



Postanschrift: Stadt Leipzig · 04092 Leipzig

Herrn
Alexander John
StudentInnenRat Universität Leipzig
Referat für nachhaltige Mobilität
Universitätsstraße 1
04109 Leipzig



Ihre Zeichen/Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen

Telefon/Telefax

E-Mail

Datum

22. Dez. 2009

Offener Brief für ein fahrradfreundliches Leipzig

Sehr geehrter Herr John,

den Offenen Brief an den Leipziger Stadtrat „Für ein fahrradfreundliches Leipzig“ hat Herr Bürgermeister Müller am 28.10.09 in Empfang genommen. Der an die Leipziger Stadträte adressierte Brief wurde an die Fraktionen übergeben. Ohne einer Beantwortung durch die von Ihnen angesprochenen Stadträte bzw. Fraktionen vorwegzugreifen, habe ich Ihre Anregungen in der Stadtverwaltung einer ersten Prüfung unterzogen und möchte Ihnen im folgenden das Ergebnis mitteilen.

Die Förderung des Radverkehrs hat in Leipzig auch für die Verwaltung seit vielen Jahren einen hohen Stellenwert und findet sich an vielen Stellen in der Planung und beim Bau von Verkehrsanlagen wieder. Hierbei werden die Interessen der Radfahrer gleichberechtigt mit den Belangen und Anforderungen der Menschen in anderen Verkehrsmitteln, Auto und ÖPNV, oder auch zu Fuß sowie den Anliegern abgewogen. Ziele einer integrierten Verkehrsplanung sind die Verkehrssicherheit und die Mobilitätschancen aller Menschen zu gewährleisten, dabei insbesondere die „schwachen“ Verkehrsteilnehmer vor den jeweils „stärkeren“ zu schützen und positive Effekte für die Umweltqualität zu erreichen.

Daher ist es natürlich auch ein Ziel, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, dazu gehören Fußgänger, Radfahrer und der ÖPNV, zu stärken und die Attraktivität einer autounabhängigen Mobilität zu erhöhen. Dass Leipzig dabei erfolgreich ist, lässt sich auch an der Verkehrsmittelwahl der Leipzigerinnen und Leipziger feststellen, die in den letzten Jahren eine Umorientierung hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes erkennen lässt (vgl.

http://www.leipzig.de/imperia/md/content/90_verkehrsplanung/srv_2008.pdf).

Zahlungsverkehr Stadtkasse – Bankverbindungen:

Sparkasse Leipzig	Kto. 101 000 1350	BLZ 860 555 92
Bay. Hypo- u. Vereinsbank	Kto. 841 055 0	BLZ 860 200 86
Commerzbank Leipzig	Kto. 100 800 2	BLZ 860 400 00
Deutsche Bank Leipzig	Kto. 017 001 1100	BLZ 860 700 00

Dresdner Bank Leipzig	Kto. 07 107 006 00	BLZ 860 800 00
Postbank Leipzig	Kto. 678 12 904	BLZ 860 100 90
Auslandszahlungsverkehr (EU-Standardüberweisung)		
IBAN DE76 8605 5592 1010 0013 50 BIC WELADE3LXXX		

Ebenso ist es u.a. aber auch erforderlich, den sogenannten notwendigen Wirtschaftsverkehr, der oft auf die Nutzung von Kraftfahrzeugen angewiesen ist, zu berücksichtigen. Hierzu möchte ich zum Beispiel alle Verkehre der Ver- und Entsorgung, Lieferdienste, Rettungs- und Versorgungsdienste benennen.

Straßenräume müssen nun all den oben genannten verkehrlichen Funktionen sowie den sonstigen Faktoren, wie Aufenthaltsqualität in der Straße, Gestaltqualität, Platz für Bäume, Kinderspiel usw. oder auch dem Abstellen von Fahrzeugen dienen. Die Anforderung an den öffentlichen Raum überschreitet hierbei oft die vorhandene Fläche zwischen den Häuserfronten um ein Vielfaches. Deswegen werden die „Einzelinteressen“ der jeweiligen Verkehrsarten abgewogen und in einem Gesamtkonzept integriert und sind dann Grundlage für Planungen und Bau von Verkehrsanlagen.

In Anbetracht der Arbeitsweise der Stadtverwaltung kann ich Ihre Einschätzung einer Benachteiligung des Radverkehrs gegenüber dem Autoverkehr nicht teilen. Sicherlich spielen sich im alltäglichen Verkehr immer wieder Szenen ab, die geprägt sind von einer Mentalität der „Stärkere“ agiert gegenüber einem „Schwächeren“, allerdings wird dieses Verhalten weder durch Verwaltungshandeln gestützt noch durch gesetzliche Regelungen oder technische Normen gedeckt. Vielmehr wird in der gerade wieder aktualisierten Straßenverkehrsordnung (StVO) an erster Stelle die gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr gefordert. Und zwar von allen am Verkehr teilnehmenden Personen, unabhängig vom gerade benutzten Verkehrsmittel.

