



Member of the
European Cyclists' Federation (ECF)



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club
Landesverband
Sachsen-Anhalt e. V.**

Regionalverband Halle
(Saale)
Große Klausstraße 11
06108 Halle (Saale)

Kandidaten OB – Wahl in Halle (Saale)

01. Sept. 2019

volker.preibisch@adfc-
lsa.de

**Fragen des ADFC Regionalverbandes Halle (Saale) an die Kandidaten
der Wahl zum Oberbürgermeister am 13. Okt. 2019**

Bankverbindung
Saalesparkasse Halle
[IBAN: DE80 8005
3762 0384 3009 61](#)
[BIC: NOLADE21HAL](#)

Sehr geehrte Herren,

viele HallenserInnen empfinden Verkehrssituationen in Halle (Saale) als gefährlich oder ärgerlich und verzichten deshalb auf das Radfahren oder verbieten ihren Kindern die Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zur Schule oder in der Freizeit. Diese Einschätzungen kommen auch in den Befragungen des ADFC zum Fahrradklimatest, zuletzt vom Herbst 2018, zum Ausdruck. Die Radverkehrsanteile und damit der Beitrag des Klimaschutzes des Radverkehrs in Halle bleiben deshalb weit unter dem Potential, das in der Universitätsstadt Halle (Saale), erreichbar ist.

Kontakt
Volker Preibisch
Tel. 0174 | 6435 335

Wir möchten Sie deshalb auf die folgenden konkreten Situationen hinweisen und fragen, welche Lösungen Sie im Einzelnen sehen:

1. Radfahrerinnen finden die Querung des Reilecks in Richt. Bernburger Straße als sehr unangenehm und unsicher, da sie in den gleichzeitig losfahrenden Kfz Verkehr nach der Querung auf engstem Raum einfädeln müssen und dabei häufig mit geringem Abstand, auch unter Überfahren des Sperrstreifens überholt werden.

Wie stehen Sie, auch angesichts von allein acht Unfällen von Radfahrern im Jahr 2018 in der Bernburger Str., zu dem Vorschlag des ADFC, vor der Kreuzung Rcht. Bernburger Straße eine vorgezogene Haltlinie einzurichten, den Radverkehr mit Ampelvorlauf vor dem Kfz Verkehr auf die Bernburger Straße zu führen und in der Bernburger Str. Tempo 30 anzuordnen. Zusätzlich sollten zwei Kfz Stellplätze aufgehoben werden um das Einfädeln zu erleichtern. Welche eigenen Überlegungen verfolgen Sie, was werden Sie in welchem Zeitraum unternehmen um diese radverkehrsgefährdende Situation zu verbessern.

2. Im weiteren Verlauf erreichen Radfahrer die Kreuzung Geiststr./Uniring/ Große Ulrichstraße. Dort müssen Radfahrer die Schienenrille nach rechts queren und sich an der Lichtsignalanlage aufstellen. Die Lichtsignalregelungen werden nur von wenigen Verkehrsteilnehmern verstanden und führen zu Missverständnissen und Unsicherheit.

Wie stehen Sie zu dem Vorschlag Radfahrer, auf dieser Hauptroute des Radverkehrs in Halle mit Tausenden Radfahrern täglich, zwischen den Schienen zu führen und für SPNV und Radverkehr, wie in der Talamtsstraße/ Olenariusstraße, eine Vorrang/ Vorfahrtroute in die Große Ulrichstraße einzurichten?

3. RadfahrerInnen empfinden die Neugestaltung des Joliot-Curie Platz als eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr. Sie werden aus Richtung Große Steinstraße oder Hansering kommend ohne Fahrbahnmarkierungen zwischen den Kfz Verkehr geführt und bei den Einfädel- und Überholvorgängen gefährdet. Sie werden zu Umwegen gezwungen, da die sich im Bau befindliche Ostseite nur noch im Einrichtungsverkehr aus Richtung August-Bebel- Str. befahren werden darf und dem ruhenden Kfz Verkehr Vorrang vor einer Radverkehrsanlage eingeräumt wird. Sie müssen den Joliot-Curie-Platz auf der Westseite auf einem Schutzstreifen eingezwängt zwischen der Parkmauer und dem häufig mit geringen

Abstand überholenden Kfz -Verkehr passieren und dann in Richt. August-Bebel-Str. aus dem Kleinen Kreisverkehr kommend, den aus Gegenrichtung kommenden Kfz Verkehr kreuzen.

Was halten Sie von den ADFC Vorschlägen im gesamten Joliot – Curie Platz Tempo 30 anzuordnen, an den genannten Haltepunkten vorgezogenen Haltelinien mit Grünvorlauf für den Radverkehr vorzusehen und die Westauffahrt in Gegenrichtung für den Radverkehr zu öffnen und dafür auf die Parkplätze zu verzichten. Welche eigenen Vorstellungen haben Sie?

4. In der Seebener Straße ist das Parken auf der Fahrbahn erlaubt. Dies engt die verbleibende nutzbare Fahrbahn rechts der Schienenrillen ein. Dadurch werden Radfahrer gezwungen, mehrfach im spitzen Winkel Schienenrillen zu queren um jeweils ausreichend Abstand zu Autotüren ein zu halten. Die Querung der Schienenrillen und das Einfädeln zwischen die Schienenrillen, bedrängt von dem dichten Kfz Verkehr, stellt eine Unfallgefahr dar. Viele Radfahrer meiden deshalb die Seebener Straße oder weichen auf die schmalen Fußwege aus. Die Erlaubnis zum Parken ist insofern regelwidrig, als die ERA 2010, auf die auch die STVO zurückgreift, einen Mindestabstand zwischen Bordsteinkante und Schienenrille von 1,30 m fordert.

