

**Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club e.V.**

Grünwaldstraße 19
04103 Leipzig
Di – Do 14 – 18 Uhr

Tel. 0341-22 54 03 13
Fax 0341-22 54 03 14

info@adfc-leipzig.de
www.adfc-leipzig.de

Bankverbindung

Sparkasse Leipzig
BLZ 860 555 92
Kto. 113 113 1661

Sie erreichen uns mit
öffentlichen
Verkehrsmitteln wie folgt:

Haltestelle Rossplatz
TRAM 2, 9, 16
BUS: 100

Vor der Geschäftsstelle
gibt es 10 Leipziger Bügel
zum Parken ihres
Fahrrades

Stellungnahme zum Radverkehrs- entwicklungsplan 2010 – 2020

Leipzig, 15. Dezember 2010

Einleitung

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club, Kreisverband Leipzig, nimmt im Folgenden Stellung zum Radverkehrsentwicklungsplan 2010 – 2020 (RVEP).

Der ADFC als Interessenvertretung der Radfahrenden in Leipzig begrüßt die Fortschreibung des Handlungskonzeptes Radverkehr (2002). Es ist erfreulich, dass der Radverkehr als System begriffen und entwickelt werden soll. Die Förderung des Radverkehrs für den Alltag zeugt von einem angepassten Umgang mit der finanziellen Ausstattung der Kommune und dem knappen Gut des öffentlichen Raumes. Nur wenn der Radverkehr als tragende Säule der Personenmobilität begriffen wird, können die Ziele des Radverkehrsentwicklungsplans erreicht werden. Die Veröffentlichung des RVEP in der Reihe „Beiträge zur Stadtentwicklung“ würde den hohen Stellenwert dieses Planes als auch des Radverkehrs insgesamt verdeutlichen. Eine Präambel mit der kurzen Darlegung der Gründe, weshalb Leipzig den Radverkehr fördert, soll Zweifelnde und GegnerInnen von der Notwendigkeit der Radverkehrsförderung überzeugen.

Welcher Veränderungsbedarf zum Entwurf seitens des ADFC besteht, ist den 23 Thesen und Forderungen dieser Stellungnahme zu entnehmen.

Präambel

Warum soll Leipzig den Radverkehr weiterhin und intensiver als bisher fördern?

Die Stadt Leipzig hat nicht nur eine prekäre Haushaltsslage, sondern auch einen Investitionsstau in allen Bereichen der städtischen Strukturen (Kitas, Schulen, Straßen, ÖPNV, kommunale Gebäude). Die Stadt Leipzig ist gleichzeitig angehalten die EU-Umgebungslärmrichtlinie und die EU-Feinstaubrichtlinie sowie eigene Verpflichtungen im Bereich Klima- und Umweltschutz einzuhalten. Die Stadt Leipzig hat zwei Möglichkeiten ihre Aufgaben zu erfüllen.

- Es wird mit neuen Schulden in weitere Verkehrsinfrastruktur investiert.
- Das Fahrrad wird mit jährlich 3 Millionen Euro zu einer tragenden Säule der Personenmobilität entwickelt. Die Förderung des Radverkehrs muss dabei zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs geschehen.

Was spricht für die Förderung des Radverkehrs in Leipzig?

Radverkehr ist der umweltfreundlichste und stadtverträglichste Fahrverkehr. Die Kosten der Radverkehrsinfrastruktur belaufen sich durchschnittlich auf ein Zehntel des Kfz-Verkehrs, wodurch sich ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis ergibt. Der Radverkehr ist klimaschonend, geräuscharm und fördert die Gesundheit sowie das soziale Miteinander. Der Radverkehr belebt lokale Einzelhandelsstrukturen und mindert die Unfallgefahren und -kosten bei gleichzeitiger Erhöhung der sozialen (Selbst-)Kontrolle. Radfahren ist kostengünstig, ermöglicht so nahezu allen Menschen eine soziale Teilhabe und sichert dadurch gleiche Mobilitätschancen. Der Radverkehr ist emissionslos, d.h. es werden weder Feinstaub noch Stickstoffdioxid oder klimaverändernde Gase ausgestoßen. Radfahren entlastet zudem den Wirtschaftsverkehr und erhöht die Aufenthaltsqualität für alle Menschen. Mit dem Radverkehr steht und fällt das Image einer Stadt, denn Radfahren liegt nicht nur voll im Trend, es macht auch glücklich.

Wofür wird überhaupt Geld zur Förderung des Radverkehrs benötigt?

Die Verkehrsmittelwahl wird durch psychologische sowie praktische Ursachen getroffen. Radfahren liegt zwar allgemein im Trend, jedoch bedarf es in Leipzig einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit pro Rad, ausreichender Fahrradparkmöglichkeiten und teilweise noch sichererer und zeitgemäßerer Radverkehrsführungen.

