

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

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

Pressemitteilung

24. Okt. 2019

halle@adfc-
sachsenanhalt.de

**Fragen des ADFC Regionalverbandes Halle (Saale) an die
Kandidaten der Wahl zur OB – Stichwahl in Halle (Saale) am
27. Okt. 2019**

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

aus Anlass der OB Wahl in der Stadt Halle hat der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) Regionalverband Halle (Saale), den OB - Kandidaten Fragen zum Radverkehr gestellt. Da alle OB – Kandidaten den Radverkehr fördern wollen, hat der ADFC Fragen zu seid längeren bestehenden konkreten Problemen gestellt.

Kontakt
Volker Preibisch
Tel. 0174 | 6435 335

Nachdem bis zum 01.10.2019 Antworten von Frau Jacobi und Herrn Dr. Wiegand vorlagen hat sich jetzt auch der Kandidat Hendrik Lange. Für die beiden Kandidaten der Stichwahl am 27.10.2019 die Antworten wie folgt:

Antworten auf Fragen 1 - 10

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 Richt. 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. Wel-

che eigenen Überlegungen verfolgen Sie, was werden Sie in welchem Zeitraum unternehmen um diese radverkehrsgefährdende Situation zu verbessern.

Henrik Lange:

Die Situation am Reileck muss unbedingt verbessert werden. Dazu gab es bereits einige Vorschläge und Anregungen aus meiner Fraktion (Aufhebung von drei Stellplätzen, Tempo 30). Eine vorgezogene Haltelinie für Radfahrer oder eine veränderte Ampelschaltung waren auch schon im Gespräch. Die Aufhebung der Sperrfläche für die Straßenbahn (Da fährt eh jeder Autofahrer drüber.) in Verbindung mit der Einrichtung einer Fahrradspur auf der Fahrbahn daneben wäre vielleicht die beste Lösung. Bisher hat die Verwaltung aber leider alle Verbesserungsvorschläge abgeblockt.

Oberbürgermeister Dr. Bernd Wiegand:

Für diese Stelle muss eine Lösung gefunden werden, die nicht allein auf die Radfahrenden abzielt, die bei Rot an der Ampel ankommen. Auch die während der Grünphase durchfahrenden Radfahrer müssen die Stelle des Einfädels in der Bernburger Straße sicher passieren können. Einen Vorteil für das Einfädeln 50 Meter weiter bietet ein Aufstellraum für Radfahrer am Reileck nicht.

Eine mögliche Lösung ist für mich das Führen des PKW-Verkehrs auf den Schienen in der Bernburger Straße, damit ist die Markierung eines Schutzstreifens für Radfahrer möglich. Der Zustand der Straße im Gleisbereich muss dazu überprüft werden.

Für die nächste Phase des Stadtbahnprogramms habe ich in Absprache mit den federführenden Stadtwerken die Sanierung der Bernburger Straße mit der höchsten Priorität an erster Stelle gesetzt. In den Planungen dazu wird bei einem Erhalt der Straßenbäume der notwendige Platz für Radfahrer geschaffen.

Das Anhörungsverfahren zur Einrichtung von Tempo 30 habe ich bereits eingeleitet, mit der Umsetzung rechne ich noch in diesem Herbst.

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 aufzustellen. Die Lichtsignalregelungen werden nur von wenigen Verkehrsteilnehmern verstanden und führen zu Missverständnissen und Unsicherheit. Wie stehen Sie zu dem Vorschlag Radfahrer, auf dieser Haupttroute des Radverkehrs in Halle mit Tausenden Radfahrern täglich, zwischen den Schienen zu führen und für SPNV und Radverkehr, wie in der Talamtsstraße/ Olenariusstraße, einen Vorrang/ Vorfahrtroute in die Große Ulrichstraße einzurichten?

Henrik Lange:

Kurze Antwort: Den Vorschlag finde ich gut.

Oberbürgermeister Dr. Bernd Wiegand:

Die Kreuzung ist vom Unfallgeschehen der letzten Jahre her nicht auffällig. Eine Vorrang-Route für Radverkehr im Gleisbereich ist hier schwierig umzusetzen, da dann eine relevante Konfliktquelle zwischen den aus der Geiststraße links abbiegenden PKW und geradeaus fahrendem Radverkehr in die Große Ulrichstraße entstehen würde.

Sollte die Ampelregelung an dieser Kreuzung tatsächlich missverständlich sein, muss sie korrigiert werden. Eine Prüfung veranlasse ich kurzfristig.

