

Pressemitteilung ADFC

Zukunft nicht nur in Zentrum ausstellen - zukünftige Mobilität in Halle braucht Fahrradparkhaus und den Radschnellweg Halle-Leipzig

Marius Fischer, der Vorsitzenden des ADFC Halle, erinnerte auf der Jahreshauptversammlung des ADFC am 10.03.2023 im Stadtmuseum an wichtige Vorhaben der Radverkehrsförderung in Halle:

„Wer Zukunft glaubhaft in Halle verkörpern will, muß endlich das lang geplante Fahrradparkhaus realisieren und den Radschnellweg Halle-Leipzig energisch vorantreiben. Das Fahrradparkhaus kann auch Besuchern des Zukunftszentrums sichere Abstellmöglichkeiten bieten, der Radschnellweg wird im unmittelbaren Umfeld ankommen bzw. beginnen.“

Der ADFC Halle hat im Rahmen seiner Jahreshauptversammlung die aktuellen Situation des Radverkehrs in Halle diskutiert und sieht die aktuelle Stadtpolitik durch unterschiedliche Entwicklungen geprägt.

Zun einen zeigen die vielen Anfragen und Anträge zum Radverkehr im Stadtrat, daß Mehrheiten für eine fahrradfreundliche Politik vorhanden sind.

Die Beschlüsse:

- beim dritten Bauabschnitt der Merseburger Str. auf die Vierspurigkeit zu verzichten
- in der Elsa-Brandström Straße nicht die Rad- und Fußwege regelwidrig zugunsten von PKW Stellplätzen zu verschmälern.
- In der Straße „An der Feuerwache“ eine überflüssige Fahrbahn in einen Fahrradweg umzuwandeln

sind deshalb zu begrüßen. Dies schafft Raum für attraktive und sichere Radverkehrsanlagen.

Kontakt

Mail:
halle@adfc-sachsenanhalt.de

Tel.:
0152 | 58483881

Die Aussage des Bau- und Umweltdezernenten in diesem Zusammenhang "es besteht kein Anspruch auf Parkraum auf öffentlichem Flächen" ist zu begrüßen. Der Platz für Parkraum und der in Folge fehlende Platz für regelgerechte Radwege und Sicherheitsabstände führt z. B. in Straßen wie der Ludwig-Wucherer Straße, der Reil- und der Trothaer Straße, immer wieder dazu, dass Radfahrer an plötzlich aufgehenden Autotüren verunglücken.

Andererseits zeigen die auf die Anfragen folgenden Antworten den fehlenden Willen und die fehlende Priorität in der Verwaltung radverkehrbefördernde Beschlüsse auch umzusetzen:

- die Stadtverwaltung sah sich 2022 „wegen Personalmangels“ nicht in der Lage 50 Tsd. Euro für Fahrradabstellanlagen auszugeben. Nur 12 Bügel wurden bezeichnenderweise im Rondell des Riebeckplatzes, d. h. nutzlos errichtet.

- die Stadtverwaltung sah keine Notwendigkeit im Zuge des grundhaften Ausbaues des Böllberberger Weges die maroden Radwege zu sanieren. Seit Jahren ignoriert sie den Stadtratsbeschluss aus dem Jahr 2018 - 15% der Unterhaltsmittel (wenig genug) für die Sanierung von jahrzehntelang vernachlässigten Radverkehrsanlagen auszugeben. Nur durch hartnäckige Interventionen im Stadtrat wurde eine Zusage erreicht, wenige Hundert Meter Radweg zu sanieren.

- der Stadtratsbeschluss aus dem Jahr 2019, dem Stadtrat ein Fahrradstraßenkonzept vorzulegen ist bis heute nicht umgesetzt worden.

- seit Jahren angekündigte Maßnahmen, wie z. B. eine Fußgänger - und Radfahrerbrücke auf Höhe der Pfälzer Straße zu errichten, werden trotz gesicherter Finanzierung nicht umgesetzt; ein seit Jahrzehnten geplantes Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof läßt immer weiter auf sich warten. Zwölf deplazierte Fahrradbügel in Rondell ändern nichts am akuten Notstand.

- der vor Jahren vehement angekündigte Bau eines Radschnellweges Halle-Leipzig droht in der Vergessenheit zu versinken. Seit zwei Jahren herrscht Stillstand und Schweigen vor.

- Die Stadt kann nicht oder nur in geringstem Maß von Förderungen des Radverkehrs, zuletzt dem Programm „Stadt-Land“ des Bundes profitieren, weil sie nicht in der Lage ist, zuwendungsfähige Projekte und Antragsunterlagen vorzulegen. Von den im Mai 2021 im Stadtrat beschlossenen Maßnahmenpaket in Höhe von 9,1 Mio. Euro wird deshalb nur

ein Bruchteil realisiert werden.