1. Der ADFC Leipzig begrüßt und unterstützt die Fortschreibung des Handlungskonzepts zur Förderung des Radverkehrs in Leipzig (2002)

Die Bezeichnung der Fortschreibung „Radverkehrsentwicklungsplan“ (RVEP) versteht der ADFC als Programm einer gezielten, konzeptionellen Entwicklung des Radverkehrs, was aus dem Inhalt abzuleiten ist. Der ADFC verbindet jedoch auch die Erwartung damit, dass ein breites konzertiertes Handeln von Politik, Polizei, Vereinen und Verbänden sowie Bürgerinitiativen unter Führung der Stadt angestoßen wird. Entscheidend dabei wird sein, dass sich die Verwaltungsspitze dazu bekennt und die Ämter eng abgestimmt und zusammen arbeiten. Dafür muss dem/der Radverkehrsbeauftragten entsprechende Kompetenz eingeräumt werden.

Besonderer Handlungsbedarf besteht in der Öffentlichkeitsarbeit, die, wie im BYPAD-Prozess übereinstimmend herausgearbeitet wurde, nahezu zum Erliegen gekommen ist.

2. Die Struktur, Gliederung und Nummerierung des RVEP ist unübersichtlich. Die Orientierung leidet darunter.

Das Deckblatt ist als „Infrastruktur“ ausgewiesen, obwohl das gemäß Inhalt nur für den letzten, von ISUP zugearbeiteten Teil, zutrifft. In der Kurzfassung wird von drei Teilen

gesprochen, die als solche nicht ausgewiesen sind. Üblicherweise beginnt ein Dokument mit der Inhaltsübersicht, sie folgt hier erst hinter der Kurzfassung. Die zum ersten Teil gehörigen Anlagen sind im Inhaltsverzeichnis nicht ausgewiesen, sondern folgen auf der letzten Seite des ersten Teils als drei Anstriche ohne Nummerierung, obwohl danach eine Anlage 1 folgt, jedoch keine Anlage 2 und 3. Die Seitenangaben im Inhaltsverzeichnis sind ab Seite 12 nicht zutreffend. In der Kurzfassung wird wiederholt auf Kapitel verwiesen, wobei unklar bleibt, welchen Teil des RVEP sie betreffen.

3. Die Beschlussvorlage mit den Zielen, den 20 Beschlusspunkten und die Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Abbildung 0.1 beschreiben den Auftrag des Stadtrates an die Stadtverwaltung unzureichend und zu unkonkret.

In die Beschlussvorlage sollte das Leitbild in Kapitel 3 aufgenommen werden, da es die Leitlinie des Handelns der Stadtverwaltung vorgibt.

Wird zum Vergleich der Stadtratsbeschluss zum Handlungskonzept Radverkehr (2002) heran gezogen, so ist festzustellen, dass dieser wesentlich konkreter war. Die Handlungsgrundlage muss auch konkret sein, da sowohl Ziele als auch Beschlusspunkte in messbaren Größen erfasst und abrechenbar sein sollen. Die Beschlusspunkte sind durchweg unkonkret. Dem könnte leicht abgeholfen werden, indem im Beschlusspunkt 2 die Festsetzungen nicht nur empfohlen, sondern zur Grundlage des weiteren Handelns gemacht werden. Das ist ambitioniert, aber als Aufgabe und Ziel realistisch. Sollte wegen bestimmter Sachverhalte wie mangelnde Ausstattung der Haushalte eine Realisierung nicht möglich sein, so kann das die Stadtverwaltung bei Zwischen- und Endabrechnung jeweils ganz genau begründen.

Allein darauf zu setzen, dass die Stadtverwaltung ihr Möglichstes tun wird, ist keine zweckdienliche Vorgehensweise.

Die Hinweise der Öffentlichkeitsbeteiligung, die bis zum Entwurf des RVEP erfolgten, bedürfen unseres Erachtens keines Stadtratsbeschlusses. Sollte die Abwägung nicht die Zustimmung des Stadtrates oder Beteiligter im Prozess finden, so wäre das im Entwurf einfach zu ändern.

4. Die Veranlassungen in Kapitel 1 sind richtig, jedoch unvollständig und durch die Textform nicht auf einen Blick erkennbar.

Die rechtlichen Veranlassungen sollten auf einen Blick erfassbar sein, damit die AnwenderInnen alle Grundlagen sofort überschauen können. Durch eine Auflistung der Normen, Vorschriften, Richtlinien und Stadtratsbeschlüsse kann die Lesbarkeit der Veranlassung erheblich vereinfacht werden.

Im Text selbst fehlt u.a. die Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA), welche im Jahr 2010 in einer überarbeiteten Fassung als Handlungsgrundlage der Verkehrsplanung erschienen ist. Für den Radverkehr finden sich in der RiLSA zahlreiche Neuerungen (z.B. die Räumgeschwindigkeit von Knoten), welche positive Auswirkungen auf eine fahrradfreundliche Verkehrsplanung haben.

Die Stadt Leipzig hat sich in der Vergangenheit intensiv mit der Luftreinhaltung auseinandergesetzt. Maßnahmen, um die EU-Umgebungslärmrichtlinie einzuhalten, kamen etwas zu kurz. Die Förderung des Radverkehrs hat zudem positive Auswirkungen auf die Lärminderung in Leipzig.

