



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)

Pressemitteilung

24. Sept. 2019

volker.preibisch@adfc-
lsa.de

**Fragen des ADFC Regionalverbandes Halle (Saale) an die
Kandidaten der Wahl zur Landratswahl im Saalekreis am
29. Sept. 2019**

Bankverbindung
Saalesparkasse Halle
IBAN: DE80 8005
3762 0384 3009 61
BIC: NOLADE21HAL

Sehr geehrte Damen und Herren,

aus Anlaß der Landratswahl im Saalekreis hat der Allgemeine Deutsche
Fahrradclub (ADFC) Regionalverband Halle (Saale), dessen
Einzugsgebiet auch den Saalekreis umfasst, den Landratskandidaten
Fragen zum Radverkehr gestellt.

Kontakt
Volker Preibisch
Tel. 0174 | 6435 335

Inzwischen liegen drei Antworten vor.

Der Kandidat der AfD Florian Schröder konnte unsere Fragen nicht bis zum
20.09. die Fragen beantworten.

Antworten

Herr Handschak:

Gestatten Sie mir die Vorbemerkung, dass sich mehrere Fragen explizit
auf die Rolle des Landkreises bei der Planung und beim Ausbau von
Radwegen im Saalekreis beziehen. Ich möchte auch darauf hinweisen,
dass einerseits die Kommunen mit der Aufgabe der Radwegeplanung
beauftragt sind und daher die Entscheidung über den Ausbau fällen. An-
dererseits fehlt es den Kommunen zumeist an personellen und finanziel-
len Kapazitäten. Außerdem sind die Fördermittelkassen gegenwärtig
dürftig und die Programme zum Teil ausgeschöpft.“

Frau Eisenreich:

Ich sehe im Radverkehr grundsätzlich einen wesentlichen Baustein des Verkehrs, der dringend stärker werden muss. Dafür sind allerdings gerade im ländlichen Raum und insbesondere im Saalekreis die Bedingungen noch recht schlecht. Radverkehr ist für mich nicht allein touristischer Verkehrs sondern vielmehr Alltags- und Freizeitverkehr. Das ist nicht nur klimapolitisch zwingend notwendig, sondern ist auch ein wichtiger Teil der gesunden Lebensweise.

- 1. Was halten Sie davon, wie z. B. die Landkreise Südharz/ Harz, ein kreisweites Radverkehrskonzept mit dem Ziel zu entwickeln, mittelfristig ein kreisweites Netz mit eigener Wegweisung auszuweisen? Welche Möglichkeiten die diesbezüglich erforderliche Zusammenarbeit mit den umliegenden Kommunen zu intensivieren sehen Sie?**

Herr Handschak:

„Die Beispiele in den Landkreisen Harz und Mansfeld-Südharz belegen die Bedeutung kreisweiter Radwegekonzepte und die Abstimmung zwischen den Landkreisen. Ohne die Erarbeitung einer umfassenden Strategie drohen dagegen eine unkoordinierte Entwicklung und ein lückenhafter Ausbau des Radwegenetzes. Dies unterstreicht auch die zentrale Rolle, die der Kreis als Koordinator des Radwegenetzausbaus einnehmen sollte. Der Radwegeausbau darf kein Stückwerk bleiben, er muss nun zielführend und die wichtigsten Bedarfe priorisierend vorangetrieben werden. In diesem Zusammenhang kommt auch einer einheitlichen Beschilderung Bedeutung zu, weil das Radwegenetz als solches zusammenhängend entwickelt und auch erkennbar sein muss. Die Radwegenutzung hört weder an der Gemeinde- noch an der Kreisgrenze auf. Insoweit nimmt auch die Abstimmung mit den Nachbarkommunen und mit den Städten Halle und Leipzig eine Schlüsselrolle ein.“

Frau Eisenreich:

Ein Radverkehrskonzept (ein reines Radwegekonzept greift aus meiner Sicht zu kurz) für den gesamten Kreis halte ich für dringend notwendig, wenn der Radverkehr sinnvoll entwickelt werden soll. Mit punktuellen unkoordinierten Maßnahmen ist dies nicht zu erreichen. Aber so war die Arbeitsweise bisher. Ein solches Radverkehrskonzept muss wiederum zwingend in

2. Es hat sich gezeigt, dass touristische Radrouten, dort am besten entwickelt wurden, wo die Landkreise eine aktive Rolle eingenommen haben und die Beantragung von Fördermittel oder auch die Planung oder den Bau von Radwege für ihre Gemeinden selbst übernommen haben. Im Burgenlandkreis wurde so etwa eine ca. 30 km lange Bahntrasse (Zuckerbahnradweg) ausgebaut, die Landkreise Salzland und Harz haben beim Land jeweils 1,5 Mio. Euro aus Mittel der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der Wirtschaftsstruktur (90% Förderquote) beantragt, um die D 3 Route in ihren Gemeinden auszubauen.