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?

Henrik Lange

Leider lassen die Platzverhältnisse am Joliot-Curie Platz keine wirklich guten Lösungen für den Radverkehr zu. Die Situation, die jetzt dort vorzufinden ist, sollte beobachtet und ausgewertet werden. Tempo 30 wäre auf jeden Fall schon mal ein erster Schritt in die richtige Richtung. Um das Radfahren sicher und die Wegeführung verständlich zu machen halte ich die notwendigen Markierungen und eine Neuordnung der Verkehrsführung unter Berücksichtigung alle Verkehrsteilnehmer für geeignet.

Oberbürgermeister Dr. Bernd Wiegand:

Ich habe von vielen Radfahrern positive Rückmeldungen zum umgestalteten Curie-Platz, der mit der neuen Ampelregelung klar strukturiert wird. Die Große Steinstraße bietet keinen Platz für eine weitere Radverkehrsanlage bergabwärts - hier fährt der Radverkehr jedoch schon eingefädelt mit dem PKW-Verkehr in den Platzbereich hinter der ersten Ampel ein. Für alle ge-

radeaus in Richtung Marktplatz fahrenden Radfahrer entsteht hier keine besondere Gefährdungssituation, da diese im Gleisbereich verbleiben. Der Curie-Platz ist seit jeher nur auf einer Seite vom Verkehr in Richtung Oper befahrbar gewesen. Die jetzige Situation mit dem regelkonformen Schutzstreifen ist die optimale Variante, da ein übergroßer Teil des Radverkehrs aus dem Hansering und nicht aus der Külz-Straße kommt, um den Curie-Platz zu queren. Kaum ein Radfahrer biegt aus der Steinstraße am Curie-Platz rechts zur Oper ab. Der „Umweg“ durch die notwendige Befahrung der Westseite statt der Ostseite beträgt 20 Meter. Der Stadtrat hat bei seinem Baubeschluss mehrheitlich keinen Bedarf für eine Befahrbarkeit der Ostseite des Platzes zu Lasten der Parkplätze gesehen.

In großen Teilen der Innenstadtbereich soll ohnehin zukünftig Tempo 30 gelten; im Altstadtkern gilt bereits heute Tempo 20.

Im Hansering habe ich die Weiterführung des Radweges in Richtung Curie-Platz bis zur Ampel veranlasst, an der Ampel wird eine Aufstellfläche für Radfahrer markiert. Die Planungen dazu sind abgeschlossen, die Umsetzung erfolgt in Kürze.

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?

Henrik Lange:

Verstöße gegen die STVO sollten eigentlich nicht als Kavaliersdelikte abgetan werden. ERA 2010 und STVO müssen daher Anwendung finden. Für den Ruhenden Verkehr braucht es daher eine andere Lösung als die jetzige, um das Radfahren sicher zu gestalten.

Oberbürgermeister Dr. Bernd Wiegand:

Tempo 30: ja. Das Thema Stellplätze sollten wir in der nächsten Zukunftswerkstatt Radverkehr am 22. Oktober diskutieren.

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?

Henrik Lange:

Mit langen Umwegen für Radfahrer bei Großbaustellen haben wir ja in Halle leider schon Erfahrungen sammeln können. Radfahrer sollten bei diesen Baumaßnahmen nicht benachteiligt werden. Ich stehe der Forderung des ADFC positiv gegenüber und werde sie in der Baustellenplanung umsetzen.

Oberbürgermeister Dr. Bernd Wiegand:

Ich setze mich dafür ein, dass bei zukünftigen Großbaustellen die Belange des Radverkehrs berücksichtigt werden. Dabei sind explizite Fahrgassen für Radfahrer möglich, aber auch das Mitfahren auf der Kfz-Spur bei gleichzeitiger Anordnung von Tempo 30.

6. Der Fahrraddiebstahl ist in den vergangenen Jahren in Halle dramatisch angewachsen und wird zu einem ernststen 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 Ein- schubrillen, 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.