5. Gründe für die Förderung des Radverkehrs sollten kürzer und in Anstrichen dargestellt sowie ergänzt werden. Einige wichtige Gründe fehlen, zudem sind die genannten zu gewichten.

Die in Teil 1, Seite 6, Absatz 5 genannten Gründe werden durch eine strukturierte Aufzählung übersichtlicher. Eine schnell erfassbare Darstellung erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass diese gelesen und verstanden werden.

Als ergänzende Gründe sind aufzunehmen:

Radfahren ...

- ist lärmfrei, ein wesentliches Kriterium für Wohn- und Aufenthaltsqualität reduziert Platzbedarf auf den Straßen und insbesondere den für das Parken beim Einkauf und am Arbeitsort
- ist klimaschonend, denn es wird kein CO₂ erzeugt
- erzeugt keinen Feinstaub und wirbelt auch keinen auf
- macht zufriedener durch Naturnähe (Parks), gesteigerte Wahrnehmung des Umfeldes, Bewegung an der frischen Luft
- in größeren Städten ist ohne sinnvolle Alternative. Diese Erfahrung ist in Europa weit bestätigt. Die Ausrichtung auf den Kfz-Verkehr zerstört die historisch gewachsene Stadtstruktur, verschwendet öffentlichen Raum und öffentliche Gelder. Da Fördergelder der EU und der nationalen Einrichtungen zunehmend auf Radverkehr ausgerichtet werden, kann Leipzig bei einer Fokussierung auf den Radverkehr mit entsprechender Förderung rechnen.

6. Es ist ein neues Kapitel einzufügen.

Einfügen eines neuen Kapitels ab Zeile 5, Abs.5, Seite 7

In der Einleitung ab Seite 7, Absatz 5, Zeile 5 werden keine Gründe pro Radverkehrsförderung behandelt. Deshalb sollte ein dem Inhalt entsprechendes Kapitel eingefügt werden.

7. Die Abbildung 2.1 ist auf korrekten Inhalt zu überprüfen.

Die Abb. 2.1 steht im Widerspruch zu den Aussagen zum Modal Split, wonach durch die eingemeindeten Ortsteile eine Verringerung des Radverkehrsanteils zu verzeichnen ist. Laut Abb. 2.1 gibt es jedoch in den Außen- und Siedlungsgebieten (16 %) einen über dem leipziger Durchschnitt liegenden Radverkehrsanteil (14 %).

8. Der Radverkehr ist zu einer tragenden Säule der Personenmobilität als Leitbild zum Handeln der Stadt zu erheben.

Der ADFC Leipzig begrüßt das Leitbild (Kapitel 3) ausdrücklich.

9. Ziele des RVEP sollen messbar und abrechenbar sein. Es ist unabdingbar, den Radverkehr als System zu begreifen und zu entwickeln.

Die Ziele Z 1 bis Z 3 sind richtig, wenn auch nicht ambitioniert. Angesichts der geographischen Bedingungen ist für Leipzig bis 2015 ein Radverkehrsanteil von 20 % angemessen.

Die Messbarkeit des Ziels 1 wird für das Jahr 2015 und das Jahr 2020 schwierig, da das System repräsentativer Verkehrsbefragung (SrV) alle fünf Jahre zu einer Erhebung herangezogen wird, also wieder 2013, 2018, 2023. Sollte auf SrV zurückgegriffen werden, müssten die Jahre der Erfolgskontrolle angepasst werden.

Das Ziel Z 2 deckt den Zeitraum des RVEP nicht mehr ab, denn das Jahr 2025 liegt außerhalb der Plangültigkeit 2010 – 2020. Eine Senkung des relativen Unfallrisikos je

Einwohner, beim Radfahren durch einen Unfall schwer verletzt oder getötet zu werden, bis 2020 um 20 % gegenüber 2008 wäre daher als Ziel sinnvoll. Hierbei darf nicht vergessen werden, dass viele Unfälle erst durch separate Radverkehrsanlagen möglich sind. Hierzu zählen nicht nur das Fahren mit dem Fahrrad auf der verkehrten Straßenseite, Unfälle mit Zufußgehenden sowie zahlreiche Kollisionen im Knotenbereich durch abbiegenden Kfz-Verkehr. Die Führungsform Mischverkehr muss deshalb auch in Leipzig wieder verstärkt angestrebt, moderne Führungsformen wie Radfahrstreifen, Schutzstreifen Anwendung finden und die Benutzungspflicht der separaten Radverkehrsanlagen gemäß StVO nur auf die unbedingt zulässigen Bereiche beschränkt werden.

Z 3 wird am ehesten messbar, wenn ein externes Meinungsforschungsinstitut mit einer Befragung beauftragt wird. Es empfiehlt sich auch eine Befragung im zweijährlichen Turnus.

10. Die Beschlusspunkte sollen konkreter Handlungsauftrag für die Stadtverwaltung sein. Die im RVEP genannten Festsetzungen F 4.1.1 bis F 8.7.1 im Teil Infrastruktur müssen Handlungsgrundlage sein.