Sehen sie eine Möglichkeit, dass der Saalekreis eine ähnliche aktive Funktion einnimmt? Wie sehen Sie die Rolle des Landkreises Saalekreises bei der Förderung des Radverkehrs?

Herr Handschak:

Als Landrat werde ich daher die Stelle des Radwegekoordinators neu besetzen. Dieser wird die Aufgabe haben, ein Konzept und eine Strategie für ein kreisweites Radwegenetz und dessen Beschilderung zu entwickeln. Teil einer solchen Strategie ist natürlich die Zusammenarbeit mit den Nachbarlandkreisen, aber ebenso mit den kreisangehörigen Kommunen und mit den Städten Halle und Leipzig. Darüber hinaus erfordert ein übergemeindliches Radwegenetz auch, dass sich der Landkreis bei Planung und Bau der Radwege entsprechend einbringt. Die koordinierende Funktion des Kreises sollte dann auch das Fördermittelmanagement inkl. der Antragsstellung einschließen.

Frau Eisenreich:

Für mich hat der Landkreis in vielen Belangen eine wichtige Koordinierungsfunktion aber zugleich auch Vorbildfunktion, selbst wenn die Trägerschaft bei Städten und Gemeinden liegt. Dies gilt nicht nur für den Bereich Radverkehr. Sie betrifft aus meiner Sicht auch den wichtigen Bereich der Fördermittel. Hier muss der Landkreis viel stärker eine beratende und bündelnde Funktion wahrnehmen und auch selbst aktiv werden und Gemeinden aktiv unterstützen. Der Schutzschild „kommunale Selbstverwaltung“ ist da völlig fehl am Platze. Hier sehe ich im Saalekreis noch

sehr viel „Luft nach oben“. Auch die inzwischen wieder geschaffene Stelle eines/r Radwegekoordinators/in kann nur ein erster Schritt sein. Voraussetzung ist deshalb ein Radverkehrskonzept (s.1).

3. In vielen Bundesländern, aber auch zum Teil in Sachsen-Anhalt zuletzt zwischen Ballenstedt und Gernrode (<https://www.mzweb.de/landkreis-harz/radweg-radweg-zwischen-ballenstedt-und-gernrode-radeln-ohne-gleise-32796148>), wurden ehemalige Bahntrassen zur Radwegen umgebaut. Sie erfreuen sich zum Teil als eigenständige radtouristische Produkte größter Beliebtheit, da sie steigungsarm und separiert vom Straßenverkehr verlaufen. Die erhöhten Trassen bieten sich landschaftlich reizvoll, durch Gehölz von der Witterung geschützt als perfekte Radverbindungen an. Im Saalekreis befinden sich mehrere stillgelegten Bahntrassen etwa zwischen:

- Merseburg und Leipzig Leutzsch
- Röblingen am See und Querfurt
- Niemberg und Hohenthurm

Insbesondere die Bahntrasse zwischen Merseburg und Leipzig Leutzsch hat ein hohes Potential für den Freizeit - als auch Alltagsradverkehr, da sie die Kreisstadt Merseburg an die Großstadt Leipzig anbindet. Auf einer Teilstrecke zwischen Wallendorf und Zöschen plant die Landesstraßenbaubehörde den Ausbau eines straßenbegleitenden Radweges. Die Route wird aber erst dann ihr volles Potential ausspielen können, wenn sie durchgehend befahrbar gemacht wird.

Aber auch die beiden anderen brachliegenden Trassen würden zu Highlights im Radnetz des Landkreises werden. Zwischen Röblingen am See und Querfurt würde der Himmelsscheibenradweg erheblich aufgewertet werden, zwischen Niemberg und Hohenturm und eine direkte attraktive Route entstehen.

Wie sehen Sie diese Überlegungen, welche Möglichkeiten sehen Sie diesbezüglich als Landkreis initiativ zu werden?