Henrik Lange:

Die sogenannten „Felgenkiller“, die außerdem kein ordentliches Abschließen von Fahrrädern zulassen, stehen leider noch viel zu oft als einzige Abstellmöglichkeit zur Verfügung. Das muss sich ändern. Bei allen städtischen Baumaßnahmen muss deshalb eine Verbesserung hin zu ordentlichen Fahrradabstellanlagen erfolgen. Das gilt für den Schulbau genauso, wie bei anderen Städtischen Einrichtungen. Eine Umrüstung muss im Rahmen des Haushalts schnellstmöglich erfolgen. Im Paulusviertel ist übrigens im Rahmen der Umsetzung des Parkraumkonzeptes die Errichtung weiterer Fahrradbügel geplant. In welchem Zeitraum eine wie umfangreiche Verbesserung möglich ist, hängt aber leider auch von den finanziellen Möglichkeiten

der Stadt ab. Das Thema wird aber von mir, auch nach eigenen persönlichen Erfahrungen als Radfahrer, nicht irgendwo unter „ferner liefen“ abgeheftet. Vielmehr halte ich die Umnutzung von PKW-Stellplätzen für Fahrradabstellanlagen für eine gute Lösung, wo der Platz begrenzt ist.

Oberbürgermeister Dr. Bernd Wiegand:

Der weitere Austausch aller sogenannten Felgenkiller an öffentlichen Gebäuden wird in den kommenden Jahren weiter vorangetrieben. Alleine in der Innenstadt wurden in den vergangenen Jahren über 400 zusätzliche Fahrradbügel aufgestellt, in den nächsten drei Jahren werde ich diese Zahl deutlich erhöhen. Dabei sind sowohl die städtischen Einrichtungen wie auch Abstellanlagen in Wohngebieten und Einkaufszonen geplant.

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?

Henrik Lange:

Cooler Idee! Nach meinem Aufenthalt in Amsterdam hatte ich eine ähnliche Überlegung. Dort können am Bahnhof Räder auf 2 Etagen abgestellt werden. Das könnte meine Fraktion auch gleich mal als Vorschlag in die Haushaltsdiskussionen einbringen. Wenn dafür Geld „gefunden“ werden kann: Schnellstmöglich umsetzen!

Oberbürgermeister Dr. Bernd Wiegand:

Die temporäre Erweiterung der Abstellkapazitäten sollte im Rahmen der Beratung zum Haushalt 2020 noch einmal thematisiert werden.

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?

Henrik Lange:

Zur Förderung des Radverkehrs und zur Belebung des Einzelhandels in der Innenstadt überlegen bzw. prüfen viele Kommunen zurzeit eine Freigabe der innerstädtischen Fußgängerzonen für Radfahrende. Es gibt dazu übrigens einen von der Fachhochschule Erfurt entwickelten Leitfaden, in dem interessanterweise die Situation in Leipziger Straße in Halle als geeignetes Beispiel für eine mögliche Öffnung für den Radverkehr aufgeführt wird. Dieses Thema sollte angegangen werden.

Oberbürgermeister Dr. Bernd Wiegand:

Mit Blick auf die Sicherheit gibt es hierzu eindeutige Vorbehalte. Eine Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr würde zu einer Erhöhung der Radverkehrsdichte führen und nicht mit der heutigen Situation vergleichbar sein. Radverkehrsförderung darf nicht zu Lasten schwächerer Verkehrsteilnehmer gehen. In der Einkaufsstraße Leipziger Straße muss der Fußgängerverkehr Vorrang haben.

Die Strecke vom Riebeckplatz zum Leipziger Turm über die Franckestraße ist zwar etwas länger, aufgrund des notwendigen Schrittempos in der Leipziger Straße jedoch deutlich schneller.

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 konfliktträchtig. Welche Lösungsmöglichkeiten sehen Sie?

Henrik Lange:

Dass die Situation nicht für immer so bleiben kann, sehe ich aber auch. Meine ehrliche Antwort: Mit dem Problem müssen sich die Verkehrsplaner nochmals gemeinsam mit dem Runden Tisch Radverkehr intensiver beschäftigen. Einen „Schnellschuss-Vorschlag“ gebe ich besser nicht ab.

Oberbürgermeister Dr. Bernd Wiegand:

Die Situation am Frankeplatz ist durch die in den 90er Jahren geplante bauliche Situation schwierig, für diese Stelle hat auch der ADFC bislang noch keine Lösungsvorschläge. Ich werde kurzfristig die verkehrsrechtlichen Möglichkeiten und sicherheitsrelevanten Aspekte einer Führung des Radverkehrs im Gleisbereich mit einer eigenen Ampelsignalisierung prüfen lassen.

10. In vielen Städten in Deutschland wurden in den vergangenen Jahren mit großem Erfolg öffentliche Leihradssysteme eingerichtet. Die Universitätsstadt Halle mit einem hohen Besucheraufkommen verfügt ebenfalls über entsprechende Potentiale. Sehen Sie eine Möglichkeit eines solches System auch in Halle zu installieren?