Nur wenn die Festsetzungen im Teil Infrastruktur zur Handlungsgrundlage werden, gibt es einen konkreten Handlungsauftrag, der durch die anderen Beschlusspunkte unterstützt wird.

11. Der/die Radverkehrsbeauftragte muss eine jährliche Vollzugskontrolle der Festsetzungen durchführen. Wichtig ist hier die Kontrolle der Entwicklung des „Radverkehrs als System“.

Der/die Radverkehrsbeauftragte muss eine jährliche Abrechnung der konkreten

Maßnahmen nach den Festsetzungen vornehmen. Ohne jährliche Kontrolle ist eine Entwicklung des „Radverkehrs als System“ nicht zu erreichen. Der jährliche Kontrollbericht sollte nicht nur auflisten, was an Infrastruktur gebaut wurde, sondern auch deutlich machen, welche Maßnahmen zur Entwicklung des „Radverkehrs als System“ durchgeführt wurden. Hierbei ist vor allem auch zu begründen, warum welche Maßnahmen umgesetzt wurden und wie sie sich auf die Entwicklung des „Radverkehrs als System“ auswirken. Der Bericht sollte auch jeweils eine Prognose der Maßnahmen für den bevorstehenden Zeitraum enthalten, um gegebenenfalls rechtzeitig reagieren zu können, damit das Endergebnis nicht gefährdet wird. Sollten wichtige Maßnahmen nicht umgesetzt werden können, so ist der Stadtrat darüber zu informieren und von der Wichtigkeit zu überzeugen. Die mangelnde Realisierung des Handlungskonzeptes HKR (2002) belegt, wie wichtig eine systematische Kontrolle und rechtzeitige Einflussnahme sind.

12. Alle Straßen, Wege und Radverkehrsanlagen sind hinsichtlich ihrer Nutzung nach dem Stand der Technik, den Vorschriften, Regelwerken, Richtlinien und Empfehlungen zu gestalten.

Der Bezug auf die Empfehlung für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA 2010) als aktuelle Planungsgrundlage ist zu Recht ein wesentlicher Grund für die Erstellung des vorliegenden RVEP. Bereits im Handlungskonzept HKR (2002) wurden ähnliche Planungsansätze konkret benannt und an Fallbeispielen erläutert.

Die inhaltliche Bewertung der ERA 2010 fällt im RVEP sehr verkürzt aus und führt zu teilweise unzutreffenden Schlussfolgerungen. So ist bei geringer Verkehrsbelegung und einem geringen Geschwindigkeitsniveau eine gemeinsame Führung von Rad- und Kfz-Verkehr nicht nur durchaus geeignet, sondern der Mischverkehr ist hier der Regelfall.

Die Tabelle in Abbildung A3.1 (Klassifizierung des Einflusses des Kfz-Verkehrs) ist unvollständig wiedergegeben.

Auch in den höheren Belegungsklassen sind weniger separierende Führungsformen wie

Schutzstreifen möglich. Gerade im städtischen Bereich sind weitere Kriterien (z.B. Geschwindigkeit, Flächenverfügbarkeit, Knotenabstand, Nutzungsintensität des Seitenraumes, Parken etc.) bestimmend und führen zu besseren Lösungen als den Neubau von (Hochbord-)Radwegen führen.

Immer wiederkehrende Mängel bei der Planung und Bauausführung müssen durch entsprechende Maßnahmen abgestellt bzw. minimiert werden. Dazu eignet sich die immer wieder angesprochene „RadLe“ als Begleitunterlage für die Ämter der Stadtverwaltung im Prozess von Planung und Bau.

Diese Mängel beeinträchtigen die Kosteneffizienz nicht unerheblich.

Beispielhaft geht es um vermeidbare Mängel wie:

- Unzureichende Abstimmung zwischen Bau und Ausrüstung, sodass Ausrüstungen wie Masten auf Radverkehrsanlagen aufgestellt werden und Gefahrenstellen und Behinderungen durch Engstellen entstehen
- Radverkehrsanlagen hören an Zuständigkeitsgrenzen von Ämtern auf; manchmal fehlen nur Bordsteinabsenkungen
- Fehlende Ausrundungen von Radwegen bei Überwindung von Höhenunterschieden an Einmündungen und Zufahrten
- Belagwechsel von Fuß- und Radwegen an Einmündungen und Zufahrten
- Fehlende Schutzstreifen (Vorbeifahrstreifen) und Aufstellbereiche für Radfahrende an Knoten
- Keine Bordsteinabsenkungen auf Null an gemeinsamen Fuß- und Radfurten für eine Breite von 1 bis 1,5 m für Rollstuhl- und Radfahrende
- Keine Gehweg- und Radwegabsenkungen an Zufahrten
- Nicht ausreichende Bauüberwachung und ausbleibende Forderungen zur Nachbesserung, sodass die Mängel bestehen bleiben, da eine Mängelbehebung durch die Stadt kostenaufwändig ist und deshalb allgemein unterbleibt

13. Radschnellwege sind auszuweisen und einzuordnen.

Unter F 4.1.1 sind in den Kategorien gemäß RIN auch innergemeindliche Radschnellverbindungen (IR II) genannt. Diese haben in Leipzig eine nutzbare Gesamtlänge von 38 km.