Herr Handschak:

Die Nutzung stillgelegter Bahntrassen als Radrouten bietet sich aus unterschiedlichsten Gründen an. Auch der Saalekreis steht diesen Überlegungen daher grundsätzlich positiv gegenüber. Allerdings müssen sich diese ebenfalls in das angesprochene Radwegekonzept einfügen sowie aus verwaltungstechnischer und aus planerischer Sicht realisierbar sein. Sowohl die von ihnen angesprochenen, ehemaligen Bahnstrecken als auch die im Jahr 2003 stillgelegte Trasse von Querfurt nach Nebra sollten hierbei berücksichtigt werden. Mit letzterer kann z. B. eine verbesserte Anbindung an die Saale-Unstrut-Elster-Radacht im Burgenlandkreis und eine Aufwertung des Himmelsscheibenradwegs gelingen.

Frau Eisenreich:

Stillgelegte Bahntrassen sehe ich seit Langem als gute Radstrecken mit großem

Potenzial vor allem für den Alltagsradverkehr, aber auch für Freizeit und Tourismus. Da sich solche Trassen über mehrere Gemeinden und auch Kreisgrenzen hinweg, ist aus meiner Sicht der Landkreis in der Pflicht, Initiativen zu ergreifen. Da bei den meisten Strecken bereits sehr viel Zeit seit der Stilllegung verstrichen ist, ergeben sich neue Eigentumsfragen. Aber genau hierbei muss der Kreis gemeinsam mit den Gemeinden nach Streckenlösungen suchen und immer eine durchgängige Trasse im Blick haben.

Auch darf der Landkreis sich nicht aus der Verantwortung nehmen, wenn wie im Fall der Landesstraßenbaubehörde das Land oder gar der Bund Vorhaben umsetzen wollen. Der Landkreis muss darauf dringen, dass Anbindungen an bestehende oder geplante Radwege berücksichtigt werden. Gestückelte Radwege sind der Irrsinn, dem viele Menschen im Saalekreis ausgeliefert sind. Das muss sich ändern.

4. Derzeit wird eine Machbarkeitsstudie zur Realisierbarkeit des Radschnellweges Halle – Leipzig erarbeitet. Große Teile des Abschnittes C betreffen die Gemeinde Kabelsketal. Es ist absehbar, das auf die Gemeinde erhebliche Aufgaben bezüglich Planung und Bau dieses Trassenabschnittes zukommen werden.

Wie stehen Sie zu diesem Vorhaben. Welche Rolle bei der Realisierung soll Ihrer Meinung nach der Landkreis einnehmen?

Herr Handschak:

Diese Überlegungen gelten analog für den Radschnellweg zwischen den Städten Halle und Leipzig. Mir ist das Potential dieser Radverbindung nicht verborgen geblieben und sie wird zwangsläufig in das Radwegkonzept einfließen, wie im Übrigen auch die Überlegungen und Planungen zum Saale-Elster-Kanal-Radweg zwischen Leipzig und der Stadt Leuna.

Frau Eisenreich:

Ich begrüße die Initiative eines Radschnellweges zwischen Halle und Leipzig. Wichtig dabei ist für mich, dass die Kommunen zwischen den Städten angebunden werden und ebenfalls davon profitieren. Die Aufgaben sind für die Gemeinde Kabelsketal nicht allein stemmbar. Auch hier gilt wieder, dass sich der Landkreis einbringen und Unterstützung geben muss. Deshalb ist mit der Gemeinde zu besprechen, wie diese Unterstützung aussehen soll. Allein die Koordinierung mit den angrenzenden Gebietskörperschaften Halle und Nordsachsen erfordert einen hohen personellen Aufwand, der meines Erachtens durch den Landkreis intensiv unterstützt, wenn nicht sogar federführend in die Hand genommen werden sollte. Schließlich geht es hier darum, auch einen Mehrwert für den Landkreis zu gestalten und das Projekt hat ja auch eine überregionale Strahlkraft

- 5. Die Anbindung des Saalekreises an das Oberzentrum Halle ist auf vielen Relationen mangelhaft. Die Verbindungen von Bennstedt nach Halle (B 80) und von Gröbers nach Halle (B 6) weisen gemäß dem Bedarfsplan straßenbegleitende Radwege an Bundesstraßen des Landes aus 12/2016 mit die höchsten Bedarfsbewertungen landesweit auf.**

Was werden Sie tun, um diese Situation zu verbessern, welche Initiativen planen Sie?

Herr Handschak:

Neben diesen Verbindungen wird die weitere Anbindung der Kommunen des Landkreises und der Stadt Halle Teil des Konzepts sein, dies nicht nur vor dem Hintergrund der Schaffung von Pendlerstrecken für Radfah-

rer sondern auch, um das Naherholungspotential des Saalekreises für die Stadt Halle zu heben. Hiervon können wiederum nicht nur die Stadt Halle sondern ebenso die umliegenden Gemeinden und der Geiseltalsee als touristische Destination profitieren.

