



### **Wahlprüfstein HAL-1: Finanzierung der Sanierung von Radwegen**

Der Stadtrat Halle hat am 30.05.2018 beschlossen, 15 Prozent der Unterhaltsmittel für Verkehrsanlagen zur Sanierung von Radwegen in Halle einzusetzen. Was werden Sie tun, damit der Stadtratsbeschluss aus dem Jahr 2018 umgesetzt wird? Welchen Betrag wollen Sie im kommunalen Haushalt zukünftig für die Förderung des Radverkehrs einstellen?

#### **Bündnis 90/Die GRÜNEN**

Der Beschluss von 2018 geht auf eine Antragsinitiative unserer Fraktion zurück. Wir drängen seitdem mit Nachdruck auf dessen Umsetzung. Im neuen Mobilitätskonzept wurden darüber hinaus für Neubau und den grundhaften Ausbau von Radverkehrsanlagen 2024 1 Mio. EUR, 2025 2 Mio. EUR und ab 2026 jeweils 3 Mio. EUR zur Verfügung zu stellen. Auch dafür haben wir uns im Rahmen der Beratungen zum Mobilitätskonzept eingesetzt. Wir setzen uns dafür ein, diese finanziellen Mittel Haushalt fest zu verankern und bei Bedarf auch zu erhöhen.

#### **CDU**

Der Zustand des gesamten Straßen- und Wegenetzes in der Stadt ist desolat. Dies ist Folge einer jahrzehntelangen Unterfinanzierung. Die Stadtverwaltung schätzt den Investitionsstau insgesamt auf 80 Millionen Euro. Deshalb hat die CDU-Fraktion in der Stadtratssitzung März einen Antrag zur Erstellung eines Konzeptes zur Sanierung, Instandsetzung und Instandhaltung der in den städtischen Zuständigkeitsbereich fallenden Straßen, Rad- und Fußwege durch die Stadtverwaltung eingebracht. Wesentliche Voraussetzung den Investitionsstau abbauen zu können, ist zwingend die ausreichende Mittelbereitstellung. Laut Stadtverwaltung sind für Sanierungen und Instandhaltungen jährlich 8 bis 9 Millionen Euro nötig. In Zukunft müssen Kommunalpolitik und Stadtverwaltung andere Schwerpunkte bei der Mittelbereitstellung setzen und für eine ausreichende Finanzausstattung im Bereich der Straßenunterhaltung und -sanierung sorgen. Hier beziehen wir ausdrücklich auch die Radwege mit ein.

#### **DIE LINKE**

Wir wollen dauerhaft einen Betrag im städtischen Haushalt sichern, der nachweisbar und nachvollziehbar für den Radverkehr zu nutzen ist. Dabei achten wir in der Haushaltsführung darauf, dass von diesem Betrag finanzierte Vorhaben auch tatsächlich dem Radverkehr dient und nicht nur anteilig. Die für 2024 erstmalig eingestellte 1 Million Euro ist ein guter Anfang, den wir verstetigen wollen. Dieser wird aber absehbar nicht ausreichen. Zwar ist durch die Höhe sichergestellt, dass Maßnahmen mit einer hohen Förderquote komplementär finanziert werden können. Wir rechnen aber damit, dass viele notwendigen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs keine gute Fördermittelkulisse haben werden und so eigene Projekte eigenfinanziert werden müssen. Deswegen wird der Betrag perspektivisch und nach Maßnahmenplanungsstand wachsen müssen.

## **Hauptsache Halle**

Als Wählergruppe „Hauptsache Halle“ haben wir unter anderem maßgeblich an der besonderen Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs bei städtischen Planungen mitgewirkt. Als Wählergruppe „Hauptsache Halle“ werden wir unter anderem darauf hinwirken, dass neue Radverkehrsanlagen fortlaufend geprüft werden, unter Einbeziehung der Interessenverbände.

## **Mitbürger**

Mit einem fraktionsübergreifenden Änderungsantrag zum Haushalt 2024 wurde der o.g. Stadtratsbeschluss nunmehr auch haushalterisch untersetzt. Es wurde festgelegt, dass ab diesem Jahr jährlich mind. 1 Mio. Euro (von aktuell insgesamt 6,3 Mio. Euro Instandhaltungsmitteln) zweckgebunden für die Instandhaltung von Radverkehrsanlagen einzusetzen sind. Die Umsetzung dessen werden wir aufmerksam begleiten und einen regelmäßigen Bericht zum Umsetzungsstand einfordern. Denkbar wäre auch die Schaffung einer eigenen Haushaltsstelle für Geh- und Radwege. Damit wäre eine klare Budgetabgrenzung zu den restlichen Verkehrsanlagen gegeben. Für 2025 möchten wir in den Haushalt 3 Mio. Euro und ab 2026 jährlich 4 Mio. Euro für die Förderung des Radverkehrs einstellen. Diese Summen setzen sich zusammen aus 1 Mio. Euro für die Instandsetzung (siehe oben) und 2 bzw. 3 Mio. Euro für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Grundlage für Letzteres bildet das im April 2024 beschlossene Ganzheitliche Mobilitätskonzept der Stadt Halle (Saale), welches eine Festschreibung der finanziellen Mittel vorsieht, die jährlich für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen sollen. Da der Eigenmittelanteil der Kommune bei Förderprogrammen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in der Regel 10 Prozent beträgt, wird mit den vorgesehenen Mitteln eine belastbare Grundlage für die Beschleunigung des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur geschaffen. Wir werden darauf achten, dass die im Mobilitätskonzept festgelegten Summen bei der Haushaltsplanung berücksichtigt werden.