Um ein Netz leistungsfähiger, attraktiv gestalteter Radschnellwege zu entwickeln, bedarf es eines konkreten Konzeptes. Radschnellverbindungen dienen besonders der Förderung des Alltagsradverkehrs und verbinden bis zu 20 km entfernte Ziele miteinander.

Folgende Relationen sollten mindestens ins Konzept aufgenommen werden:

- Stadtzentrum – Markkleeberg
- Stadtzentrum – Grünau – Markranstädt / Lützen
- Stadtzentrum – Taucha
- Metro-Radroute Halle – Leipzig

Für die innerörtlichen Radschnellverbindungen (IR II) ist eine Widmung als Fahrradstraße anzustreben. Zu beachten sind Kriterien wie:

- integrierter Bestandteil kommunaler Radverkehrsnetze
- eine direkte umwegfreie Führung, möglichst unabhängig vom Kfz-Verkehr
- Bevorrechtigung bei der Querung von Nebenstraßen
- hohe Leistungsfähigkeit, d.h. für Zweirichtungsverkehr, Breite mindestens 4 m
- Entwurfsgeschwindigkeit mindestens 30 km/h
- Belag: Asphalt
- Begleitende Infrastruktur: Wegweisung, Fahrradabstellanlagen
- Gutes Informationsangebot: Karten, Internet
- Regelmäßige Reinigung und Winterdienst
- Baustellenmanagement, Service-Hotline

14. Das Hauptnetz Rad in den Festsetzungen 4.1 (IR III) ist zu ergänzen und mit dem Umland zu verknüpfen.

Das Hauptnetz Rad ist jetzt willkürlich und unvollständig. Es muss ein flächiges Netz hergestellt werden. Wichtige Stadtteile sind nicht verbunden, während es z.B. um Lindenthal ein ausgeprägtes Hauptnetz gibt.

Der Binnenring soll innerhalb des Inneren Grünen Rings verlaufen, um die Verteilungsfunktion außerhalb des Stadtinnenrings zu erreichen. Die Relationen des Hauptnetzes Rad in Leipzig sollen mit denen des Umlandes verknüpft werden, damit auch das Alltagsradfahren ins oder aus dem Umland eine Förderung erfährt.

Ziel muss sein, dass langfristig der Promenadenring die zentrumsnahe Verteilerfunktion übernimmt. Der Promenadenring ist als Lückenschluss in das Hauptnetz Rad einzuordnen.

Die überdurchschnittliche Verteilungsfunktion des Promenadenrings für den Kraftfahrzeugverkehr muss mittelfristig aufgehoben werden. Damit wird den Stadtratsbeschlüssen gerecht und die Aufenthaltsqualität verbessert sowie dem zunehmendem Radverkehr zusätzlicher Verkehrsraum gegeben.

Im Radverkehrsentwicklungsplan soll dies entsprechend berücksichtigt werden.

15. Die Verteilerwegweisung ist mit Übersichtsplänen der Routen und Nahziele aufzubauen.

Zur Verteilerwegweisung empfehlen sich Übersichtspläne mit Routen und Nahzielen, ergänzt durch Pfeilwegweisung an den Stellen, wo die radialen Routen den Verteilerring queren.

Sie vermitteln mehrere Informationen:

- Anzeige der radfahrmäßig günstigsten Stelle für die Querung des Stadtrings zur

Erreichung der weiteren Ziele

- Hinweis auf Alternativrouten zum gewünschten Ziel
- Erkennen von Nahzielen
- Ermöglichung der Zielauswahl für Unschlüssige
- Richtungsorientierung für die Routen und Ziele

Die einzelnen Ergänzungen sind in den Bemerkungen zu Anlage 2 enthalten.

16. Auf der Innen- und Außenseite des Promenadenrings ist eine Wegweisung jeweils an den Querungsstellen einzurichten.

Diese Maßnahme ist als Feststellung 5.2.4 in den Teil Infrastruktur einzufügen.

Die Wegweisung ist unentbehrlich, da sonst eine Orientierung für Radfahrende nicht möglich ist. Besondere Bedeutung hat hierbei die Verteilungsfunktion des inneren Fahrradstraßenrings. Wie in 5.1.2 beschrieben, ist dabei an jedem Querungspunkt ein Routenplan zur Orientierung anzubringen.

17. Zum Fahrradparken ist ein Konzept zu entwickeln; dem steigenden Radverkehrsanteil ist dabei Rechnung zu tragen.

Neben der Innenstadt ist bei der Konzeption zum Fahrradparken ein besonderer Schwerpunkt auf zentrale Einrichtungen (Schauspielhaus, Skala, TdJW), auf die Wohngebiete mit hohem Radverkehrsanteil sowie die Magistralen zu legen. Verstärkt soll die Stellplatzablöse für Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum genutzt werden. Bei Sanierungen innerörtlicher Straßen und Plätze ist ein Verhältnis von mindestens zwei Fahrradstellplätzen zu einem Kfz-Stellplatz zu Grunde zu legen. Mittelfristig sind in der

Innenstadt für den Radverkehr 1.400 sichere Fahrradstellplätze zu schaffen.