Frau Eisenreich:

Diese Problematik treibt mich persönlich sehr um, weil ich selbst leidenschaftliche Radfahrerin und oft im Alltagsverkehr mit dem Rad unterwegs bin. Seitdem ich im Kreistag und im Landtag sitze, habe ich gemeinsam mit meinen Fraktionskolleginnen und -kollegen diesen Zustand immer wieder angeprangert. Dies gilt übrigens auch für Fußwege. Für mich ist nicht nachvollziehbar, dass die Gelder für nicht gebaute straßenbegleitende Radwege einfach in den allgemeinen Straßenbautopf zurückfließen. Einerseits werde ich hier von Bund und Land weiterhin vehement die Einhaltung der Vorgaben und Vorschläge für eine nachträgliche Schaffung der straßenbegleitenden Radwege fordern, zugleich aber auch mit den betroffenen Kommunen Vorschläge für alternative Radwegetrassen erarbeiten und damit in die Diskussion mit Bund und Land treten. Gerne greife ich dabei auch auf die Expertise externer Organisationen und der Einwohnerschaft zurück.

6. Auf vielen innerörtlichen Verbindungen findet Radverkehr im Mischverkehr statt. Tempo 50 und fehlender Abstand beim Überholen durch Kfz beeinträchtigen die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden von Radfahrern.

Wie stehen Sie zu der Forderung des ADFC verstärkt Tempo 30 anzuordnen und Schutzstreifen für Radfahrer anzulegen?

Herr Handschak:

Schutzstreifen für den Radverkehr führen im Allgemeinen zu einer geringeren Unfallschwere und Unfallhäufigkeit. Sie sind zudem eine kostengünstige und umweltfreundliche Alternative zum flächenintensiveren Ausbau von Radwegen. Studienergebnisse und Beispiele in vielen Kommunen zeigen zudem, dass sie zu einer verbesserten Verkehrsführung (verringertes Konfliktpotential sowohl auf Gehwegen als auch auf der Fahrbahn) und -abwicklung beitragen können. Diese Erkenntnisse sollten in das zu erstellende Radwegekonzept einfließen. Ich unterstütze daher die Einrichtung von Schutzstreifen, allerdings muss auch hier im Einzelfall entschieden werden, welche Lösung sowohl für den Kfz- als auch für den Radverkehr zu bevorzugen ist. Es gilt, dass eine Lösung für alle Verkehrsteilnehmer gefunden werden muss und niemand bevor- oder benachteiligt wird. Häufig ist eine alternative Streckenführung für Radfahrer

über Nebenstraßen, Wirtschaftswege usw. zu bevorzugen. Dieser Grundsatz gilt ebenso für Forderungen nach Tempo 30-Zonen. Wo ihre Einrichtung sinnvoll ist, insbesondere in Kreuzungsbereichen, Einmündungen und nur eingeschränkt einsehbaren Stellen, sollte ihre Einrichtung verstärkt in Betracht gezogen werden.

Frau Eisenreich:

Aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht nur für Radfahrerinnen und Radfahrer sondern auch Fußgängerinnen und Fußgänger, insbesondere für Kinder und ältere Menschen halte ich es für sinnvoll, verstärkt Tempo 30 anzuordnen. Darüber hinaus hat dies auch für die Anwohnerinnen und Anwohner Vorteile.

Schutzstreifen für Radfahrer sind sicher richtig, aber sie müssen aus meiner Sicht ausreichend breit sein, damit die Sicherheit für die Radfahrerinnen und Radfahrer tatsächlich gewährleistet wird. Aus eigener Erfahrung verleitet der auf der Fahrbahn mit einem Streifen markierte Schutzweg viele Autofahrerinnen und Autofahrer dazu, nur knapp neben diesem an Radfahrerinnen und Radfahrern vorbeizufahren. Der laut Straßenverkehrsordnung einzuhaltende Mindestabstand von 1,50 m wird dadurch unterlaufen. Das haben solche Aktionen wie die Pool-Nudel-Aktion in Magdeburg aufgezeigt. In Verbindung mit Tempo 30 verbessert sich die Situation, aber hier müssen noch andere Lösungen her. Die getrennte Führung von Radweg und Straße ist daher zu priorisieren.

