Thema informiert Herr Piller vom Fachbereich Mobilität (siehe Präsentation in Anlage 3). Hinsichtlich des Themas der Radverkehrsanlagen nimmt er Bezug auf den Stadtratsbeschluss vom 30.05.2018 (Nr. VI/2018/03722), der beinhaltet, dass von den jährlich zur Verfügung stehenden Finanzmitteln für Reparaturen an Straßen, Wegen und Plätzen mindestens 15 % für Radverkehrsanlagen eingesetzt werden sollen.

Anhand der Beispiele Leunaweg und Wielandstraße macht Herr Piller deutlich, dass der Stadtratsbeschluss offen lässt, wie mit Verkehrsflächen umzugehen ist, die sowohl vom Kfz- als auch vom Radverkehr genutzt werden (Mischverkehrsflächen). So würde in der Wielandstraße, die derzeit sehr grobes und schadhaftes Natursteinpflaster aufweist, insbesondere der Radverkehr von einer ebeneren Fahrbahnoberfläche profitieren. Aus Sicht der Verwaltung wäre es somit nicht gerechtfertigt, eine solche Maßnahme komplett dem MIV zuzurechnen. Es wurde sich deshalb darauf verständigt, dass bei Sanierungen von Fahrbahnen mit Mischverkehr pauschal 20 % dem Radverkehr zugerechnet werden.

Herr Piller betont, dass alle drei Anlagen der Verkehrsanlagen (Gehweg, Radweg und Fahrbahn) in einem weitestgehend gleich schlechten Zustand sind. Eine Bevorzugung einer Anlagenart, wie im Stadtratsbeschluss dargestellt, sieht das Straßengesetz des Landes Sachsen-Anhalt nicht vor. Der schlechte Zustand der öffentlichen Verkehrsanlagen ist auf der jahrelangen Unterfinanzierung begründet. Aktuell sind die Instandsetzungsmittel gestiegen, so dass auch mehr Maßnahmen im Radverkehr erfolgen können.

Herr Piller betont außerdem, dass es bei der Beseitigung von Fahrbahnschäden insbesondere um Gefahrenabwehr geht. So stellen z. B. die tiefen Schlaglöcher in der Franckestraße Sturzgefahren für Motorradfahrer dar, weswegen diese prioritär zu beseitigen sind.

Der Fachbereich Mobilität bekommt sehr viele Schadensmeldungen u. a. auch von Radfahrern (z. B. zur Huttenstraße und Berliner Straße). Angesichts der begrenzten finanziellen Mittel muss eine Priorisierung erfolgen.

In letzter Zeit wurden z. B. an der Hafenbahntrasse (Bereich Stadion), in der Paracelsusstraße und Berliner Straße Schäden und Mängel beseitigt. Weitere Schadensbeseitigungen sollen demnächst in der Karlsruher Allee (Geh- und Radweg im Bereich HWS), am Europaweg zwischen Hafenbahntrasse und Dieselstraße sowie am Geh- und Radweg entlang der südlichen Europachaussee erfolgen.

Eine besondere Herausforderung bei Radwegen stellen laut Herrn Piller Wurzelschäden dar. Ein Einbau von Wurzelbrücken, wie z. B. beim neuen Radweg in der Magdeburger Chaussee, ist nur dort möglich, wo genügend Abstand zwischen Wurzel und Radwegoberfläche vorhanden ist. Außerdem sind Wurzelbrücken sehr kostenintensiv. Aus diesen Gründen kommt auch in Erwägung, die Oberflächenbefestigung zu entfernen und eine Schotteroberfläche herzustellen. Hierbei besteht jedoch die Problematik von Ausspülungen und des Entstehens von Kanten.