18. Über die Wartung der Radverkehrsinfrastruktur ist eine gesonderte Festsetzung im RVEP aufzunehmen.

Die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur ist ein wichtiges Kriterium für die Nutzung und muss deshalb aufrecht erhalten werden. Unterstützend wirkt sich hier eine Meldeplattform (Mängelmeldesystem) aus, wobei eine enge Bindung zu den NutzerInnen erreicht wird.

Eine eigene Internetpräsenz zum Radfahren in Leipzig wirkt sich ausgenommen gut auf die Förderung des Radverkehrs aus.

19. Die Stadt Leipzig richtet dauerhaft einen Haushaltstitel für den Radverkehr ein. Der Radverkehr ist bedarfsgerecht auszufinanzieren.

Die Ausfinanzierung des Radverkehrs ist notwendig, nicht nur wünschenswert (F 8.5.2 Zeile 3).

Im Zeitraum 2002 bis 2009 sind durchschnittlich 1.232 T€/Jahr für den Radverkehr investiert worden (Abb. 3.3). Davon flossen 73 % in Radwege (905 T€/Jahr), 13 % in Radfahrstreifen (155 T€/Jahr), 3 % in diverse Einzelobjekte (32 T€/Jahr) sowie 11 % in Lichtzeichenanlagen, Markierungen, Beschilderungen und Bügel (140 T€/Jahr). Vor dem Beschluss des Handlungskonzepts zur Förderung des Radverkehrs betrug die finanzielle Ausstattung des Radverkehrs 1.500 bis 2.500 T€/Jahr, beschlossen wurden 3.000 T€/Jahr.

Angesichts der prekären Haushaltslage muss zur Erreichung eines möglichst großen Effekts mit kostengünstigen Maßnahmen begonnen werden. Hierzu gehören vor allem die Ausweisung von Fahrradstraßen, Abmarkierung von Radfahrstreifen (z.B. auf mehrspurigen Fahrbahnen), Öffentlichkeitsarbeit pro Rad sowie die Ausweitung der

Fahrradabstellanlagen an zentralen Zielen.

Der Bau separater Hochbordradwege sollte dagegen nur noch in absoluten Ausnahmefällen erfolgen. Hochbordradwege sind relativ kostenintensiv und ermöglichen bei gleicher Finanzausstattung nur schwer ein flächendeckendes Hauptnetz Rad, wodurch das Erreichen des Ziels „Radfahren als System“ erschwert wird.

20. Werden separate Radverkehrsanlagen errichtet, so müssen diese den modernen Führungsformen entsprechen.

Grundsätzlich ist nach der StVO Mischverkehr anzustreben. Wird die Schaffung separater Radverkehrsanlagen notwendig, so sollen Radfahrstreifen und Schutzstreifen als die modernen Führungsformen für den Radverkehr präferiert werden. Diese sind kostengünstiger und sicherer, da Radfahrende noch im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt werden.

Radverkehrsförderung bei begrenzten räumlichen und finanziellen Ressourcen erfordert ein Bekenntnis zum Radverkehr im Fahrbahnbereich.

Dazu gehören vor allem radgerechte Knotenlösungen mit Vorbeifahrstreifen, Schutzstreifen, Geschwindigkeitsreduzierung an Engstellen sowie die Wahlfreiheit für Radfahrende entsprechend ihrer Möglichkeiten. Zugleich muss der Schutz der Zufußgehenden auch außerhalb des Stadtzentrums wieder an Gewicht gewinnen.

Besonders bei Mischverkehr im Straßenverlauf sind Markierungen im Knotenbereich sinnvoll, um Radfahrende in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs zu bringen und auf Radverkehr allgemein aufmerksam zu machen sowie Übergänge zu anderen Führungsformen zu schaffen. Das dient der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und auch der Beschleunigung des Radverkehrs. Ein im Knotenbereich häufig zu beobachtendes Ausweichen der Radfahrenden auf den Gehweg kann damit unterbunden werden.

Dass dies auch zu Lasten der Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs gehen kann ist unstrittig. Wesentlich ist jedoch, dass die Erhöhung des Radverkehrsanteils den Umstieg vom Kfz fördert und nicht zuletzt dem Wirtschaftsverkehr Freiräume verschafft.

21. Für die gesamte Radverkehrsinfrastruktur im Stadtgebiet hat eine grundsätzliche Überprüfung der Benutzungspflicht anhand der gesetzlichen Vorgaben gemäß StVO-Novelle und der aktuellen Rechtsprechung stattzufinden.