Henrik Lange:

Meine Fraktion hatte im Stadtrat den Vorschlag gemacht, den Werbenutzungsvertrag an einen Fahrradverleih zu binden. Leider fand das keine Mehrheit. Ein öffentlicher Verleih muss geprüft werden, denn Radfahren ist ein wichtiger Teil der Mobilitätswende. Übrigens hat die Firma SwapFiets sehr schnell Fuß gefasst, was die Bedarfe deutlich macht.

Oberbürgermeister Dr. Bernd Wiegand:

Erfreulicherweise kommt nun auch in Halle Bewegung in den Leihfahrradmarkt. Ein Anbieter ist seit Sommer 2019 in Halle mit einem Angebot präsent, das städtische Stadtmarketing kooperiert bereits mit diesem Anbieter. Es ist anzunehmen, dass bei einem Erfolg dieses Angebots weitere Firmen nachziehen werden. Ich werde zum einen mit der Deutschen Bahn über eine Ausdehnung ihres Call-a-bike-Angebots in Halle sprechen, zum anderen das Gespräch mit den ansässigen Car-Sharing-Unternehmen suchen, welche Möglichkeiten diese für sich in dem Segment sehen.

Resümee ADFC:

Der aussichtsreiche OB Kandidat und aktuelle OB hat Antworten gegeben, die einige gute Nachrichten für Radfahrer beinhalten. Tempo 30 in der Bernburger Straße und der Seebener Straße sind erforderlich, wichtig und zu begrüßen. Die Anordnung von weiteren Tempo 30 Beschränkungen, zusätzlichen Abstellanlagen, einer Aufstellfläche am Hansering, Radverkehrsgassen an Baustellen und (vielleicht) eine mobilen Radabstellanlage als Übergangslösung am Hbf. sind weitere positive Botschaften.

Bezüglich der Öffnung des Oberen Leipziger Boulevard, der Radverkehrsfreundlichkeit und – sicherheit des Joliot –Curie Platzes und der Radverkehrsführung Kreuzung Geiststr./ Uniring/ Große Ulrichstraße bestehen sehr unterschiedliche Einschätzungen. Derr ADFC sich bereits in

der Presse dazu geäußert.

Henrik Lange zeigt, dass er sich mit dem Radverkehr in Halle beschäftigt. Er würde auch den Oberen Boulevard öffnen, kann auf eine Leihradinitiative seiner Fraktion verweisen und will auch das auf der Fahrbahn Parken in der Seebener Straße angehen. Er ist auch für eine temporäre Abstellanlage am Hauptbahnhof und wird sich für bessere Baustellenführungen einsetzen.

Im Falle des Joliot Curie Platz ist festzuhalten, dass dem Radverkehr entgegen allen Grundsätzen moderner Verkehrspolitik Flächen genommen wurden (Radstreifen vor der Post) und dem Kfz Verkehr zusätzliche Flächen gegeben wurden (zusätzliche Fahrbahn vom Hanseering zum Kreisverkehr und zusätzliche Parkflächen auf der Westseite). Man kann auch entgegen der Einschätzung des OB beobachten, dass ein nicht geringer Teil der Radfahrer, wie absehbar, den Fußweg auf der Westseite nutzt.

Der generelle Vorbehalt gegenüber modernen Führungsformen, wie der vorgezogenen Haltelinie, wird durch keine verkehrswissenschaftliche Untersuchung gedeckt. In Halle gibt es keine Erfahrungswerte, weil es solche Führungsformen, die schon seit 1997 in der StVO vorgesehen sind, bis auf eine Ausnahme am neugeschaffenen Südring, schlicht nicht gibt.

Mit freundlichen Grüßen

Volker Preibisch
Für den ADFC Halle (Saale)

Anlage

OB-Wahlprüfsteine Halle (Saale) 2012

1. Fahren Sie selbst in der Freizeit oder auch im Alltag Fahrrad? Wenn ja, was ärgert Sie beim Radfahren in Halle am meisten? Wie sollte nach Ihrer Meinung der zukünftige Verkehrsmix in Halle (Radverkehrsanteil 2010: 12%) aussehen, welche Rolle soll hierin der Radverkehr spielen? Wenn Sie den Radverkehr fördern wollen, welche Maßnahmen wollen Sie ergreifen, um Ihre Vorstellungen zu realisieren?