## **SPD**

Die Verkehrswende kann nur gelingen, wenn wir die Radinfrastruktur umfassend, bedarfsorientiert und sicher ausbauen. Für die Stadt Halle (Saale) ist das noch ein weiter Weg. Dabei muss viel Geld in die Hand genommen werden, was für eine finanzschwache Kommune eine große Herausforderung ist. Dennoch stehen wir voll und ganz hinter dem 15-Prozent-Beschluss, bei dem wir im Jahr 2018 Mit Antragsteller waren und kritisieren deutlich, dass die Verwaltung diesem wiederholt nicht nachkommt. Wir werden uns weiterhin dafür einsetzen, dass der Beschluss umgesetzt wird. Zum jetzigen Zeitpunkt konkrete Zahlen für den Haushalt zu nennen, wäre aufgrund der großen Unsicherheiten wie Steuereinnahmen oder Konsolidierungsmaßnahmen unverantwortlich. Nichtsdestotrotz setzen wir uns dafür ein, die Umsetzung der Maßnahmen im beschlossenen Ganzheitlichen Mobilitätskonzept insbesondere im Radverkehr finanziell zu unterstützen.



### **Wahlprüfstein HAL-2: Einrichtung von Fahrradstraßen**

Fahrradstraßen sind ein probates Mittel, um die subjektive und objektive Sicherheit von Radfahrenden zu erhöhen. Was werden Sie tun, damit weitere Fahrradstraßen in Halle eingerichtet werden und das bereits abgestimmte Konzept (Stadtrats-Beschluss Nr. VII/2019/00484) umgesetzt wird?

#### **Bündnis 90/Die GRÜNEN**

Wir befürworten die Einrichtung von Fahrradstraßen und haben deswegen auch erst im Oktober 2023 für einen entsprechenden Beschlussvorschlag der Stadtverwaltung für die Emil-Abderhalden-Straße gestimmt. Fahrradstraßen sind eine wichtige Ergänzung zum Haupttroutennetz. Der in der Frage benannte Beschluss aus dem Jahr 2019 beinhaltete zunächst nur die Erstellung eines solchen Konzeptes. Leider liegt dieses bisher nicht vor. Zuletzt hat die Stadtverwaltung dazu im März letzten Jahres mitgeteilt, dass noch nicht alle fachlichen Abstimmungen vorgenommen werden konnten und das Konzept dem Stadtrat vorgelegt werde, sobald dies geschehen sei. Wir setzen uns auch unabhängig von einem solchen Konzept für eine Verbesserung der Straßenoberflächen und eine klare Verkehrsbeschilderung ein, um die Sicherheit für Radfahrende zu erhöhen.

#### **CDU**

Der Stadtrat hat im November 2019 einstimmig beschlossen, die Stadt zu beauftragen ein Konzept für ein Fahrradstraßennetz zu erarbeiten. Auch die Stadtverwaltung befürwortete die Beschlussfassung. Laut Auskunft der Stadtverwaltung im September 2023 befindet sich dieses Konzept in Erarbeitung. Da der Antrag damals durch die Fraktion MitBürger & Die PARTEI in den Stadtrat eingebracht wurde, obliegt es zunächst dieser Fraktion sich gegenüber der Stadtverwaltung um die Umsetzung des Beschlusses zu kümmern.

#### **DIE LINKE**

Der Beschluss des Stadtrates aus dem Jahr 2019 beinhaltet die Beauftragung ein Konzept für ein Fahrradstraßennetz zu erarbeiten. Unbestritten ist es wichtig endlich Fahrradstraßen in Halle zu etablieren und somit schnelle Verbindungen zwischen den verschiedenen Stadtteilen zu ermöglichen. Es ist eine notwendige Stärkung des Radverkehrs, den sich ein stetig wachsender Anteil der Bevölkerung in Halle auch wünscht. Im Rahmen des ganzheitlichen Mobilitätskonzept soll das auch ein Aspekt sein, der in den nächsten Jahren umgesetzt werden muss, um den Mobilitätsansprüchen der Radfahrenden gerecht zu werden.

## **Hauptsache Halle**

Als Wählergruppe „Hauptsache Halle“ werden wir unter anderem die verkehrsrechtlichen Möglichkeiten und sicherheitsrelevanten Aspekte von Fahrradstraßen stärker in den Blick nehmen.

## **Mitbürger**

Die Erarbeitung des Fahrradstraßenkonzepts geht auf einen Antrag unserer Fraktion zurück, dem im Stadtrat Ende 2019 einstimmig zugestimmt wurde. Seitdem fragen wir in regelmäßigen Abständen zum Sachstand nach. Wir sind guter Hoffnung, dass das Konzept dem Stadtrat Anfang der kommenden Wahlperiode nun endlich zur Beschlussfassung vorgelegt wird. Dies werden wir zum Anlass nehmen eigene Vorschläge für Fahrradstraßen einzubringen. So bietet sich aus unserer Sicht beispielsweise die Alte Heerstraße auf der gesamten Länge (ca. 2 km) für die Ausweisung als Fahrradstraße an.