30.04.2026



Ein Dienst von [www.halle.de](http://www.halle.de)

Das Baum- und Wurzelproblem besteht u. a. auch bei den Radwegen entlang der Merseburger Straße im Bereich Ammendorf. Leider ist derzeit nicht absehbar, wann dort im Rahmen des Stadtbahnprogramms ein grundhafter Straßenausbau erfolgt. Da dieser aber grundsätzlich vorgesehen ist, werden lediglich akute Gefahrenstellen beseitigt.

Unmittelbar im Anschluss an die Ausführungen von Herr Piller zeigt Herr Preibisch beispielhaft Fotos von baulichen Schäden und Mängeln an Radwegen in der Merseburger Straße (siehe Präsentation in Anlage 4). Des Weiteren zeigt er ein Foto mit einem Schlagloch auf der Fahrbahn in der Bernburger Straße und verweist auf Zahlen aus Unfallstatistiken.

Zur Merseburger Straße merkt Herr Piller an, dass in den kommenden Jahren vorgesehen ist, im Rahmen des Stadtbahnprogramms der HAVAG die restlichen Teile des Abschnitts Merseburger Straße Mitte (zwischen Türkstraße und Pappelallee) grundhaft auszubauen. Es wäre unwirtschaftlich, bis dahin zwischenzeitliche Sanierungsmaßnahmen durchzuführen.

Herr Preibisch kritisiert, dass von den zur Verfügung stehenden Instandsetzungsmitteln insgesamt zu wenig für wirkliche Radverkehrsanlagen verwendet werden. Eine pauschale Berechnung von 20 % für den Radverkehr bei Straßen ohne Radweg erachtet er für nicht ausreichend begründet und deshalb nicht gerechtfertigt. Das seinerzeit vom Stadtrat verfolgte Ziel einer Verbesserung des Zustandes von Geh- und Radwegen könne mit solch einer Berechnung nicht erreicht werden. Herr Preibisch sieht auch einen Zusammenhang zwischen der hohen Anzahl von Fahrradunfällen und dem Zustand der Radwegeinfrastruktur. Er fordert deshalb eine konsequente Umsetzung des o. g. Stadtratsbeschlusses mit einer Verwendung von mindestens 15 % der Unterhaltungsmittel für Radverkehrsanlagen nach allgemein anerkannter Definition (s. z.B. <https://de.wikipedia.org/wiki/Radverkehrsanlage>).

Im Nachgang zur Sitzung verweist Herr Preibisch zu diesem Thema noch auf folgende Pressemitteilung des ADFC:

[https://halle.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Sattel/halle/user\\_upload/PMs/251229\\_ADFC-PM\\_KOMmentar\\_Infrastruktur.pdf](https://halle.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Sattel/halle/user_upload/PMs/251229_ADFC-PM_KOMmentar_Infrastruktur.pdf)

### **TOP 3: Information zu laufenden Radverkehrsprojekten**

Hinsichtlich der laufenden Radverkehrsprojekte weist Herr Otto zunächst auf die derzeit sehr schwierigen allgemeinen Rahmenbedingungen hin. So ist bekanntlich die allgemeine Haushaltslage der Stadt Halle sehr angespannt. Gleichzeitig stehen kaum noch lukrative Förderpöfpe zur Verfügung. So sind z. B. die Mittel aus dem Sonderprogramm "Stadt und Land" nahezu ausgeschöpft und es ist derzeit nicht klar ob es zu einer Neuauflage dieses Programms oder Ähnlichem kommt. Bei anderen Fördermöglichkeiten sind die Förderquoten häufig so gering, dass sie für die Stadt Halle nicht in Frage kommen.

Ein weiteres Problem sind nicht ausreichende personelle Ressourcen sowohl bei der Stadtverwaltung als auch bei Planungsbüros. Dies führt zum Teil dazu, dass Projekte trotz vorhandener Mittel nicht bearbeitet werden können.