- modernes Verkehrsrecht wie der Günpfeil für Radfahrer, Haifischzähne zur Verdeutlichung von Vorfahrtsbeziehungen, gemeinsame nicht benutzungspflichtige Fuß- Radwege statt „Radfahrer frei“, Stellplätze für Lastenräder, aufgeweitete Radaufstellstreifen bleiben Fehl am Platz, die Stadt Halle ist hingegen mit 33 Exemplaren die Hauptstadt des Grünen Pfeils (Radfahrertot) in Deutschland.

- Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit, wie sie jetzt in der Ludwig-Wucherer Straße angedacht werden, werden erst nach jahrelangem Druck d. h. seit 2017, zuletzt auch gerichtlich, durch den ADFC und durch Dutzende von Radfahrerunfällen erzwungen. Weitere Maßnahmen wie die teilweise Rotmarkierung eines Radstreifens in Mittellage nach einem tödlichen Unfall im Jahr 2020 und jahrelangem Drängen des ADFC werden nur halbherzig, d. h. nicht in Form einer durchgehenden Rotmarkierung, ausgeführt. An anderen Stellen wie in der Merseburger Str./ Willy-Brandt Straße gibt es bis heute keine Markierung.

Der Saalekreis hat im vergangenen Jahr ein Radverkehrskonzept beschlossen und einen Runden Tisch Radverkehr einberufen. Der einkommensstärkste Landkreis in Sachsen-Anhalt will ganze 15 Tsd. Euro jährlich für die Umsetzung des Konzeptes einsetzen. Der Saalekreis verkennt, dass die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad für immer mehr Menschen zu einem Kriterium für ihre Wohnentscheidung wird.

Im ganzen Jahr 2022 hat die Landestraßenbaubehörde (LSBB), die alle Radwege im Land entlang von Landes- und Bundestraßen außerhalb der Oberzentren baut oder besser gesagt bauen sollte, trotz riesigem Bedarfs genau Null Meter Radweg im Saalekreis und rund um Halle ausgebaut.

Über diesen Stillstand können auch ein vom Landeshochwasserbetrieb (LHW) errichteter schöner breiter asphaltierter Deichverteidigungsweg entlang des Gimritzer Damms und eine Furt an der Pumpstation auf dem Deich entlang der B 80 nur wenig hinwegtäuschen. Eine gelungene Umleitungsbeschilderung des Saaleradweges, kompensiert nicht die vielen kritikwürdigen Baustellenführungen z. B. in der Merseburger Straße. Nennenswert sind auch 30 durch die DB erreichte Fahrradabstellanlagen am Gleis 1 des Hauptbahnhofes.

Eine begrüßenswerte aktuelle Aktivität sind die Aufkleber an vier HAVAG Bussen, die seit kurzem darauf hinweisen, daß bei dem Überholen von Radfahrern 1,50 m Abstand einzuhalten ist. Geringe Überholabstände beim Überholen von Radfahrern mit dem Kfz sind ein alltägliches Gefahrenmoment auf den

vielen Mischverkehrsflächen in Halle.

Das Ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes, das derzeit erarbeitet wird, kann nur dann etwas nutzen, wenn es auch umgesetzt wird. Deshalb muß aus der Erfahrung der Vergangenheit heraus unbedingt über die Strukturen in der Verwaltung geredet werden.

Es braucht eine:

- schlagkräftige Struktur; wer über wenig eigenes Geld verfügt, muß sich umso mehr das Geld aus allen verfügbaren Quellen holen. Die Stadt war hierbei in den letzten Jahren wenig erfolgreich.

- Priorisierung von Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr bei Planungen und Baumaßnahmen; die Verkehrssicherheit muß dabei angesichts der zahlreichen Unfälle im Mittelpunkt stehen. Vor Jahren hat der Stadtrat die Stelle eines Planers für Radverkehr beschlossen, die Stelle ist bis heute nicht besetzt.

- die konsequente Nutzung von Förderprogrammen, für Maßnahmen die sich daran orientieren, wie am schnellsten Effekte zur Verbesserung der Situation des Radverkehrs erzielt werden können.

- eine aufgeschlossene Anwendung von verkehrsrechtlichen Spielräumen um Radverkehr sicherer und attraktiver zu machen. Demnach hat die im vergangenen Jahr verfügte Schließung der Ausfahrt Rudolf-Breitscheid Str./ [Richtung Franckestraße](#) schlagartig die Unfallsituation positiv verändert. Jahrzehntlang waren Dutzende Radfahrer von Autofahrern übersehen und beim Ausfahren zum Teil schwer verletzt wurden. Viele weitere unfallträchtige Verkehrssituationen im Stadtgebiet sind noch zu bearbeiten.

Die Zukunft der Mobilität in Halle ist bisher allenfalls stellenweise zu erkennen, viel mehr ist möglich, wenn es denn gewollt wird.

Mit freundlichen Grüßen

Volker Preibisch
Für den ADFC RV Halle (Saale)