

23. Nov. 2020

Konzeption für eine weitestgehend autofreie Altstadt Halle (Saale)

Der ADFC Halle (Saale) begrüßt die Pläne einer autofreien Altstadt und der Umnutzung von Fahrbahnen am Altstadtring für den Radverkehr.

Ein zentrales Ziel der Radverkehrspolitik in Halle (Saale) muss es sein, ein attraktives Radverkehrsnetz für alle Menschen zwischen 8 und 88 auszuweisen. Viele Straßenumbauten in Halle, wie die Ludwig-Wucherer Straße, haben dies nicht geleistet, da zugunsten des Kfz Verkehrs auf regelgerechte und sichere Radverkehrsanlagen sowie Sicherheitsabstände verzichtet wurde. Diese Radverkehrsanlagen erweisen sich als Unfallfallen für RadfahrerInnen.

Deshalb ist es erforderlich die Verkehrssicherheit zu verbessern und insbesondere schwächeren Verkehrsteilnehmern einen sichereren Verkehrsraum zu bieten. Am Altstadtring befinden sich wichtige Verbindungen des Radverkehrs, wie der Robert-Franz Ring zwischen Hallmarkt und Würfelwiese. Angesichts der hohen Verkehrsstärken des Kfz Verkehrs sehen die VV-StVO und die ERA 2010 für derartige Straßen separierte Radverkehrsanlagen vor. Diese können nur durch die geplante Umnutzung einer Fahrbahn geschaffen werden. Erforderlich wäre dies über die jetzigen Pläne hinaus auch am Joliot-Curie-Platz. Aber auch am Hansering verfügen die Radwege nicht über die erforderliche Mindestbreite von 1,50 m. Ein richtiger Schritt war es jetzt in der Bernburger Straße einen separierten Radstreifen auszuweisen.

Auch die weitere Öffnung von Fußgängerzonen für einen angepassten Radverkehr halten wir für einen richtigen Schritt. Insbesondere der Obere Boulevard aber auch Teile des Marktplatzes können auch außerhalb der Zeiten zwischen 20:00 und 9:00 mit dem Rad befahren werden ohne, dass Konflikte mit FußgängerInnen provoziert werden. In zahlreichen Einkaufsstraßen ob in der Zeil in Frankfurt/Main (eine der umsatzstärksten Fußgängerzonen in Deutschland) oder in Naumburg, wird dort das Radfahren nicht verboten. Klar ist aber dort hat Fußverkehr Vorrang, dies kann durch Informationskampagnen unterstützt werden. Eine Studie der TU Erfurt nimmt sogar an, dass Radfahrer durch nicht verbotene Führungen langsamer fahren als durch verbotene („Mit dem Rad zum Einkaufen in die Innenstadt – Konflikte und Potenziale bei der Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr“; Juliane Böhmer, Fachhochschule Erfurt, Fakultät Wirtschaft-Logistik-Verkehr vom 07.08.2019).

Die Entwicklung des Modal-Splits (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) in Halle zwischen 2013 und 2018 weist zwar ein erfreuliches Wachstum des Radverkehrs um 28% auf 15% auf, dieser Anteil liegt aber im Vergleich zu Universitätsstädten lange noch nicht in der Spitzengruppe Deutschlands. Die Fahrradklimatests der vergangenen Jahre zeigen die Schwächen

Pressemitteilung

des Radverkehrs in Halle deutlich auf, kontinuierlich wird nur ein hinterer Platz im Vergleich von Städten über 100 Tsd. Einwohnern erreicht.

Bedenklich ist ebenfalls der Rückgang des Anteils des gesamten Umweltverbundanteils von 64% auf 62%. Dieser widerspricht den Zielen der Verkehrsentwicklung in Halle, dürfte sich im laufenden Jahr noch verschärft haben und gefährdet damit die Klimaschutzziele. Eine Umkehr dieser Entwicklung kann am kostengünstigsten und am schnellsten durch eine konsequente Radverkehrsförderung erreicht werden. Dies zeigen viele Beispiele aus dem In- und Ausland, darunter auch in der Partnerstadt Karlsruhe.

Dazu müssen aber Verkehrsflächen neu verteilt werden. Nur dann kann man Eltern das nötige Vertrauen vermittelt werden, ihre Kinder mit dem Rad zur Schule zu schicken und nicht als Elterntaxi zusätzlichen Verkehr zu produzieren und damit die Bewegungsarmut ihrer Kinder zusätzlich fördern.

Die vorgesehenen Fahrbahnumnutzungen in und um die Altstadt sind ein überzeugendes Signal für den politischen Willen umzusteuern, der Kfz Anteil von 38% am Modal Split nimmt bisher anteilig einen viel zu großen Teil der Verkehrsflächen, ob auf Fahrbahnen oder als Parkflächen am Fahrbahnrand, in Halle in Anspruch. Diese Flächen werden aber für einen sicheren Rad- und Fußverkehr benötigt.

Der Hinweis der FDP, man müsse nur darauf warten, bis die Verbrenner Kfz durch Elektro und Wasserstoff ersetzt seien, ist zynisch; kommt er doch von einer Partei die den erforderlichen massiven Ausbau von erneuerbaren Energien, wie der Windkraft und den schnellen Ausstieg aus der Kohleverbrennung eher bekämpft als befördert.