Angesichts dessen ist die Zahl der aktuell laufenden Radverkehrsprojekte relativ überschaubar. Demnach sind folgende Projekte finanziell untersetzt und in Planung:

1. Radverkehrsmaßnahmen Paracelsusstraße,

30.04.2026



Ein Dienst von [www.halle.de](http://www.halle.de)

2. Radverkehrsanlagen Nietlebener Straße,
3. Radverkehrsanlagen Seebener Straße
4. Kreisel Weinbergweg,
5. Elsterradweg Regensburger Straße,
6. Elsterradweg Am Hohen Ufer,
7. Saaleradweg Kaiserslauterer Straße,
8. Saaleradweg Holzplatz,
9. Brücke Franz-Schubert-Straße,
10. Brücke Sandanger,
11. Geh-/ Radweg auf ehemaliger Kohlebahntrasse zwischen Kanuzentrum und Bruckdorf.

Folgende Projekte sind in Planung aber noch nicht ausfinanziert:

1. Geh- und Radweg Dölau – Nietleben,
2. Radverkehrsanlagen Waldstraße,
3. Radverkehrsanlagen Lieskauer Straße bis Röntgenstraße,
4. Ausbau B 6/ Leipziger Chaussee.

Folgende Planungen ruhen derzeit:

1. Fahrradstraße Emil-Abderhalden-Straße,
2. Radverkehrsanlage Weststraße,
3. Radverkehrsanlagen An der Feuerwache.

Relevante Planungen Dritter bis ca. 2030 sind

1. Böllberger Weg (Bereich Künstlerhaus) und
2. Merseburger Straße Mitte.

Zu den einzelnen Projekten gibt Herr Otto Informationen zu Kosten, dem derzeitigen Planungsstand, dem voraussichtlichen Realisierungszeitraum und das jeweilige Förderprogramm (siehe Präsentation in Anlage 5). Er erwähnt auch, dass die geplanten Straßenbaumaßnahmen zur Baufeldfreimachung für die Herstellung des Zukunftszentrums für Deutsche Einheit und Europäische Transformation wichtige Verbesserungen für den Radverkehr beinhaltet. Diesbezügliche Planungen wurden in der 76. Sitzung am RTR vorgestellt.

Wie in dieser Sitzung am RTR ebenfalls bekannt gegeben wurde, sind die Stadtbahnprojekte Paul-Suhr-Straße und Elsa-Brändström-Straße zeitlich nach hinten verschoben worden, weswegen in diesem Jahrzehnt nicht mehr mit einer Realisierung zu rechnen ist.

Nach einer Abstimmung mit dem Land wurde die Stadt ermutigt, trotz schwieriger Rahmenbedingungen für eine Förderung Anträge für eine Förderung der Radwegebauprojekte Dölau - Nietleben, Waldstraße und Lieskauer Straße zu stellen.

Abschließend informiert Herr Otto, dass bis Ende 2026 eine aktualisierte Radverkehrskonzeption vorgelegt werden soll, die dem aktuellen Stand der Erkenntnisse Rechnung trägt.



## **TOP 4: Aktuelle Radverkehrsthemen**

### 4.1 Radverkehrsführung Elsa-Brändström-Straße stadtauswärts

Frau Weniger von der Unteren Verkehrsbehörde der Stadt Halle (Saale) informiert, dass eine verkehrsrechtliche Anordnung zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht erlassen wurde. Dazu werden am Übergang vom Radfahrstreifen zum baulich abgetrennten Radweg die Verkehrszeichen "Radweg" und "Ende" angebracht, die markierte Linie unterbrochen und Fahrradpiktogramme auf dem Radweg markiert.

Frau Körner merkt dazu an, dass es besser wäre, die Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn zu markieren, damit Autofahrer mit Radfahrern auf der Fahrbahn rechnen und diese nicht nötigen. Dies wird auch vom ADFC so gesehen. Von Seiten der Verwaltung sieht man dagegen keine Notwendigkeit für Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn.