Wie stehen Sie zu der ADFC Forderung deshalb die Kfz-Stellplätze mit Fahrbahnnutzung aufzuheben und in der Seebener Str. Tempo 30 für alle Kfz anzuordnen?

5. Bei den meisten Großbaustellen in Halle wird die Durchfahrt für Radfahrer verboten und ihnen werden lange Umwege zugemutet. Für den KFZ -Verkehr wird hingegen eine Gasse ausgewiesen. Viele Städte in Deutschland weisen inzwischen zusätzliche markierte Gassen für den Radverkehr aus.

Wie stehen Sie der Forderung gegenüber, bei den anstehenden Großbaustellen in der Dessauer Str., der Merseburger Straße usw. derartige Fahrgassen auch für den Radverkehr auszuweisen?

6. Der Fahrraddiebstahl ist in den vergangenen Jahren in Halle dramatisch angewachsen und wird zu einem ernstem Hindernis für eine verstärkte Nutzung des Fahrrads. Wurden 2013 noch „nur“ 1.400 Fahrräder gestohlen, waren es im vergangenen Jahr bereits 3.670. Viele Radfahrer, insbesondere in bzw. vor Mehrfamilienhäusern können Ihre Fahrräder wg. fehlender und/ oder mangelhafter Abstellanlagen nicht ausreichend sichern und erleichtern damit die Diebstähle.

Welche Möglichkeiten sehen Sie, dem entgegenzuwirken. Wie stehen Sie zu der Forderung des ADFC präventiv in allen Schulen und kommunalen Einrichtungen in den nächsten drei Jahren alle Einschubrillen, die keine Anschlussmöglichkeit bieten durch Fahrradabstellanlagen nach DIN 79008 zu ersetzen? Dasselbe gilt für die Abstellanlagen der kommunalen Wohnungsbaugesellschaften. Wie stehen Sie zu dem Vorschlag, vor Häusern, auf deren Grundstücksflächen aus baulichen Gründen keine eigenen Fahrradabstellanlagen errichtet werden können, wie z. B. im Paulusviertel, PKW Stellplätze um zu nutzen und/ oder verschließbare Fahrradhäuschen einzurichten.

7. Das Fahrradparken am Hauptbahnhof hat in den vergangenen Jahren kontinuierlich zugenommen, erreicht inzwischen Notstandscharakter und hemmt das Wachstum von umweltfreundlicher Bike&Rail Mobilität. Auch wenn immer wieder von einem Fahrradparkhaus die Rede ist, wird der Bau, so der denn kommt, weitere wertvolle Zeit verschlingen.

Wie stehen Sie deshalb zu dem Vorschlag des ADFC kurzfristig eine zusätzliche mobile Radabstellanlage zur errichten, die später z. B. auch bei Events im Stadtgebiet genutzt werden könnten?

8. Die Obere Leipziger Straße ist die direkteste und beliebteste Radroute von der Innenstadt zum Hauptbahnhof und darf als solche auch zwischen 20:00 und 9:00 genutzt werden. Der digitale Unfallatlas des statistischen Bundesamt (<https://unfallatlas.statistikportal.de/>) zeigt für die Jahre 2017/ 18 keinen einzigen Unfall Radfahrer/ Fußgänger in der Oberen Leipziger Straße. Und dies obwohl ein nicht geringer Anteil von Radfahrern die Leipziger Straße trotz Verbots auch nach 9:00 durchfährt. Hingegen gab es 2017 drei und 2018 einen Radfahrerunfall auf der vorgesehenen Führung über die Frankestraße / Am Leipziger Turm. Diese Führung ist alles andere als ideal, sie ist umwegig, d. h. um 250 m und damit um das 1,4-fache länger, die Fußwege sind dort nicht regelgerecht, d. h. unter 2 m breit, d. h. Fußgänger treten auf den Radweg, der Zweirichtungsradweges weist allenfalls trotz Kurve und Gefälle nur Mindestbreite auf. Dies entspricht nicht den Anforderungen an eine Hauptroute des Radverkehrs in Halle. Die Führung über die Martinstraße/ Töpferplan und anschließender ungesicherter Rampe ist hingegen nur sehr geübten Radfahrern zu empfehlen.

Wie stehen Sie zu der Forderung, den Oberen Boulevard zumindest testweise für ein Jahr für den Radverkehr zu öffnen?

9. Der Frankeplatz ist die wichtigste Querungsstelle für den Radverkehr in Halle in Nord-Süd Richtung. Die gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr entspricht auch nicht annähernd den Anforderungen des hohen Radverkehrsaufkommens an dieser Stelle und ist konfliktrichtig.

Welche Lösungsmöglichkeiten sehen Sie?

10. In vielen Städten in Deutschland wurden in den vergangenen Jahren mit großem Erfolg öffentliche Leihradssysteme eingerichtet. Die Universitätsstadt Halle mit einem hohen Besucheraufkommen ver-

fügt ebenfalls über entsprechende Potentiale.

Sehen Sie eine Möglichkeit eines solches System auch in Halle zu installieren?

Wir bitten Sie uns die zehn Fragen bis spätestens zum 18. Sept. an die Mail-Adresse: volker.preibisch@adfc-lsa.de zu beantworten.

Mit freundlichen Grüßen

Volker Preibisch
Für den ADFC Halle (Saale)