Dr. Wiegand:

In der warmen Jahreszeit bin ich ständig mit dem Fahrrad unterwegs. Viele Ziele im Stadtgebiet lassen sich mit dem Rad schneller und ohne Parkplatzstress erreichen. Manchmal ärgere ich mich über Ampel-Ignoranten und Raser – aber nicht nur beim Radfahren.

Ziel muss es sein, den Radverkehrsanteil in unserer Stadt weiter zu erhöhen. Vor allem mit Hilfe einer besseren Infrastruktur. Im Zuge der Radverkehrsförderung sind in Halle in den vergangenen Jahren viele Einzelmaßnahmen umgesetzt worden. Aktuelle Themen, zum Beispiel die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr, die Überprüfung der Radwege-benutzungspflicht oder die Richtlinie zum Bau von Fahrradabstellanlagen zeigen jedoch, dass dieser Bereich einer kontinuierlichen Weiterentwicklung bedarf. Auf der Basis aktueller Empfehlungen für den Radverkehr wird die Radverkehrskonzeption der Stadt Halle derzeit überarbeitet. Diese sollte anschließend im Rahmen eines breiten Beteiligungs-verfahrens diskutiert werden.

ADFC:

Einige wenige weitere Einbahnstraßen z. B. die Carl-Robert-Straße und das Kreuzvorwerk wurden geöffnet. In Halle existieren allerdings noch ca. 100 Einbahnstraßen die nicht geöffnet sind.

Die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht wurde außer in der Bernburger Straße nicht fortgesetzt. In der Magdeburger Str. hat die Stadtverwaltung eine Klage zur Aufhebung verloren, daraus aber keine Konsequenzen gezogen. Immer noch wird die Radwegebenutzungspflicht an über 50 Straßen mit zumeist nicht regelgerechten Radverkehrsanlagen (d. h. zu schmal, marode, ohne Sicherheitsabstand zu Autotüren usw.) beibehalten.

Dr. Wiegand:

Der Ausbau des Saale-Radwanderweges - unter Berücksichtigung des Umweltschutzes - und die bessere Erreichbarkeit der Innenstadt (Ausschilderung), sind für mich wichtige Maßnahmen.

ADFC

In den vergangenen sieben Jahren ist der Saaleradweg durch mehrere Ausbaumaßnahmen, aktuell an der wilden Saale, erheblich verbessert worden. Weitere Maßnahmen wie ein Radweg am Wörmlitzer Ufer, sowie zwei neue Brücken über die Saale zur Saline sind finanziert und, allerdings schon lange, geplant.

Eine bessere Ausschilderung ist in die Innenstadt wie überhaupt in Halle, ist selbst nach Neubaumaßnahmen wie am Steintor ausgeblieben.

3. Im Stadtrat wurde 1995 beschlossen, anteilig zu den Radverkehrsanteilen Mittel des Verkehrshaushaltes für die Förderung des Radverkehrs bereitzustellen. Einer Anfrage im Stadtrat zufolge hat sich gezeigt, dass diese Vorgabe nie eingehalten wurde. In der Folge

konnte auch das Ziel, den Radverkehrsanteil auf 15 Prozent im Jahr 2010 zu erhöhen, nicht realisiert werden. Was werden Sie tun, um den Stadtratsbeschluss von 1995 umzusetzen bzw. sind Sie bereit diesen Beschluss umzusetzen? Was halten Sie von dem Vorschlag 500.000 Euro jährlich für Radverkehrsmaßnahmen einzustellen?

Dr. Wiegand

Die Stadt Halle braucht eine leistungsfähige und sichere Verkehrsinfrastruktur. Konzepte sind mit intensiver Beteiligung der Bürger ressortübergreifend zu entwickeln und umzusetzen. Der genannte Stadtratsbeschluss von 1995 muss überarbeitet werden. Der für 2012 geplante Stadtratsbeschluss zur Radverkehrskonzeption muss - im Einklang mit der ganzheitlichen Stadtentwicklungsplanung - konkrete Beschlüsse zur Verbesserung des Radverkehrs beinhalten. Dies bedingt eine enge Zusammenarbeit mit kreativen und engagierten Interessenvertretern wie dem ADFC.