## **SPD**

Fahrradstraßen erhöhen sowohl die Sicherheit von Radfahrer:innen als auch die Attraktivität des Fahrrads als Verkehrsmittel. Halle hat einen erheblichen Verbesserungsbedarf, was die Radinfrastruktur betrifft – Fahrradstraßen stellen einen wichtigen Anteil davon dar. Aus unserer Sicht ist es ein unhaltbarer Zustand, dass das Fahrradstraßenkonzept fünf Jahre nach Beschluss noch nicht vorliegt. Deshalb haben wir im März 2023, als auch im März diesen Jahres dazu nachgefragt, um den Druck aufrechtzuerhalten. In diesem Zusammenhang haben wir auch angeregt, im Bereich der Franz-Schubert-Straße und der Pfälzer Straße in der Klausurvorstadt eine Fahrradzone einzurichten. Wir werden uns auch weiterhin für mehr Fahrradstraßen in Halle einsetzen.



### **Wahlprüfstein HAL-3: Umsetzung Mobilitätskonzept**

In den vergangenen Jahren wurde ein Konzept „Ganzheitliche Mobilität“ erarbeitet und abgestimmt. Dem Radverkehr wird darin das größte Potential für eine kurz- und mittelfristige Änderung des Mobilitätsverhaltens hin zum Umweltverbund zugerechnet. Andererseits zeigen jährlich circa 50 Unfälle mit Schwerverletzten im Stadtgebiet den großen Handlungsbedarf. Welche Maßnahmen des Konzeptes sind Ihnen besonders wichtig? Was wollen Sie in der kommenden Legislaturperiode davon umsetzen? Welche weiteren Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit haben Sie?

### **Bündnis 90/Die GRÜNEN**

Wir legen großen Wert auf sichere und zentrale Nord-Süd-Hauptverbindungen für den Radverkehr sowie auf die Sanierung und den Neubau von Radwegen. In der kommenden Legislaturperiode werden wir die Umsetzung dieser Maßnahmen priorisieren und durch verbesserte Fahrradabstellmöglichkeiten und die schnellstmögliche Realisierung des geplanten Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof ergänzen. Wir unterstützen darüber hinaus jeglichen Ausbau von Fahrradwegen sowie bauliche und verkehrliche Verbesserungen insbesondere an Einmündungen in Kreuzungsbereichen (z. B. durch gesonderte Aufstellflächen).

### **CDU**

Im vergangenen Monat wurde das Ganzheitliche Mobilitätskonzept der Stadt im Stadtrat beschlossen. An der Erarbeitung dieses Konzeptes wirkten verschiedene Akteure aus unterschiedlichen Bereichen mit. Darunter Vertreter aller Stadtratsfraktion, der Fachbereiche der Stadtverwaltung und nicht zuletzt der städtische Radverkehrsbeauftragte. Das nun vorliegende Ganzheitliche Mobilitätskonzept kann daher als guter Kompromiss verschiedener Interessen bezeichnet werden. Der CDU-Stadtratsfraktion war es wichtig, dass in diesem Konzept die Interessen und Bedürfnisse aller Verkehrsarten soweit möglich ausgewogen und gleichberechtigt Berücksichtigung finden. Was die Verkehrssicherheit betrifft, so sind wir der Auffassung, dass jeder Unfall ein Unfall zu viel ist. Daher muss der Aspekt der Verkehrssicherheit bereits bei der Straßen- und Wegeplanung größte Priorität genießen. Darüber hinaus gilt für alle Verkehrsteilnehmer: Achtsamkeit und gegenseitige Rücksichtnahme.

### **DIE LINKE**

Wir möchten, dass sich alle sicher, komfortabel und klimafreundlich durch Halle bewegen können. Deshalb wollen wir eine Stadt, deren Geschwindigkeit auf eine hohe Lebensqualität ausgerichtet ist und die zusätzlichen Verkehr vermeidet. Wir wollen attraktive Fußwege, sichere Fahrradwege und einen starken, fahrscheinlosen öffentlichen Nahverkehr als Rückgrat unserer Stadt. Die Besonderheit des Ganzheitlichen Mobilitätskonzepts steckt bereits im Namen: während uns der Umweltverbund aus insbesondere Fuß-, Rad und Nahverkehr auf Grund seiner Eignung die Mobilität in unserer Stadt zu leisten besonders wichtig ist, stellt das Konzept ein umfassendes und zusammenhängendes Werk dar, an dessen Umsetzung wir aktiv mitarbeiten möchten. Um Unfälle in Halle zu vermeiden, brauchen wir zum Beispiel bauliche Trennung von Verkehrsarten wo möglich, sichere Kreuzungen von Wegen, eine Reduzierung der Geschwindigkeit wo sinnvoll und Vorrang für den Umweltverbund, in der Planung und auf der Straße. Wir wollen zukünftig auch Radfahrstreifen auf Kosten von Parkplatzflächen planen und umsetzen, wenn somit eine höhere Sicherheit für Fußgehende und Radfahrende geschaffen werden kann.