Zur Überprüfung der Rechtslage soll nach Anstrich 57 der VwV-StVO zeitnah eine Überprüfung sämtlicher Verkehrsschilder in der Stadt Leipzig auf Gültigkeit erfolgen. Das bedeutet die Überprüfung auf Hauptverkehrsstraßen und Straßen mit besonderer Wichtigkeit in einem jährlichen Turnus sowie auf allen anderen Straßen zweijährlich. Es sind entsprechende Kapazitäten in der Straßenverkehrsbehörde zu berücksichtigen.

Grundlage der Überprüfung müssen hierbei die StVO-Novellen 1997 und 2009 sein. Die Radwegbenutzungspflicht ist nach § 45, 9 Satz 2 ein Ausnahmetatbestand.

22. Das Hauptnetz für den Radverkehr in Anlage 2, Teil Infrastruktur ist zu vervollständigen, die Karten sind lesbar zu gestalten.

In der Anlage 2 zum Teil Infrastruktur wird das zukünftige Hauptnetz Radverkehr vorgestellt. Diese ist im Entwurf in einer schlechten Auflösung, sodass die Straßen und Wege des Hauptnetzes nicht genau zuzuordnen sind.

Die Ortsteile sollen nicht nur radial zum Stadtzentrum hin verknüpft sein, sondern auch tangential zu den benachbarten Ortsteilen. Das Hauptnetz Rad soll flächendeckend und lückenlos sein.

Grundlagen dafür sind:

- Schließen des äußeren Ringes im Norden und Westen
- Einführung des mittleren Ringes
- Verdichtung im Süden (hoher Radverkehrsanteil)
- Ergänzung der Anschlüsse ins Umland

Der ADFC Leipzig schlägt folgende Ergänzungen des Hauptnetzes Rad für eine vollständige Netzabdeckung auch in den mittleren und äußeren Stadtgebieten zusätzlich zum Entwurf vor, welche auch dem Plan (Anlage 1) entnommen werden können:

- | | | |
|---|--------------------------|-----------------------------------|
| 1 | Nord – äußerer Ring | |
| | Bahnhofsstraße | (Wiederitzsch) |
| 2 | Nord - mittlerer Ring | |
| | Slevogtstraße | von Georg-Schumann-Str. (Möckern) |
| | Max-Liebermann-Str. | (Gohlis-Nord) |
| | Essener Str. | bis (Mockauer Post) |
| 3 | Nordost - mittlerer Ring | |
| | Kieler Str. | von (Mockauer Post) |
| | An der Parthe | (Abnaundorfer Park) |

	Heiterblickstraße	(Gewerbegebiet Nordost)
	Brahestraße	
	Leopoldstraße	Knoten Torgauer Str.
	Hohentichelnstraße	
4	Ost - mittlerer Ring	
	Theodor-Heuss-Str.	ab (Alt-Paunsdorf)
	Paunsdorfer Str.	(Mölkau)
	Sommerfelder Str.	bis (Stötteritz)
5	Südost - mittlerer Ring	
	Holzhäuser Str.	ab (Stötteritz)
	Ludolf-Colditz-Str.	Knoten Prager Str.
	An der Tabaksmühle	(Völkerschlachtdenkmal)
	Arno-Nitzsche-Str.	bis (Connewitzer Kreuz)
6	Süd - mittlerer Ring	
	Querung südl. Auwald	ab Neue Linie (Wildpark) bis BÜ Brückenstr.
7	West - mittlerer Ring	
	Hans-Driesch-Str.	ab (Rathaus Leutzsch)
	Rathenaustr.	
	Gustav-Esche Str.	(Auensee)
	Rittergutsstr.	bis (Rathaus Wahren)

Hinweis: Gustav-Esche-Str. ist im Plan falsch eingetragen

8 West - mittlerer Ring

Rückmarsdorfer Str. ab (Rathaus Leutzsch)
über Knoten Merseburger Str.
Schomburgkstr. (Elster Saale-Kanal/Lindenauer Hafen)
Lyoner Str. bis (Grünau Nord)

9 Zentrum Nord - Leutzsch

Emil-Fuchs-Str. ab Pfaffendorfer Str. (Zoo)
Zöllner Weg Knoten Waldstraße
Leutzscher Allee
Hans-Driesch-Str. bis (Rathaus Leutzsch)

10 Zentrum Nord – Tangente Nord

Uferstraße ab Pfaffendorfer Str. (Zoo)
Berliner Str. bis Wittenberger Str./ Rackwitzer Str.

11 Umland Ost

Engelsdorf - Richtung Machern/Wurzen
Riesaer Str. ab Paunsdorfer Allee (PC)
über (Autobahnbrücke = Stadtgrenze)
alte B6 über Borsdorf nach Machern

Anmerkung: Die in Anlage 2 dargestellte weitere Streckenführung über Panitzsch ist umwegig und verknüpft nicht die maßgebenden Ortschaften in Richtung Wurzen.