Zu Ihrer weiteren Forderung nach einem „umfassenden Radfahrkonzept“ möchte ich Sie informieren, dass die Arbeit der Stadtverwaltung beim Thema Radverkehr auf dem 2002 beschlossenen Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs basiert und dieses Konzept zurzeit fortgeschrieben wird. Die Bearbeitung wird sich noch über das nächste Jahr erstrecken und danach wird es in den dafür zuständigen Gremien der Stadt und mit der Öffentlichkeit diskutiert. Geplant ist im zweiten Halbjahr 2010 das neue Konzept im Stadtrat zu beschließen, getragen von einer möglichst breiten Mehrheit, ähnlich zum Beschluss zur Fortschreibung der autoarmen Innenstadt.

Im Folgenden möchte ich auf Ihre unter dem Punkt 2. genannten Forderungen eingehen:

Zu 2a)

Die Karl-Liebknecht-Straße mit der Fortführung über Peterssteinweg ist eine wichtige Radialstraße des Hauptstraßennetzes der Stadt. Sie ist eine der stärksten ÖPNV-Trassen in Leipzig und auch für den Radverkehr eine Hauptrelation zwischen der Südvorstadt und der Innenstadt. Die vielfältigen Einzelhandelsnutzungen und vor allem die breit gefächerten gastronomischen Einrichtungen geben der Straße ein besonderes Flair und stellen hohe Erwartungen an die Erreichbarkeit und an die Aufenthaltsqualität.

Fahrradstraßen sind mit besonderen Verkehrszeichen (VZ 244.1) gekennzeichnet. Das Fahrrad muss die vorherrschende Verkehrsart sein bzw. es wird erwartet, dass es dies alsbald ist, und der andere Fahrzeugverkehr soll auf den Anliegerverkehr beschränkt werden. Fahrradstraßen können somit ein Mittel sein, um Hauptradrouten im Anliegerstraßennetz, z. B. innerhalb von Tempo-30-Gebieten, zu führen. Fahrradstraßen sind

aber kein Instrument zur Führung des Radverkehrs im Hauptstraßennetz. Hierfür kommen, wenn eine Separierung erforderlich ist, vor allem Radfahrstreifen, Radwege oder auch Schutzstreifen in Betracht.

Mit Bezug auf die weiter oben dargestellten und zu beachtenden Kriterien sehe ich keine Möglichkeit, die Karl-Liebknecht-Straße in eine „Fahrradstraße“ mit dem Verzicht auf Park- und Haltemöglichkeiten für Kraftfahrzeuge umzuwandeln.

Vielmehr ist es mittelfristig das Ziel der Verwaltung, das Angebot mit Radfahrstreifen, ähnlich wie im bereits ausgebauten Abschnitt, bis an die Innenstadt zu ergänzen. Auf Grund der Haushaltssituation der Stadt kann aber für eine Realisierung dieser Bau- maßnahme, die als eine komplexe Maßnahme zusammen mit anderen Leitungsträgern und den LVB GmbH zu bauen wäre, noch kein Zeitraum benannt werden.

Zu 2b)

Die Verkehrsregelung für den Radverkehr in der Innenstadt wurde in der Diskussion um die Fortschreibung der autoarmen Innenstadt oft als „Verbot“ dargestellt. Richtiger Weise ist der Regelungsinhalt kein „Verbot“, sondern eine „Erlaubnis“, denn in Fußgängerzonen ist der Fahrzeugverkehr zunächst generell verboten und kann nur über Ausnahmeregelungen und dann in einer dem Fußgängerverkehr angepassten Geschwindigkeit erlaubt werden, z. B. auch für den Lieferverkehr.

Die Diskussion zu den Tageszeiten in denen die Fußgängerzonen für den Radverkehr freigegeben werden können, ist mit vielen Beteiligten und auf vielen Veranstaltungen geführt worden. Im Ergebnis wurden die Sicherheitsbedürfnisse der „schwächsten“ Verkehrsteilnehmer, der Fußgänger, Sehbehinderten, Senioren, Kinder usw., höher bewertet als die Interessen der „schnellen“ Radfahrer, die rund um die Uhr jede Straße in der Innenstadt befahren wollen. Zudem sind relativ wenige Bereiche überhaupt betroffen.

Die Umwege, die Radfahrern zwischen 11:00 h und 20:00 h entstehen, sind im Verhältnis zum gefühlten Sicherheitsgewinn in den Fußgängerbereichen aus meiner Sicht vertretbar. Denn auch wenn die Wege geringfügig länger werden, ist der zusätzliche Zeitbedarf durch die höhere zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Straßen in der Innenstadt außerhalb der Fußgängerzonen (Tempo 20 anstatt 6 - 7 km/h Schrittgeschwindigkeit) bei fast Null. Derartige Regelungen werden auch in anderen Städten in Hauptfußgängerbereichen praktiziert, z.B. Münster.