### **Hauptsache Halle**

Im halleschen Stadtgebiet verunfallen zahlreiche Radfahrer, weil sie in Straßenbahnschienen geraten und schwer stürzen. Die Fraktion Hauptsache Halle hatte in diesem Kontext einen Antrag zur Prüfung des Einsatzes von fahrradsicheren Systemen in Straßenbahngleisen mit Hilfe des Systems „VeloGleis“ der Firma SEALABLE Solutions GmbH eingebracht. Sowohl bei der Stadt Halle (Saale) als auch bei der Halleschen Verkehrs-AG (HAVAG) stieß der Antrag auf positives Echo. In einer Informationsvorlage der Stadtverwaltung wurde eine umfangreiche Stellungnahme der HAVAG zur Thematik veröffentlicht und mitgeteilt, dass das Verkehrsunternehmen im engen Kontakt mit dem o. g. Hersteller stehe. Darüber hinaus prüfe die HAVAG die Durchführung eines Testprojekts. Seitdem fehlen weitere Informationen bzw. konkrete Umsetzungsschritte. Um die Unfallhäufigkeit im halleschen Stadtgebiet zu verringern und, um Halle fahrradsicherer und -freundlicher zu gestalten, ist die schrittweise Umsetzung der beantragten Maßnahme erforderlich.

### **Mitbürger**

Um die zusätzlichen Mittel effektiv einsetzen zu können, bedarf es einer vorausschauenden Planung. Entsprechend hat die zeitnahe Fortschreibung der Radverkehrskonzeption für uns höchste Priorität. Aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse, besonders im Bereich der Altstadt sowie der Nördlichen und Südlichen Innenstadt, halten wir außerdem eine stärkere Entflechtung von Rad-, Fuß- und motorisiertem Verkehr für besonders wichtig. Darüber hinaus sind sichere Kita- und Schulwege ein zentraler Baustein der Verkehrswende, um mehr Kindern der Schulweg mit dem Fahrrad zu ermöglichen. Ein weiteres wesentliches Projekt für die nächste Wahlperiode stellt für uns die Erstellung eines Radwegkatasters dar. Damit soll eine Datengrundlage geschaffen werden, die es ermöglicht Ausbau und Sanierung von Radverkehrsanlagen sinnvoll zu priorisieren.

## **SPD**

Wir unterstützen das Ganzheitliche Mobilitätskonzept, das den Grundstein für die Verkehrswende in Halle legt. Nun gilt es, die beschlossenen Maßnahmen auch finanziell zu untersetzen, damit das Konzept kein Papiertiger bleibt. Ein klarer Fokus sollte dabei auf dem Umweltverbund und insbesondere dem Radverkehr liegen, welcher das größte Wachstumspotential aufweist. Zu den wichtigsten Maßnahmen gehören dabei die für Herbst erwartete Fortschreibung der Radverkehrsprioritäten im Zusammenhang mit entsprechenden Vorplanungen (s. u.a. Anfrage im Januar 2024), die finanzielle Verankerung dieser Planungen im nächsten Haushalt und eine Reduzierung des Flächenanteils für den ruhenden Verkehr zugunsten des Fuß- und Radverkehrs, beispielsweise durch die Errichtung von Quartiersgaragen und -parkhäusern. Bei der Verkehrssicherheit von Fahrradfahrer:innen in Halle herrscht jedoch kurzfristiger Handlungsbedarf. Die Benotung 4- im ADFC Fahrradklima-Test 2022 spricht Bände. Um die Sicherheit des Radverkehrs zu verbessern, haben wir mehrfach nach Erkenntnissen zu Unfällen gefragt (s. bspw. September 2023, Januar 2022 oder August 2019) und die Einbindung des ADFC in die Unfallkommission gefordert (September 2023 und Juni 2021). Ebenso haben wir uns für eine bessere Kommunikation von Verkehrsregeln (März 2024) und eine Erweiterung des Winterdienstes auf Radwegen eingesetzt (April 2024 und Januar 2023). Eines der wichtigsten Themen ist auch die Sanierung maroder Radwege, wofür wir uns regelmäßig im Rahmen von Anträgen oder Anfragen starkmachen (Januar 2024, April 2022, September 2021). Darüber hinaus organisieren wir jährlich mit dem ADFC und der Stadtverwaltung eine gemeinsame Radtour durch Halle, um konkrete Gefahrenstellen zu identifizieren und Lösungen zu finden.



#### ***Wahlprüfstein HAL-4: Bearbeitungsprozesse in der Stadtverwaltung***

In den vergangenen Jahren konnten zahlreiche Radwege, für die zum Teil schon Förderzusagen vorlagen, nicht umgesetzt werden, weil von der Stadtverwaltung keine Planungen vorgelegt wurden. Wie schätzen Sie diese Situation ein, und welche Lösungen sehen Sie?

#### **Bündnis 90/Die GRÜNEN**

Wir teilen diese Einschätzung, beobachten aber auch, dass sich in der Verwaltung inzwischen ein Strategiewechsel vollzogen hat und Planungen auf Vorrat erstellt werden. Wir begrüßen das, sehen aber auch die weiterhin bestehenden Probleme bei der Umsetzung von Radverkehrsprojekten. Wir werden deshalb weiter darauf drängen, dass eine effiziente Planung und auch die zeitnahe Nutzung vorhandener Fördermittel ermöglicht. Verzögerungen sind dabei zu vermeiden, bewilligte Projekte zügig voranzutreiben und umzusetzen.

