Beschlussvorlage

TOP:	
Vorlagen-Nummer:	**VIII/2026/02366**
Datum:	09.04.2026
Bezug-Nummer.	
PSP-Element/ Sachkonto:	58110220/6600.1030
Verfasser:	GB II Stadtentwicklung, Umwelt und Sicherheit
Plandatum:	

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten und Stadtentwicklung	12.05.2026	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	27.05.2026	öffentlich Entscheidung

Betreff: **Aufhebung des Beschlusses zur Erarbeitung eines Fahrradstraßenkonzeptes**

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die Aufhebung des Stadtratsbeschlusses zur Erarbeitung eines Fahrradstraßenkonzeptes vom 06.11.2019 (Vorlagen-Nummer VII/2019/00484).

René Rebenstorf
Beigeordneter

Darstellung finanzielle Auswirkungen
Für Beschlussvorlagen und Anträge der Fraktionen

Finanzielle Auswirkungen	☐ ja	☒ nein
Aktivierungspflichtige Investition	☐ ja	☒ nein

Ergebnis Prüfung kostengünstigere Alternative

Folgen bei Ablehnung

A	**Haushaltswirksamkeit** HH-Jahr ff.	**Jahr**	**Höhe** (Euro)	**Wo veranschlagt** (Produkt/Projekt)
Ergebnisplan	**Ertrag** (gesamt)			
	Aufwand (gesamt)			
Finanzplan	**Einzahlungen** (gesamt)			
	Auszahlungen (gesamt)			

B	**Folgekosten** (Stand:	**ab Jahr**	**Höhe** (jährlich, Euro)	**Wo veranschlagt** (Produkt/Projekt)
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	**Ertrag** (gesamt)			
	Aufwand (ohne Abschreibungen)			
	Aufwand (jährliche Abschreibungen)			

Auswirkungen auf den Stellenplan	☐ ja	☒ nein
Wenn ja, Stellenerweiterung:		Stellenreduzierung:
Familienverträglichkeit:	☐ ja	
Gleichstellungsrelevanz:	☒ ja	

Klimawirkung:	☐ positiv	☒ keine ☐ negativ

Haushaltskonsolidierungsrelevant	☐ ja	☒ nein

Erläuterung:

Aufhebungsbeschluss

Begründung

Aufhebung des Beschlusses zur Erarbeitung eines Fahrradstraßenkonzeptes

1. Anlass

In seiner Sitzung am 06.11.2019 hat der Stadtrat folgenden Beschluss gefasst (Nr. VII/2019/00484):

1. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, ein Konzept für ein Fahrradstraßennetz zu erarbeiten, das Straßen und Straßenzüge im Stadtgebiet erfasst, die sich für eine Umwidmung zur Fahrradstraße eignen.
2. Dabei sollen folgende Schwerpunkte gesetzt werden:
    a. Stärkung von Stadtteilverbindungen,
    b. Schaffung von Ergänzungsrouten in Wohnquartieren,
    c. Anbindung von Bildungseinrichtungen an das Radwegenetz.
3. Die ermittelten potenziellen Fahrradstraßen werden anhand ihrer Netzfunktion kategorisiert und priorisiert.

2. Fahrradstraßen nach StVO

Das Zeichen 244 für Fahrradstraße wurde 1997 in die StVO aufgenommen und ist bis heute mit einigen formalen Widersprüchen behaftet.

Das Schild fordert/ermöglicht von den Verkehrsteilnehmenden folgende Verhaltensweisen:

- Anderer Verkehr außer Radverkehr und Elektro-Kleinstfahrzeuge ist ausgeschlossen, so nicht durch Zusatzzeichen erlaubt,
- Höchstgeschwindigkeit 30 km/h,
- Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden,
- Das Nebeneinanderfahren ist erlaubt, auch wenn (im Gegensatz zur allgemeinen Festlegung im § 2 (4)) der Verkehr behindert wird.