Im Übrigen benötigen auch Elektroautos den selben knappen öffentlichen Raum und müssen erst energie- und rohstoffintensiv produziert werden. Das Vorschieben von Anwohnerinteressen ist ebenfalls wenig glaubwürdig, jedenfalls haben diese bei dem Beschluss eine planerisch nicht erforderliche Vierspurigkeit in der Merseburger Straße durchzusetzen seitens der FDP, keine Rolle gespielt.

Die Beiträge von CDU und AFD im Amtsblatt lassen sich zusammenfassen in dem Satz: Klimaschutz und Verkehrswende nicht hier und nicht wir – wer etwas anderes will ist Ideologe.

Dass fahrradfreundliche Städte wirtschaftlich erfolgreich sein können und begehrte Wohnstandorte sind, zeigen viele Beispiele aus dem In- und Ausland. Münster (Westfalen) die als Fahrradstadt bekannt gewordene ist (Radverkehrsanteil 40%) hat als zentrales Element seiner Radverkehrspolitik seinen gesamten Altstadtring dem Radverkehr vorbehalten. Das Besondere am Einzelhandelsstandort Halle ist das Flair seiner nicht kriegszerstörten und attraktiven Altstadt. Wem die Erreichbarkeit mit dem Kfz das wichtigste ist, der kauft schon lange in tristen Einkaufszentren auf der Grünen Wiese ein.

Gerade die Universitätsstadt Halle darf den Blick nicht nur auf den eigenen Tellerrand richten, sondern kann sich als Stadt der Aufklärung und bedeutender wissenschaftlicher Einrichtungen wie der Leopoldina - Akademie der Wissenschaften, nicht der nachhaltigen Entwicklung verschließen und an einem gescheiterten Verkehrsmodell des vergangenen Jahrhunderts festhalten.

Pressemitteilung

Die Rahmenbedingungen, der sich verschärfende Klimawandel, dessen Auswirkungen in Form von steigenden Temperaturen und anhaltender Dürre, sind auch in Halle spürbar. Zu Recht fordern Protestbewegungen wie Friday's for Future Konsequenzen im Mobilitätsverhalten ein. Die monatliche stattfindende Critical Mass zeigt, jedes Mal auf das Neue wie viele Menschen (>500 Teilnehmende) das Rad als Verkehrsmittel nutzen und wie schlecht die Stadt auf dieses Verkehrsmittel ausgerichtet ist.

In vielen Städten und Bundesländern in Deutschland waren Bürgerentscheide für einen Vorrang für Radverkehr und eine auskömmlichere Finanzierung des Radverkehrs erfolgreich, in weiteren Städten wie z. B. in Magdeburg sind diese in Vorbereitung.

In Halle ist es ebenfalls in den vergangenen Monaten zu einem Fahrrad Boom gekommen, zahlreiche Menschen haben sich, ausgelöst durch die SARS-CoV-2 Pandemie, neue Fahrrädern oder Pedelecs beschafft.

Das BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) stellt erstmals erhebliche Mittel für die Radverkehrsförderung in den Kommunen zur Verfügung, mit einer Bund-Länder Vereinbarung ist zu den konkreten Modalitäten mit Beginn des kommenden Jahres zu rechnen. Die StVO befindet sich in der Novellierung, rückt die Sicherheit des Radverkehrs stärker in den Focus und eröffnet neue kommunale Spielräume für eine fahrradfreundliche Regelung.

Genau deshalb ist jetzt an der Zeit zu einem Aufbruch und für einen echten Paradigmenwechsel der Verkehrspolitik Halles. Die Entscheidung am Altstadtring neue Radwege für den Radverkehr zur Verfügung zu stellen und die Bedingungen im Altstadtring, z. B. durch die Ausweisung einer autofreien Kneipen- und Geschäftsstraße Kleine Ulrichstraße, zu verbessern ist hierfür ein guter Auftakt.

Endspurt beim ADFC-Fahrradklima-Test 2020

Die große Umfrage des ADFC in Kooperation mit BMVI zur Fahrradfreundlichkeit in Deutschlands Städten und Gemeinden läuft noch bis zum **30. November 2020**.

Bislang haben schon über 170.000 Menschen aus ganz Deutschland ihre Städte und Gemeinden bewertet. Damit ist die Zahl der TeilnehmerInnen des letzten ADFC-Fahrradklima-Tests 2018 übertroffen worden.

Wir freuen uns auf Ergebnisse, einem Abbild des deutschen Radverkehrs, und sehen es als Grundlange für eine Besserung des Radverkehrs [ADFC-Fahrradklima-Test 2020!](#)

Über den ADFC

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) ist mit mehr als 200.000 Mitgliedern die größte Interessenvertretung der Radfahrerinnen und Radfahrer in Deutschland und weltweit. Er berät in allen Fra-

Pressemitteilung

gen rund ums Fahrrad: Recht, Technik und Tourismus. Politisch engagiert sich der ADFC auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene für die konsequente Förderung des Radverkehrs.

Kontakt

Volker Preibisch, Vorstand des RV Halle (Saale)

Für den Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)

RV Halle (Saale) (Saale), Große Klausstraße 11, 06108 Halle (Saale), Telefon: 0345-6824078

E-Mail: halle@adfc-sachsenanhalt.de .

Internet: <http://adfc-sachsen-anhalt.de/thema/regional/halle-saale/> und www.adfc-halle.de