#### **CDU**

Auch die Stadtverwaltung sieht sich seit geraumer Zeit mit dem Umstand konfrontiert, dass es immer schwieriger wird, Fachpersonal zu gewinnen. Dies betrifft ganz offensichtlich auch den Fachbereich Planen. Eine Lösung könnte darin bestehen, dass sich die Stadt verstärkt als attraktiver Arbeitgeber darstellt. Aber auch hier sind bei Stellenbesetzungen rechtliche Vorgaben für Arbeitgeber des öffentlichen Dienstes zu beachten.

#### **DIE LINKE**

Diese Situation besteht aus unserer Sicht in der Stadt Halle, weil sich hier die „Katze in den Schwanz beißt“: Es gibt zu wenig Fördermittel für ausschließlich radverkehrbegünstigende Maßnahmen. Dadurch werden diese Planungen verwaltungsseitig zurückgestellt. Wenn dann Förderungen kurzfristig möglich werden, fehlen diese Planungen und können nicht hinreichend schnell nachgearbeitet werden. Das Signal ist aus linker Sicht doppelt fatal: Erstens werden Projekte deswegen nicht umgesetzt, obwohl der Fördermittelgeber diese selbst gern gesehen hätte. Zweitens besteht die Gefahr das Fördertöpfe dadurch nicht vollständig abgerufen werden und die Fördermittelkulisse sich daraufhin verschlechtern kann. Dem ist nur zu entgegnen, indem die Verwaltung die Vorhaltung solcher Planung als verkehrspolitische Priorität definiert und die Planungen voran treibt. Bei anderen Verkehrsbereichen ist das auch möglich. Es fehlt also nicht nur am Personal, sondern auch an der Priorisierung.

## **Hauptsache Halle**

Als Wählergruppe „Hauptsache Halle“ achten wir strikt auf die Umsetzung von Stadtratsbeschlüssen und vorliegenden Förderbescheiden.

## **Mitbürger**

Es ist richtig, dass der zügige Ausbau der Radinfrastruktur in der Vergangenheit nicht selten an fehlenden finanziellen und personellen Ressourcen scheiterte. Mit Blick auf die angespannte Haushaltslage und den Fachkräftemangel muss man allerdings konstatieren, dass die Stadt Halle (Saale) damit nicht alleine ist. In diesem Zusammenhang begrüßen wir ausdrücklich, dass die Verwaltung mittlerweile dazu übergegangen ist, Planungen für Radverkehrsanlagen auf Vorrat zu erstellen. Dadurch wird die Stadt Halle in die Lage versetzt, schneller und flexibler auf neue Förderprogramme zu reagieren. In den kommenden Jahren muss es darum gehen, die finanzielle und personelle Ausstattung zu verbessern und das vorhandene Personal zu qualifizieren. Bis dahin sollte der Fokus auf Maßnahmen mit geringem Planungsaufwand und großem Effekt gelegt werden. So könnte beispielsweise mit der Herstellung einer fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche im der Wolfstraße zwischen Beesener Straße und Wörmlitzer Straße mit vergleichsweise geringem Aufwand eine Lücke in der Radhauptachse Nord-Süd geschlossen werden.

## **SPD**

Aufgrund unserer Haushaltssituation sind wir in mehreren Bereichen wie der Radverkehrsinfrastruktur maßgeblich von Fördermitteln abhängig. Deshalb ist es unerlässlich, für die drängendsten Problemstellen im Stadtgebiet bereits passgenaue Planungen vorrätig zu haben, die man bei Ankündigung eines Förderprogrammes sofort einreichen kann. Dies zu unterlassen grenzt an Fahrlässigkeit im Umgang mit dem Radverkehr in der Stadt. Um dort nachzuhelfen, haben wir uns beispielsweise bei der Magdeburger Chaussee für die Planung eines straßenbegleitenden Radweges eingesetzt. Wir begrüßen, dass in letzter Zeit zu diesem Thema bei der Verwaltung eine leichte Trendwende zu erkennen ist, wie an den kürzlich beschlossenen Planungen zur Emil-Abderhalden-Straße oder der Seebener Straße zu erkennen ist - wobei im Falle der Seebener Straße für uns klar ist, dass Sofortmaßnahmen erforderlich sind, um die Befahrbarkeit wieder herzustellen. Wir werden hier den Druck aufrechterhalten, um die Radverkehrsinfrastruktur endlich auf ein akzeptables Niveau zu bringen.



### **Wahlprüfstein HAL-5: Umsetzung Landesradverkehrsplan 2030**

Fast alle Landes- und Bundesstraßen in das Umland von Halle verfügen trotz hohen Verkehrsaufkommens über keine oder nur unzureichende Radverkehrsanlagen. Dagegen will das Land mit dem Beschluss zum Landesradverkehrsplan 2030 vom 09.02.2021 das Pendeln per Rad nach Halle erleichtern. Welche Möglichkeiten sehen Sie, auf die Landesregierung bzw. die Landesstraßenbaubehörde sowie den Bund Einfluss zu nehmen, die Infrastruktur für den Radverkehr zu verbessern?

#### **Bündnis 90/Die GRÜNEN**

Leider sind die Möglichkeiten der Einflussnahme durch den Stadtrat hier sehr begrenzt. Wir werden uns im Sinne der Stadt bei der Erstellung des Landesentwicklungsplan aktiv für die Radinfrastruktur stark machen und versuchen, über unsere Kontakte in die Landes- und Bundespolitik verstärkt die Interessen des Radverkehrs hör- und sichtbar zu machen. Dazu gehört auch die Zusammenarbeit als Kommune mit den zuständigen Behörden auf allen Ebenen. Unser Ziel ist es sicherzustellen, dass die Infrastruktur den Bedürfnissen der Radfahrenden entspricht.