Bei der Anordnung einer Fahrradstraße im übertragenen Wirkungskreis auf der Grundlage der VwV (zu § 45 bzw. zu Z 244) ist außerdem zu beachten:

- Anderer Fahrzeugverkehr (Kfz-Verkehr) darf nur ausnahmsweise zugelassen werden. Dabei sind die alternative Führung der nicht zugelassenen Verkehre zu beachten und weitere Anordnungen, z.B. zur Vermeidung von Durchgangsverkehren, zu treffen.
- Bei einem Verbot bestimmter Verkehrsarten sind straßenrechtliche Regelungen (Teileinziehung analog Fußgängerzone) zu treffen. Das zöge je nach Nutzung der anliegenden Grundstücke in einer regelmäßig angebauten Stadtstraße ggf. Entschädigungsansprüche nach sich.
- Gemäß der Verwaltungsvorschrift zur StVO ist für die Bereitstellung angemessener Flächen für den Radverkehr ein Gesamtkonzept, ein Konzept für den Radverkehr (z.B. Radverkehrsplan) bzw. ein räumliches Teilgebietskonzept erforderlich.
- Die Berücksichtigung der Leichtigkeit des Verkehrs erfordert jeweils eine Abwägungsentscheidung der Verkehrsbehörde.

Die zusammenhängende Ausweisung einer Fahrradstraße als durchgehende „Hauptstraße“ für den Radverkehr ist derzeit nicht zwingend vorgegeben. Erst dadurch entsteht aber ein wesentlicher Mehrwert einer Fahrradstraße. „Anlieger frei“ unterstellt, entsteht ohne begleitende Maßnahmen (Diagonalsperren, gegenläufige Einbahnstraßen u. Ä.) auch eine Kfz-Achse, die dem in Halle seit Jahren weitestgehend umgesetzten Ziel der Verkehrsberuhigung entgegensteht.

Ein Fahrradstraßenkonzept ist in der VwV zur StVO weder angesprochen noch gefordert. Vielmehr ist die Ausweisung einer Fahrradstraße eine von vielen unter Beachtung der spezifischen Einsatzbedingungen möglichen Führungsformen des Radverkehrs, die sich aus einem Gesamtkonzept für den Radverkehr, also z.B. einer Radverkehrskonzeption ableiten lassen sollte.

3. Ausgangssituation in Halle (Saale)

In den letzten Jahren erfolgte eine Prüfung möglicher Fahrradstraßen im Stadtgebiet. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Realisierung ganzer Routen bzw. langer zusammenhängender Abschnitte mittels Fahrradstraßen auf Grund der Struktur des Straßen- und Straßenbahnnetzes nicht möglich ist. Unabhängig davon wurden in der Stadt im übertragenen Wirkungskreis bereits nachfolgende Fahrradstraßen angeordnet und umgesetzt, auch wenn die Effekte gegenüber der bisherigen Beschilderung bzw. alternativer Beschilderungsmöglichkeiten überschaubar sind. Aus Kostengründen und auf Grund der geringen Länge wurde dabei weitestgehend auf ergänzende Markierungen und Piktogramme verzichtet:

- Riveufer und Fährstraße (Länge ca. 1.300 m),
- Mauerstraße (Länge ca. 200 m),
- Franzosensteinweg (Länge ca. 2.200 m),
- Mansfelder Straße zwischen Rennbahnkreuz und Zufahrt Sportanlagen Sandanger (Länge ca. 300 m),
- Franckestraße (Anliegerstraße auf der Nordseite, Länge ca. 300 m),
- Straßen An der Wilden Saale und Peißnitzinsel bis Gut Gimritz (Länge ca. 400 m),
- Uferstraße (Länge ca. 500 m),
- Distelweg (Länge ca. 300 m).

Diese verkehrsrechtlichen Anordnungen basieren auf einer Einzelfallprüfung der unteren Verkehrsbehörde und auf der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale). Eine „Fahrradstraßenkonzeption“ war dafür nicht notwendig. Sie wird in der für straßenverkehrsrechtliche Vorgänge maßgeblichen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung weder erwähnt noch gefordert.

4. Wirksamkeit von Fahrradstraßen

Bereits 1995 wurde vom Stadtrat ein Konzept zur flächenhaften Verkehrsberuhigung beschlossen und in den Folgejahren schrittweise umgesetzt. Inzwischen sind abseits des Vorrangstraßennetzes weitgehend Tempo-30-Zonen eingerichtet, darüber hinaus, insbesondere in der Altstadt, verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (Tempo-20-Zonen) sowie verkehrsberuhigte Bereiche (volkstümlich „Spielstraßen“).

In Hinsicht auf die Wirksamkeit von Fahrradstraßen kann Folgendes festgestellt werden.