ADFC

Die Radverkehrskonzeption wurde verabschiedet, ist aber unterfinanziert. Eine Realisierung steht auf unabsehbare Zeit aus. Die neue Konzeption enthält im Gegensatz zur dem Konzept aus dem Jahr 1995 (15% wurden nicht erreicht) kein quantifiziertes Ziel für die Erhöhung des Radverkehrsanteils.

Die Vorschläge des ADFC Halle zum Ausbau am Steintor und aktuell des Joliot – Curie Platz wurden nicht beachtet. Die Verkehrssicherheit wurde der Flüssigkeit des MIV untergeordnet.

Der Radweg an dem Unfallschwerpunkt Kröllwitzer Straße wurde 2013 auch auf Drängen des ADFC teilweise realisiert.

Einzelne meist nicht grundlegende aber trotzdem wichtige Verbesserungsvorschläge des ADFC wie z. B. dem Markieren mit Fahrradlogos am Steintor oder in der Geiststr. wurden aufgenommen. In der Merseburger Str. 2. Bauabschnitt soll auf Empfehlung des ADFC eine zusätzliche Querungsmöglichkeit vorgesehen werden.

4. Am 27.12.2011 hat die Stadt Dessau-Roßlau angekündigt, alle Radwegebenutzungspflichten bis zum Frühjahr 2012 zu überprüfen, um geltendes Recht, zuletzt bestätigt durch ein BVG Urteil vom Nov. 2010, umzusetzen und 80% aller Radwegebenutzungspflichten aufzuheben. Sind Sie bereit, in ähnlicher Weise vorzugehen? Wie stehen Sie dazu bestehende Straßen wie z.B. den Mühlweg oder die August-Bebel-Straße mit Radfahrerstreifen zu markieren?

Dr Wiegand:

Mit seinem Urteil hat das Bundesverwaltungsgericht im November 2010 den Grundsatz gestärkt, dass eine Radwegebenutzungspflicht nur dort angeordnet werden darf, wo es Verkehrssicherheit, Verkehrsbelastung und Verkehrsablauf erfordern. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes hebt also nicht grundsätzlich die Radwegebenutzungspflicht auf. Vielmehr sind benutzungspflichtige Radwege auf die tatsächliche Gefahrenlage des Straßenraums zu untersuchen. Die Beurteilung basiert auf einer Vielzahl von Faktoren; die Verkehrssicherheit hat oberste Priorität.

In Halle gibt es 87 benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen. Nach erneuter Prüfung wird die Radwegebenutzungspflicht in der Bernburger Straße aufgehoben. Bei 58 Radverkehrsanlagen erlaubt die Gefahrenlage dies nicht; alle anderen befinden sich noch in der Prüfung, unter anderem durch die Verkehrsunfallkommission. Angebote

wie Schutzstreifen können sinnvoll sein, um den rechten Fahrbahnrand für Radfahrer sicherer zu machen.

ADFC

Die Benutzungspflicht wurde an mehr als zwanzig Straßen ohne eine Zunahme von Unfällen aufgehoben.

Die der Prüfung der weiteren 58 Radverkehrsanlagen ist nicht erfolgt. Generell wurde ab 10 Tsd. Kfz täglich die Qualität und Breite der Radverkehrsanlagen nicht entsprechend dem Prüfraster der Mainzer Richtlinie zur Prüfung der Radwegebenutzungspflicht, überprüft (die hatte Dr. Wiegand als Ordnungsdezernent herangezogen). Einige der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen, wie die Ludwig –Wucherer Str. weisen hohe Unfallzahlen auf.

5. Was werden Sie tun, um den Radverkehr in Halle sicherer zu machen? Bisher gibt es Schulwegepläne für fußgehende Kinder. Wie stehen Sie dazu, Schulwegepläne auch für radfahrende Kinder zu erstellen.

Dr. Wiegand:

Die von der Polizei und der Stadt einberufene Verkehrsunfallkommission wertet das aktuelle Unfallgeschehen in Halle regelmäßig aus. Dabei werden auch Unfallschwerpunkte mit Radfahrerbeteiligung geprüft, Gefahrenzonen nach Möglichkeit mit entsprechenden Maßnahmen „entschärft“. Die Sicherung der Schulwege ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Stadt, Polizei, Schulen und Eltern. In Zusammenarbeit mit allen Beteiligten werden Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit in Halle inzwischen partnerschaftlich diskutiert und in Schulwegeplänen abgebildet. Dort sollten auch Kinder berücksichtigt werden, die mit dem Rad zur Schule fahren. Bei Verkehrsunfällen mit Rad fahrenden Kindern und Jugendlichen unter 15 Jahren sind diese laut Unfallstatistik meist Unfallverursacher. Diese Tatsache unterstreicht die Bedeutung der Verkehrserziehung. Vereine, die sich der Verkehrserziehung widmen, sind deshalb wichtige Partner.