#### **CDU**

Eine direkte Einflussnahme auf Bundes- bzw. Landespolitik ist für den Stadtrat kaum möglich. Indirekt kann dies über die Mitglieder des Bundes- bzw. Landtages geschehen. Das findet bei der CDU auch statt. Allerdings sind die betreffenden Abgeordneten auch gehalten, bei ihren Entscheidungen Abwägungen zu vollziehen und Umsetzungsmöglichkeiten auszuloten. Nicht immer ist das Maximale möglich, auch hier müssen stets Kompromisse eingegangen werden. Es gibt eben nicht nur die Stadt Halle (Saale). Bisher gab und gibt es verschiedene Fördermöglichkeiten zur Verbesserung der Radinfrastruktur. Es ist Sache der Stadtverwaltung, diese zu nutzen. Das bedarf allerdings eines gewissen Planungsstandes, der auch aufgrund der Personalsituation nicht immer im ausreichenden Maße vorliegt. Die CDU-Stadtratsfraktion hat die Stadtverwaltung bei der Gewinnung von Fachpersonal wo möglich immer unterstützt und wird dies auch weiterhin tun.

#### **DIE LINKE**

Als LINKE arbeiten wir ganzheitlich, so dass nicht nur DIE LINKE Halle mit seiner Stadtratsfraktion Einfluss nehmen kann. Mit unseren Abgeordneten in Bund und Land können wir für bessere Förderprogramme eintreten und diese bei den ausführenden Verwaltungsorganen vertreten. In ande-

ren Bundesländern ist es üblich, straßenbegleitende Fuß- und Radwege an außerörtlichen Straßen nutzen zu können – oft unabhängig davon, ob es sich um Landes-, Bundes- oder kommunale Straßen handelt. Die Situation in Sachsen-Anhalt ist divers. Es gibt um Umland sowohl K-Straßen mit Freigabe für den Radverkehr als Alternative zu Landstraßen, es gibt wenige straßenbegleitende Radwege und es gibt Versuche die Alltagsradverkehr über vorwiegend touristische Routen (mit dem entsprechenden Konfliktpotenzial) zu lotsen. Ein landesweites Programm um Radverkehrsanlagen im außerörtlichen Bereich zu fördern, drängt sich für uns damit auf. Dieses Programm darf dabei nicht auf Landesstraßen begrenzt sein. Vielmehr ist, da hier in vielen Bereichen des Landes von Null begonnen werden muss, eine Priorisierung auf ein Hauptnetz vorzunehmen, idealerweise eines, welches gute und viele P+R-Bereiche des städtischen Bereichs anbindet und die Kommunen mit ihren klammen Kassen nicht zusätzlich belastet.

### **Hauptsache Halle**

Als Wählergruppe „Hauptsache Halle“ werden wir regelmäßig Mitglieder von Bundestag und Landtag zum bilateralen Austausch einladen. Thema wird dabei auch die Verbesserung des Radverkehrs entlang von Bundes- und Landesstraßen sein.

### **Mitbürger**

Da die MitBürger als parteilose Wählervereinigung ausschließlich auf kommunaler Ebene tätig sind, sind unsere Einflussmöglichkeiten auf Landes- und Bundesebene begrenzt. Wir befürworten jedoch den Ausbau der Zusammenarbeit mit den Gemeinden des Saalekreises und planen ein interkommunales Radverkehrskonzept auf den Weg bringen.

### **SPD**

Die Anbindung unserer Stadt an ihr Umland und nach Leipzig muss für Fahrradfahrer:innen deutlich verbessert werden – so steht es auch in unserem Wahlprogramm. Im Stadtrat bringen wir das Thema mit Anträgen oder Anfragen voran, wie beispielsweise zur Verbindung nach Zscherben oder zum Radschnellweg nach Leipzig (s. auch Frage 7). Darüber hinaus stehen wir auch mit unseren Landtagsabgeordneten dazu in Kontakt sowie insbesondere mit unserem Bundestagsabgeordneten Martin Kröber, Mitglied im Verkehrsausschuss.



### ***Wahlprüfstein HAL-6: Organisation von Fahrtwegen während größerer Straßenbauprojekte***

Baustellen reduzieren den Verkehrsraum aller Verkehrsteilnehmenden und bergen hohes Konfliktpotenzial. Der ADFC hat nach mehreren Befahrungen (z. B. Böllberger Weg, Merseburger Str., Mansfelder Str.) festgestellt, dass Wegweisungen lückenhaft bzw. widersprüchlich, Sperrungen fragwürdig waren und Hinweise nicht oder nur nach langen Verzögerungen aufgenommen wurden. Wie schätzen Sie diese Situation ein? Welche Vorschläge haben Sie, welche Initiativen werden Sie bei laufenden bzw. zukünftigen Straßenbauprojekten in Halle ergreifen, um das Konfliktpotenzial gering zu halten und sicher fließenden Radverkehr zu ermöglichen?