Im Nachgang zur Sitzung informiert Herr Preibisch über einen Kurzbericht zum Forschungsvorhaben „Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“. Dieser ist hier zu finden:

[https://svpt.uni-wuppertal.de/fileadmin/bauing/svpt/Forschung/Projekte/Kurzbericht\\_Piktogramme.pdf](https://svpt.uni-wuppertal.de/fileadmin/bauing/svpt/Forschung/Projekte/Kurzbericht_Piktogramme.pdf)

Ebenfalls im Nachgang zur Sitzung informiert Frau Weniger, dass bei einem Webinar des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt am 22.01.2026 zum Thema „Neuerungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)“ die deutliche Aussage getroffen wurde, dass im Land Sachsen-Anhalt keine Piktogrammketten markiert werden, weil es dafür keine rechtliche Regelung gibt.

### 4.2 Fahrradabstellanlagen Hans-Dietrich-Genscher-Platz

In der letzten Sitzung des RTR hatte Herr Krüger von der HAVAG informiert, dass im Rahmen des Stadtbahnprojektes "Endstelle Riebeckplatz" geplant ist, ca. 60 Fahrradbügel im Bereich der heutigen Grünfläche an der nordöstlichen Ecke des Hans-Dietrich-Genscher-Platzes zu errichten. Diese ersetzen die aufgrund der Baumaßnahme wegfallenden 30 Fahrradbügel in der Unterführung. Von Seiten des ADFC wird diese Maßnahme sehr kritisch gesehen, insbesondere auch, weil die neuen Fahrradbügel im Unterschied zu den jetzigen nicht überdacht sind.

Da es hieß, dass am Hans-Dietrich-Genscher-Platz Überdachungen aus Denkmalschutzgründen grundsätzlich nicht möglich sind, hatte Herr Felber die Abteilung Denkmalschutz der Stadt dazu angeschrieben. Von dieser Stelle hat er zwischenzeitlich die Information erhalten, dass Überdachungen nicht grundsätzlich abgelehnt werden. Daraufhin hat Herr Felber Herrn Rebenstorf und Herrn Krüger diesbezüglich angeschrieben. Da er bislang noch keine Antwort hierzu bekommen hat, fragt er am RTR nach dem aktuellen Stand.

Herr Otto sagt hierzu, dass der Baubeginn kurz bevorsteht und es nicht mehr möglich ist, Veränderungen an den auch vom Fördermittelgeber bestätigten Planungen vorzunehmen. Im Übrigen stehen derzeit keine finanziellen Mittel für eine Überdachung der geplanten Fahrradabstellanlagen zur Verfügung. Auch ein nachträgliches Planen einer Überdachung ist

30.04.2026



Ein Dienst von [www.halle.de](http://www.halle.de)

problematisch, da für die jetzt geplanten Fahrradabstellanlagen eine Zweckbindungsfrist besteht.

### Protokollkontrolle (nachrichtlich)

#### Offene Punkte bzw. Themen

Nr.	Thema	Zuständigkeit	Aktueller Sachstand	Weitere Vorgehensweise
1	Bauliche Verbesserungen an der Fahrhahnoberfläche 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 Tiefbau	Abstimmung erfolgte, Planung wurde übergeben	Realisierung
3	Verbesserung der Fuß- und Radverkehrssituation in der Heideallee, Westseite	FB Tiefbau	Verkehrsrechtliche Anordnung liegt vor (Ausweisung als Gehweg mit Freigabe für Radverkehr)	Realisierung
4	Verbreiterung des Radweges in der Trothaer Straße, vor Einmündung Morlstraße	FB Tiefbau	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 Tiefbau		Mängelbeseitigung
7	Austausch Fahrradampel in der Großen Ulrichstraße, Ecke Universitätsring (klein gegen groß)	FB Tiefbau		Realisierung
8	Reparatur und Sanierung von Radverkehrsanlagen	FB Tiefbau	Listen vom RTR liegen vor; Schäden wurden zum Teil beseitigt	Erledigung der ausstehenden Punkte

30.04.2026