- | | | |
|----|--|--|
| 12 | Umland Südost
Störmthaler Str. | Liebertwolkwitz - Richtung Störmthal
ab (Ortslage Liebertwolkwitz)
über (Autobahnauffahrt = Stadtgrenze)
nach Störmthal |
| 13 | Umland Südost
Chemnitzer Str. | Probstheida - Richtung Globus/Kanupark
über (Globus EKZ = Stadtgrenze)
nach (Kanupark, Auenhain) |
| 14 | Süd
Leinestr.
Helenenstr. | Dölitz/Dösen - agra
ab Chemnitzer Str. (Globus EKZ)
bis (Torhaus Dölitz / agra) |
| 15 | Umland Nord
Radweg von Messeallee | Neue Messe - BMW
bis Dingolfinger Allee |
| 16 | Umland Nord
Alte Dübener Landstraße | neue Messe - B2
bis Regensburger Str. |
| 17 | Nordwest – äußerer Ring
Bahnstraße | ab (S-Bahnhof Lützschena)
bis (Ortslage Lützschena) |
| 18 | Nordwest – äußerer Ring | |

	Schlossweg	ab (Ortslage Lützschena)
	Forstweg	bis (Böhlitz-Ehrenberg)
19	West	Schleußig - Grünau
	Antonienstraße	Lückenschluss
20	West	Grünau Süd
	Kurt-Kresse-Str.	ab Dieskaustr. (Radrennbahn)
	Goldrutenweg	
	Lausner Weg	nach Lausen
	weiter auf Bahnradweg	nach Lützen
	Anmerkung: für Ausgestaltung als IR II (Radschnellweg) sehr gut geeignet	

Durch die zusätzlichen Netzabschnitte (Vervollständigung der Ringstrukturen) ergeben sich für die wesentlichen Ortsteile direkte Wegweisungen zu den jeweiligen benachbarten Ortsteilen sowie Nahziele, welche für den Radverkehr relevante Entfernungen von 2 bis 4 km aufweisen.

Durch die Ergänzung der Zielwegweiser durch Knotenpunktnummern wird eine netzartige Wegweisung und Routengestaltung im Stadtgebiet unterstützt.

Ergänzend zum SEKo sollen folgende wichtige Zentren der Stadt- und Ortsteile aufgenommen werden (Siehe hierzu auch die Karte Anlage 1):

- Mockau-Nord
- Schönefeld
- Alt-Paunsdorf
- Mölkau
- Stötteritz

- Probstheida
- Großschocher
- Leutzsch
- Wahren (Auensee)
- BMW-Werk
- Holzhausen
- Liebertwolkwitz
- Globus EKZ (Umland)
- agra
- Rückmarsdorf
- Böhlitz-Ehrenberg
- Lützschena
- Lindenthal

Folgende Wegweisungen sollen zusätzlich in Anlage 8 im Teil Infrastruktur aufgenommen werden:

im Stadtgebiet

agra

BMW-Werk

Paunsdorf

Schleußig

Stötteritz

Rückmarsdorf

außerhalb des Stadtgebietes

Globus EKZ

Kanupark

Störmthal

23. Mit der Fertigstellung des City-Tunnels sind wichtige Plätze und Bereiche im Umfeld des Tunnels fahrradfreundlicher zu gestalten.

In den Radverkehrsentwicklungsplan ist eine Feststellung zur fahrradfreundlicheren Gestaltung der Innenstadt sowie wichtiger Plätze im Umfeld des City-Tunnels aufzunehmen. Im Jahr 2013 ergeben sich neue Pendelrelationen mit Verknüpfung der Verkehrsmittel ÖPNV und Fahrrad. Hierzu trifft der RVEP bisher keine Aussagen.

Die kostenlose Fahrradmitnahme im MDV könnte besonders für BerufspendlerInnen, welche aus dem Umland mit dem ÖPNV direkt in die Innenstadt fahren und dennoch ihr Fahrrad mitnehmen, zu Problemen in der Verkehrsabwicklung sowie beim Fahrradparken führen. Der Verweis auf das „Konzept autoarme Innenstadt“ ist dabei unzulässig, da in diesem Konzept nur Beschränkungen des Rad- und Kfz-Verkehrs, jedoch keine Aussagen zur Radverkehrsabwicklung für Ankommende mit dem ÖPNV getätigt werden.

Eine Wegweisung Richtung S-Bahnstationen und von ihnen zu wichtigen Nahzielen sowie die Einbindung der S-Bahnstationen ins Hauptnetz Rad mit entsprechender Wegweisung ist sinnvoll, da somit eine Verknüpfung der Verkehrsmittel erleichtert wird.

Über die Gestaltung der Flächen am Wilhelm-Leuschner-Platz, Bayrischen Platz, Rosspatz und Hauptbahnhof im Zuge der Fertigstellung des City-Tunnels muss im RVEP eine klare Aussage getroffen werden.

Eine Konzeption für die Radverkehrsführung am Augustusplatz ist in den RVEP aufzunehmen.

Sonstige Bemerkungen

- F 6.1.3 ist die Zuständigkeit ZVNL und nicht MDV
- F 7.1.1 Internet berücksichtigen

- Anlage 4.1: Die Erweiterungen des Hauptnetzes Rad sind zu beachten
- Anlage 5: Die Erweiterungen des Hauptnetzes Rad sind zu beachten (Anlage 2)