ADFC:

Die Anordnung von Tempo 30 vor Schulen usw. wurde vergleichsweise konsequent umgesetzt,- 17 mal bis zum 10.08.2018 (siehe <https://www.landtag.sachsen-anhalt.de/fileadmin/files/drs/wp7/drs/d3303gak.pdf>).

Eine Verbesserung der Verkehrserziehung ist nicht erkennbar, es gibt keine Schulwegepläne für radfahrende Kinder, keinen Verkehrspädagogen in Schulen, der ADFC wird nicht an der Unfallkommission beteiligt.

Die Unfallzahlen von Radfahren sind weiter hoch geblieben, von drei der vier letzten tödlichen Unfälle in Halle waren Radfahrer betroffen.

6. Am neugebauten Erdgas Fußball Stadion wurden neben Hunderten von Pkw-Abstellplätzen nur 13 Radstellplätze eingerichtet. Das ist der Situation in einer Universitätsstadt mit sportlichem Schwerpunkt (Sportschulen, Olympiastützpunkte etc.) völlig unangemessen. Was werden Sie tun, um Arbeitsstätten, Wohnungsgebäude, Schulen und Kitas mit ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten auszustatten?

Dr Wiegand:

Der Stadtrat hat in seiner Märzsession 2012 eine Richtlinie zum Bau von Fahrrad-abstell-anlagen im Stadtgebiet bestätigt. Diese Entscheidung befürworte ich. Bei städtischen Baumaßnahmen und städtischen Einrichtungen ist die Richtlinie künftig im Hinblick auf die Gestaltung und Anzahl von Radstellplätzen anzuwenden. Für private Bauherren gilt sie als Empfehlung.

ADFC:

Es wurden zahlreiche weitere Fahrradbügel am Erdgas Station aber auch an der Eishalle und weiteren öffentlichen Einrichtungen z. B. am Kleinschmieden errichtet. In einigen wenigen Fällen wurden PKW – Stellplätze, wie in der Kleinen Ulrichstraße, umgenutzt.

Der Bedarf an funktionalen barrierefreien Abstellanlagen im Bestand, auch bei den kommunalen Wohnungsbaugesellschaften, ist weiter immens.

Die Stadt Halle hat als bisher einzige Kommune in Sachsen-Anhalt in ihrer Satzung Radabstellanlagen berücksichtigt. Inwieweit die Satzung im privaten Wohnungsbau Berücksichtigung findet bleibt ungewiß.

Der Bedarf in vielen Mehrfamilienhäusern, auch der kommunalen Wohnungs-gesellschaften, bleibt riesig.

Die Verkehrsbehörde verhindert mit zweifelhaften Sicherheitsargumenten seit Jahren die Errichtung von Fahrradabstellanlagen, z. B. vor der KiTa Markspatzen in der Adam –Kuckoff Straße.

7. Seit Jahren diskutiert der Stadtrat eine Radstation am Hauptbahnhof, die Landesregierung hat ihre Unterstützung zugesagt. Wie stehen Sie zu dem Vorhaben und was werden Sie zu seiner Realisierung veranlassen?

Dr. Wiegand

Das Stellplatzproblem am Hauptbahnhof sollte nicht endlos diskutiert, sondern langfristig gelöst werden. Fakt ist: Für ein Fahrrad-Parkhaus am Hauptbahnhof haben Gutachter einen Bedarf von rund 500 Stellplätzen ermittelt. Die Nachfrage ist nach wie vor groß. Mir ist derzeit kein plausibler Grund bekannt, warum das Vorhaben – ggf. in Zusammenarbeit mit Bahnhofsmanagement und regionalen Unternehmen – nicht umgesetzt wird.

ADFC

Bis heute steht die Errichtung eines Fahrrad-Parkhauses aus. Die Situation hat sich zunehmend verschärft und ist zu einem Hindernis für mehr umweltfreundliches Bike&Rail geworden.

8. Der Radtourismus in Deutschland boomt. Zehntausende Hallenser nutzen das Fahrrad gerne zu Freizeittouren. Fernradwege in Halle und in der Umgebung sind zum Teil schlecht ausgebaut und ausgeschildert, die Vermarktung erfolgt unsystematisch und unzureichend. Was werden Sie tun, um die Bedingungen für den liebsten Breitensport der Hallenser zu verbessern?