Fahrradstraße ersetzt:	**Auswirkung (neben Radverkehrseffekt)**	**Bewertung**
1. Verkehrsberuhigter Bereich	- Höchstgeschwindigkeit von 5-10 auf 30 km/h - Kfz-Durchgangsverkehr	sehr negativ
2. Tempo-20-Zone	- Höchstgeschwindigkeit von 20 auf 30 km/h - Kfz-Durchgangsverkehr	negativ
3. Tempo-30-Zone	- Kfz-Durchgangsverkehr und -Beschleunigung	negativ
4. Tempo-30-Zone (mit Begleitmaßnahmen)	- ggf. hoher Aufwand (Diagonalsperren) - Platzbedarf (Diagonalsperren) - Kfz-Wege/-Emissionen - Kfz-Beschleunigung (Einbahnstraße)	neutral/ positiv
5. Innerortsstraße (Tempo-50)	- Verkehrsberuhigung - ggf. unerwünschte Verdrängung Kfz-Verkehr	positiv/neutral

Damit ist eine Fahrradstraße unter Beachtung der in Halle seit Jahren nahezu vollständig umgesetzten flächenhaften Verkehrsberuhigung nur in seltenen Fällen empfehlenswert. Die Herauslösung einer Fahrradstraße aus einer Tempo-30-Zone, einer Tempo-20-Zone bzw. einem verkehrsberuhigten Bereich erfordert einen hohen Beschilderungsaufwand. Darüber hinaus wird eine intensive Markierung in den Fahrradstraßen empfohlen. Dies steht im krassen Gegensatz zu den Ressourcen der Stadt Halle (Saale), wo viele sicherheitsrelevante Radverkehrsmarkierungen in unbefriedigendem Zustand sind.

Eine Umwandlung einer Tempo-20-Zone oder eines verkehrsberuhigten Bereiches, z.B. im Stadtzentrum, ist daher im Regelfall kontraproduktiv. Für die Umsetzung wäre jeweils in Abhängigkeit von der Größe und der Ausstattung ca. ein mittlerer 5-stelliger Betrag zuzüglich Wartung erforderlich. Besonders kosten- und reparaturintensiv sind dabei großflächige Markierungen und Piktogramme.

5. Vorschlag zum weiteren Vorgehen

Ein (flächendeckendes) „Konzept für ein Fahrradstraßennetz“ mit „Umwidmungen“ ist, wie dargestellt, nicht zielführend und auch realistisch in Halle (Saale) nicht umsetzbar.

Fast alle Straßenzüge sind bebaut, sodass der Kfz-Verkehr weiterhin zugelassen werden muss. Bei o.g. Überprüfung (siehe 3.) wurde deutlich, dass verkehrsgeografisch wünschenswerte Routen wie:

- Mansfelder Straße
- Beesener Straße/Steinweg
- Geiststraße/Bernburger Straße
- Hafenbahntrasse

durch konkurrierende Nutzungsansprüche (Straßenbahn, Kfz, Fußverkehr) fest belegt sind. Andere verkehrsgeografisch wünschenswerte Verbindungen, z.B. August-Bebel-Straße/Martha-Brautsch, die in den letzten Jahren erst mit Tempo-30 verkehrsberuhigt und entlastet wurden, lassen Schleichverkehre erwarten. Außerdem lassen die Straßenräume kaum Diagonalsperren zur Verdrängung von Kfz-Durchgangsverkehren bzw. Verkehrsverlagerungen zu.

Die tatsächliche Anordnung einer Fahrradstraße bedarf weiterhin einer Einzelfallprüfung auf der Grundlage der aktuellen verkehrsrechtlichen Vorschriften. Sie erfolgt im übertragenen Wirkungskreis durch die untere Verkehrsbehörde und bedarf keiner Fahrradstraßenkonzeption. Damit darf der Stadtrat die Einrichtung konkreter Fahrradstraßen auch nicht beschließen.
Im Sinne der im *Ganzheitlichen Mobilitätskonzept der Stadt Halle (Saale)* festgeschriebenen Radverkehrsförderung überarbeitet die Verwaltung derzeit die im Jahr 2013 beschlossene Radverkehrskonzeption (Beschluss-Nr. V/2012/11160). Dabei werden auch die aktuellen straßenverkehrsrechtlichen Möglichkeiten, also auch Fahrradstraßen, als eine von vielen möglichen Führungsformen des Radverkehrs berücksichtigt. Das überarbeitete Konzept soll dem Stadtrat in Abhängigkeit von den vorhandenen Ressourcen und nach erfolgter Bürgerbeteiligung in ca. einem Jahr vorgelegt werden.