#### **Bündnis 90/Die GRÜNEN**

Wir teilen Ihre Einschätzung in dieser Frage aber auch hier ist der Einfluss des Stadtrates begrenzt. Die Stadt handelt im übertragenen Wirkungskreis, Entscheidungen trifft die Untere Verkehrsbehörde im Rahmen des geltenden Rechts. Dennoch werden wir weiterhin unsere Möglichkeiten nutzen, mit Anregungen und Interventionen auf die Verwaltung einwirken. Darüber hinaus werden wir Planungen und die Umsetzung von Bauvorhaben auch weiterhin kritisch begleiten, um das Konfliktpotenzial an Baustellen zu minimieren und einen sicheren Radverkehr zu gewährleisten. Dazu gehören für uns vor allem eine klare Beschilderung und eine frühzeitige und transparente Kommunikation der Baumaßnahmen und der damit verbundenen Einschränkungen.

#### **CDU**

Baustellen erschweren oft den Verkehrsfluss. Umfahrungen sind meist mit großem zusätzlichem Zeitaufwand verbunden. Wo möglich wird Radfahrern das Passieren von Baustellen ermöglicht. Hier teilen wir Ihre Auffassung, dass bisweilen Wegweisungen und Hinweisschilder nicht immer eindeutig deutbar sind. Die Stadtverwaltung sollte daher immer wieder ihre Baustellen- und Umfahrungskonzepte überdenken und schlüssige Lösungen für alle Verkehrsteilnehmer finden. Grundsätzlich gilt aber: Baustellen sind dazu da, unser Straßen- und Wegenetz instand zu halten und neu zu errichten. Konflikte sind auch bei bester Planung nie gänzlich auszuschließen. Daher sollte man hier auch immer mit einem gewissen Verständnis für die jeweilige Situation aufwarten.

#### **DIE LINKE**

Im verdichteten Halle sorgen größere Baustellen stets für Konflikte. Radfahrende sind hier auch aus unserer Sicht Leidtragende. Um für Fußgänger:innen auch im Baustellenbereichen hinreichend und möglichst barrierearm Platz zur Verfügung zu stellen, werden andere Verkehrsteilnehmende auf Ausweichrouten geführt. In solchen Situationen sind diese Routen nicht selten für den MIV ausgerichtet. Allzu weitreichende Umfahrungen, dazu schlecht beschildert, machen es Radfahrenden schwer diese zu nutzen und das sorgt oft für ein nachvollziehbares Ausweichverhalten. Die Möglichkeiten einer Stadtratsfraktion sind hier begrenzt. Wir machen mit Anfragen und Anregungen auf solche Situationen aufmerksam in der Hoffnung, dass bei zukünftigen Baustellenplanungen die Situation für Verkehrsteilnehmende des Umweltverbundes stärker berücksichtigt wird. Am Runden Tisch Radverkehr (RTR) berichten Bürger\*innen häufig von schlechten oder schlecht umgesetzten Routen an Baustellen. Wir wollen, dass diese Hinweise stärker in die Umsetzung der Baustellenplanung einfließt. In diesem Sinne verstehen wir den RTR als Beratungsgremium für die Arbeit der Stadtverwaltung. Es stünde der Stadt Halle gut zu Gesicht auf die steten Rückmeldungen aus der Bürgerschaft zu reagieren und die Aussagen aus diesem Beratungsgremium mit in die Arbeit der Verwaltung einfließen zu lassen.

### **Hauptsache Halle**

Als Wählergruppe „Hauptsache Halle“ setzen wir uns dafür ein, dass bei Großbaustellen die Belange des Radverkehrs berücksichtigt werden. Dies gewährleisten unter anderem Maßnahmen wie Fahrgassen für Radfahrer und das Mitfahren auf der KfZ-Spur bei gleichzeitiger Anordnung von Tempo 30.

### **Mitbürger**

Umleitungen für Rad- und Fußverkehr im Baustellenbereich verfügen oft nicht über eine ausreichende Breite, Ausschilderung und Sicherheit. Vor diesem Hintergrund erachten wir es für erforderlich, dass häufiger Fahrspuren als Umleitungen für den Rad- und Fußverkehr geöffnet werden und dass verstärkt gemeinsame Kontrollen der Baustellen inkl. Umleitungen durch Verkehrsüberwachung und Bauaufsicht erfolgen. Möglicherweise ist innerhalb der Verwaltung eine grundlegende Auseinandersetzung mit der Thematik „Führung des Fuß- und Radverkehrs im Baustellenbereich“ erforderlich. Bei Bedarf werden wir uns für die Erarbeitung eines entsprechenden Leitfadens einsetzen.

### **SPD**

Unklare Regelungen zur Verkehrsführungen bei Baustellen gefährden Radfahrer:innen und Fußgänger:innen in großem Maße. Für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer:innen und die Akzeptanz von Bauvorhaben sind klare Regelungen unverzichtbar. Wir haben dazu in der Vergangenheit bereits nachgefragt, unter anderem bei den Baumaßnahmen an der Elisabethbrücke. Darüber hinaus ist der Austausch zu dem Thema beim Runden Tisch Radverkehr ein wichtiges Forum, um auf Verbesserungen zu drängen.



### **Wahlprüfstein HAL-7: Radinfrastruktur zur Entlastung des Hauptbahnhofes**

Für zwei Schlüsselprojekte der Radinfrastruktur in Halle, den Bau eines Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof und den eines Radschnellweges Halle–Leipzig droht die Fortsetzung jahrelangen Stillstands. Die Situation am Hauptbahnhof wird von Jahr zu Jahr prekärer und erschwert Bike & Rail. Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Situation vor Ort planen Sie?