7. Welche weiteren Möglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs im Saalekreis sehen sie?

Herr Handschak:

Andere Landkreise und Kommunen sind uns hier zum Teil etwas voraus. Nicht nur, wenn es um den Bau von Radwegen geht, sondern auch in Bezug auf die Koordination der Aktivitäten und wenn die Attraktivität des Wegenetzes gesteigert werden soll. Hiervon können wir lernen und Ideen aufgreifen. Ich denke z. B. an einen regelmäßig stattfindenden runden Tisch zum Radverkehr, an dem jeweils Vertreter der Kommunen und des Landkreises teilnehmen. Oder an Linienbusse mit Anhängern zum Transport von Fahrrädern, die in vielen Regionen bereits verkehren. Wenn es um die Anbindung des Geiseltalsees an die Stadt Halle geht, könnte ich mir eine solche Lösung für den Rückweg gut vorstellen. Leasingmodelle für Dienstfahrräder erfreuen sich wachsender Beliebtheit und werden ja auch steuerlich berücksichtigt. Für den Landkreis sehe ich hier sowohl Anknüpfungspunkte als Arbeitgeber, als auch als Initiator für die heimischen Unternehmen wenn es um Beratungs- und Unterstützungsangebote geht. Schließlich müssen wir, neben dem Ausbau des Radwegenetzes

selbst, auch die Errichtung von Fahrradstellplätzen in unsere Überlegungen einbeziehen. Vielerorts, zumeist in unmittelbarer Umgebung von Bahnhöfen und Hochschulen, sind zum Beispiel Fahrradparkhäuser entstanden, die insbesondere von Berufspendlern und Studenten in Anspruch genommen werden. Der Saalekreis verfügt über eine Hochschule und weist von allen Landkreisen in Sachsen-Anhalt das mit Abstand höchste Pendleraufkommen auf. Dies belegt auch die hohe Lebensqualität, die der Landkreis bereits heute bietet. Durch die erwähnten Maßnahmen können wir die Situation noch weiter verbessern, die Lebensqualität weiter steigern und zusätzliche wirtschaftliche Impulse setzen.

Frau Eisenreich:

Abgesehen von der Entwicklung eines Gesamtkonzeptes und der Unterstützung konkreter Vorhaben sollten auch die Anbindungen von Rad- und Fußgängerverkehr an den ÖPNV verbessert werden, z.B. durch Bike+Ride-Stellplätze gerade auch im ländlichen Raum. Generell kann ich mir gut vorstellen, eine öffentlichkeitswirksame Kampagne zum Rad- und Fußgängerverkehr zu entwickeln. Dabei wären Sie, der ADFC, aber auch Krankenkassen, Interessenverbände usw. gute Partner. Generell sehe ich die größten Chancen für eine nachhaltige Entwicklung, wenn sich hier die Verwaltungen nicht allein bewegen, sondern die Erfahrungen und Vorstellungen von Bürgerinnen und Bürgern aber eben auch externe Expertise und Partner aktiv einfließen lassen, also mehr Bürgerbeteiligung.

Die beiden bis heute vorliegenden Antworten auf Fragen zum Radverkehr sind umfassend und aus ADFC Sicht positiv beantwortet worden.

Herr Handschak hat die notwendige Koordinierungsaufgabe erkannt und will sie aktiv ausüben. Er ist aufgeschlossen für weitere Belange des Radverkehrs. Frau Eisenreich wird noch konkreter, sieht auch eine Vorbildfunktion des Landkreises und die wichtige Rolle des Alltagsradverkehrs.

Das ist gut so, der Saalekreis hat seine Möglichkeiten bisher noch lange nicht ausgeschöpft. Auch im Vergleich mit anderen Landkreisen in Sachsen-Anhalt weist das Radverkehrsnetz noch große Lücken auf, Landesradfernwege wie Saale-Harz, Salzstraße und Himmelscheibenradweg sind wg. der mangelnden Wegequalität kaum nutzbar, schlecht ausgeschildert und nicht vermarktbar.

Von zwanzig Anträgen aus den Kommunen zu Tempo 30 vor Schulen, Kitas usw. wurden bis zum 10.08.2018 im Saalekreis nur vier genehmigt, im Burgenlandkreis wurden hingegen von 21 Anträgen 19 genehmigt

(siehe <https://www.landtag.sachsen-anhalt.de/fileadmin/files/drs/wp7/drs/d3303gak.pdf>).

Mail-Adresse: volker.preibisch@adfc-lsa.de zu beantworten.

Mit freundlichen Grüßen

Volker Preibisch
Für den ADFC Halle (Saale)