Dr. Wiegand

Unsere Stadt und ihre einzigartigen Kulturangebote und wissenschaftlichen Einrichtungen müssen – wie auch der Radtourismus an der Saale – nachhaltig vermarktet werden. Hier sehe ich großes Potenzial. Dass der Radverkehr bzw. der Radtourismus im Zuge einer ganzheitlichen Stadtentwicklung diskutiert werden muss, darauf habe ich bereits hingewiesen.

ADFC:

Es gab und gibt, nimmt man eine Radtour mit dem OB entlang des Saaleradweges aus, kein aktives Marketing für mehr Radtourismus und Radverkehr in Halle. Selbst neue Radwege an der Saale oder am Hufeisensee werden nicht eingeweiht oder vermarktet. Der ADFC ist gespannt auf die Ergebnisse der Zukunftswerkstatt Radverkehr.

9. 250 von 650 Km des Straßennetzes in Halle weisen laut einer Aufstellung des Tiefbauamtes aus dem Jahr 2007 schwerste Schäden (ca. 100 Rohrleitungsbrüche im Winter 2012 bestätigen das) auf. Darunter leidet in besonderer Weise der Radverkehr, da viele Straßen des Nebenstreckennetzes (Kopfsteinpflaster) mehr oder weniger unbefahrbar sind. Was werden Sie tun, um diesen Sanierungsstau aufzulösen, welche Prioritäten hat für Sie die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur in Halle?

Dr Wiegand

Aufgrund der finanziellen Situation der Stadt Halle kann der oben genannte „Sanierungsstau“ im Bereich der Radwege erst dann aufgelöst werden, wenn die jeweilige Straße grundsaniert wird. Dabei werde ich strikt darauf achten, dass die Belange der Radfahrer berücksichtigt werden.

ADFC:

Es sind verbesserte und regelgerechte (was die Einhaltung von Mindestbreiten angeht) Radverkehrsanlagen entstanden bzw. am Entstehen z. B. in der Böllberger Weg. Details wie der Einbau von radverkehrsfreundlichen Rampensteinen sind inzwischen zum Standard geworden. Diese neuen Radverkehrsanlagen bilden aber kein durchgehendes Netz. Ab dem Künstlerhaus endet der Radstreifen auf einer viel befahrenen Straße.

Immer wieder wird der Radverkehr an Lichtsignalanlagen, selbst am Haupttrouten gegenüber der Kfz Verkehr untergeordnet z. B. in der Paracelsusstr./ Einfahrt Hermesgelände oder bei der Querung Gimritzer Damm Rcht. Halle Neustadt. Die Belange des Radverkehrs werden bei Platzkonkurrenz denen des MIV nachgeordnet. Am Joliot-Curie-Platz wurde ein Radstreifen zugunsten einer Rechtsabbiegespur aufgehoben, beim ersten Bauabschnitt Merseburger Str. wurde die Breite des Radweges, entgegen den Mindestanforderungen der StVO (1,50m) auf 1,40m reduziert, in der Gudrun-Gösecke Str. wird der Radverkehr auf einer Haupttroute auf einem gemeinsamen Fuß-Radweg geführt.

Es wurden, auch aufgrund der Stadtratsinitiative einige Teilstrecken, zuletzt in der Dessauer Str. oder der Paracelsusstraße, leider nicht regelgerecht saniert (z. B. wurden gepflasterte Einfahrten im Radweg beibehalten oder Radwege an Einfahrten absenkt). Zahlreiche, auch benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen sind weiterhin marode und ein Hemmnis auf dem Weg zur Fahrradstadt Halle.

Die Sanierung von Radverkehrsanlage, als kommunaler Pflichtaufgabe zur Verbesserung der Verkehrssicherheit stand auch hinter der Erhöhung weiterer freiwilliger Ausgaben, zurück. Die Abarbeitung einer Prioritätenliste zur Fahrbahnsanierung auf wichtigen Nebenrouten/ Mischverkehrsflächen wie z. B. der Adam – Kuckoff Straße, der Emil-Abderhalden Str. oder der Kleinen Steinstraße ist nicht erfolgt.

Eine Flächenneuverteilung zu Gunsten des Umweltverbundes steht in Halle aus. Die ist aber eine entscheidende Weichenstellung für die Realisierung der Verkehrswende in Halle.