#### **Bündnis 90/Die GRÜNEN**

Eine kurzfristige Lösung am Bahnhofsvorplatz ist aus unserer Sicht nur mit der Errichtung von weiteren Abstellanlagen im Umfeld des Hauptbahnhofes machbar. Hierfür sind in der Verwaltung entsprechende Planungen bereits im Gange. Wir verfolgen aufmerksam deren Fortgang und setzen uns bei Bedarf für eine Beschleunigung der Umsetzung ein. Langfristig kann hier allerdings nur die Errichtung des Fahrradparkhauses etwas ändern. Auch für eine schnelle Umsetzung des Radschnellweges zwischen Halle und Leipzig machen wir uns stark. Allerdings stehen hier im Moment die Kommunen im Saalekreis auf der Bremse, insbesondere die Gemeinde Kabelsketal.

#### **CDU**

Letzter Stand in Sachen Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof ist laut Auskunft der Stadtverwaltung im Sommer des vorigen Jahres nach erfolgtem Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan 174.1 durch den Stadtrat der, dass die Investorin den Bauantrag für das Hotel (einschl. des laut Kaufvertrag vereinbarten Fahrradparkhauses) vorbereitet. Seitens der Stadt wurden Fördermittel für Abstellanlagen für 1000 Fahrräder beantragt. Laut Stadtverwaltung wurde das Projekt durch den Bund als grundsätzlich förderwürdig eingestuft. Allerdings sei der Fördertopf mit damals über 170 eingereichten Projekten und einem Antragsvolumen von etwa 250 Millionen Euro deutlich überzeichnet. Hier müssen Stadtrat und Stadtverwaltung sozusagen am Ball bleiben. Was den Radschnellweg Halle-Leipzig betrifft, so ist der letzte uns bekannte Stand der, dass sich die Stadtverwaltung in Abstimmung mit dem Land zur Finanzierung und zur Linienführung befindet. Darüber hinaus sollte eine Machbarkeitsstudie im Auftrag der Metropolregion um eine Variante entlang der B 6 ergänzt werden. Ergebnisse hierzu stehen nach unserem Kenntnisstand noch aus. Auch hier gilt es nachzufragen.

#### **DIE LINKE**

Der Hauptbahnhof braucht mehr und sichere Radabstellplätze. Die Errichtung des im Mai 2023 beschlossenen Fahrradparkhauses mit 400 Stellplätzen ist längst überfällig, um die Verzahnung von Radverkehr und SPNV besser zu ermöglichen. Dafür setzen wir uns weiterhin und mit Nachdruck ein. In Kooperation mit der Deutschen Bahn und der HAVAG wollen wir auch die Erhöhung der Kapazität der bestehenden Radabstellanlagen erreichen, zum Beispiel durch die Errichtung höhenversetzter Abstellanlagen.

### **Hauptsache Halle**

Der Oberbürgermeister der Stadt Halle (Saale) hat beide Projekte maßgeblich mit initiiert. Als Wählergruppe „Hauptsache Halle“ werden wir die Stadt weiter unterstützen, die Infrastruktur des Riebeckplatzes zu stärken, gemeinsam mit Investoren. Hier braucht es künftig deutlich mehr Geschwindigkeit. Dies gilt auch für den Radschnellweg zwischen der Stadt Halle (Saale) und der Stadt Leipzig als ein zentrales, sichtbares Projekt in der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland.

### **Mitbürger**

Mit dem Bau des Zukunftszentrums wird dem Westeingang des Hauptbahnhofes an der Ernst-Kamieth-Straße wieder eine größere Bedeutung zukommen. An dieser Stelle steht mehr Platz für zusätzliche Fahrradabstellanlagen zur Verfügung. Entsprechend werden wir uns für den Ausbau der Abstellanlagen am Westeingang einsetzen, um die Situation am Genscher-Platz zu entspannen.

### **SPD**

Ein Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof ist dringend nötig, um den hohen Bedarf an Stellplätzen u.a. für Pendler:innen zu erfüllen. Dementsprechend setzen wir uns seit Jahren dafür ein, dass es vorangeht – so unter anderem mittels schriftlicher Anfragen zu entsprechenden Fördermitteln oder mündlich im Stadtrat im April 2024 zum aktuellen Sachstand. Um bis zur Errichtung des Fahrradparkhauses das Angebot an vorhandenen Fahrradstellplätzen wenigstens ein bisschen zu verbessern, wurde auf unseren Antrag die Errichtung zusätzlicher Fahrradstellplätze beschlossen. Zuvor hatten wir bereits mehrfach zur dortigen Stellplatzsituation nachgefragt, im April 2021 oder im Februar 2022. Ebenso bedauerlich ist der Stillstand beim Radschnellweg zwischen Halle und Leipzig, insbesondere auf dem Abschnitt bis zur Landesgrenze. Wir sind fest davon überzeugt, dass dieser auf der bedeutsamen Pendelstrecke zwischen den beiden Städten der Metropolregion Mitteldeutschland eine wichtige Funktion für einen umweltfreundlichen und nachhaltigen Pendelverkehr erfüllen wird. Deshalb haben wir zuletzt im Februar letzten Jahres und auch bereits im September 2021 dazu nachgefragt. Wir werden uns weiterhin dafür einsetzen, dass es bei beiden Projekten vorangeht.