Die Regelung für die Freigabe des Radverkehrs in den Fußgängerzonen in Leipzig ist nicht neu und wurde für die vier Hauptfußgängerzonen zum einen vereinheitlicht und zum andern den neuen und zukünftig mit Inbetriebnahme des City-Tunnels zu erwartenden Fußgängerströmen angepasst. Eine erneute Änderung wird seitens der Verwaltung nicht angestrebt. Weitere Informationen zum Verkehrskonzept autoarme Innenstadt erhalten Sie unter folgendem Link:

http://www.leipzig.de/imperia/md/content/90_verkehrsplanung/autoarme_innenstadt_020908.pdf bzw. in folgendem Faltblatt

http://www.leipzig.de/imperia/md/content/90_verkehrsplanung/flyer_innenstadt.pdf

Zu 2c)

Die Verbesserung der Möglichkeiten für Radfahrer, entlang des Promenadenrings um die Innenstadt zu fahren, bleibt auch weiterhin das Ziel der Verwaltung. Grundsätzlich kann der Radverkehr alle Straßen der Innenstadt, die in der Tempo-20-Zone („verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“) liegen und zusätzlich größere Abschnitte entlang des Rings schon heute nutzen. Allerdings bleiben noch einzelne Lücken bzw. fehlende Abschnitte, die wir versuchen, da wo es möglich ist, zu schließen.

Zu 2d)

Die Käthe-Kollwitz-Straße ist eine wichtige Radiale des Hauptstraßennetzes, die auch für den Radverkehr, als eine wichtige Verbindung stark vom Radverkehr geprägter Stadtteile zur Innenstadt, eine hohe Bedeutung hat. Eine Umgestaltung der Käthe-Kollwitz-Straße ist auf Grund der in den nächsten Jahren vorgesehenen Baumaßnahmen in der Lützner Straße zurzeit nicht möglich, da zusätzlich zu dem heute bereits starken Verkehr noch mit baustellenbedingten Umleitungsverkehren zu rechnen ist. Als Alternative können Radfahrer, die über Schleußig fahren auch die Verbindung über die Anton-Bruckner-Allee nutzen. Für den Fall der Umgestaltung wird selbstverständlich versucht werden, auch die Belange des Radverkehrs soweit wie möglich zu berücksichtigen.

Zu 2e)

Das Verkehrskonzept für die Jahnallee ist intensiv abgestimmt worden. Mit der jetzigen Lösung konnten viele Anforderungen der Anlieger berücksichtigt werden. Eine Separierung des Radverkehrs wäre vielleicht wünschenswert, ist aber auf Grund der Platzverhältnisse in Abwägung aller Interessen nicht möglich. Für den durchfahrenden Radverkehr kann evtl. die Gustav-Adolf-Straße eine gute Alternative sein, die mit dem Umbau der Jahnallee vom Kfz-Durchgangsverkehr entlastet wurde.

Zu 2f)

Für die Könnertitzstraße ist mit der geplanten Umgestaltung der Straße ein Querschnitt, ähnlich wie auch von Ihnen gefordert, vorgesehen. Angestrebt wird, zusammen mit den LVB GmbH, die Haltestellen in der Könnertitzstraße behindertengerecht, ähnlich wie bei der im letzten Jahr realisierten Haltestelle Rödelstraße, auszubauen und zwischen Straßenbahngleis und ruhendem Verkehr, vergleichbar zu der Lösung in der Eisenbahnstraße, einen Radfahrstreifen einzuordnen.

Zu 2g)

Zur Öffnung der Nürnberger Straße für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenrichtung ist der Bau eines Radweges vorgesehen. Die Planung für den Bau ist bereits in Vorbereitung. Die Realisierung ist von Haushaltsmitteln abhängig.

Zu 2h)

Auch für die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten der Harkortstraße in Höhe der Beethovenstraße und für die Öffnung der Straße des 17. Juni entgegen der Einbahnstraße für den Radverkehr gibt es bereits Planungen, die bisher auf Grund der Haushaltssituation nicht realisiert werden konnten. Weiter soll in dieser Relation auch die Querungsmöglichkeit des Peterssteinweg in Höhe Härtelstraße verbessert werden.

Zu 2i)

Die Harkortstraße ist eine wichtige Straße des Hauptstraßennetzes, die die Anbindung der Innenstadt Richtung Süd zur B 2, A 38, B 95 und perspektivisch zur A 72 herstellt. Im Zusammenhang mit der Fahrbahndeckensanierung im Abschnitt Floßplatz wurde untersucht, ob die Einrichtung von Radfahrstreifen bei Verzicht auf eine Spur je Richtung möglich ist. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass in den Knotenzufahrten am Knoten Harkortstraße/Riemannstraße in der Harkortstraße zwei Streifen erforderlich sind. Bei nur noch einem Fahrstreifen in der Knotenabfahrt ist aber die Gewährleistung der Andienung der Anlieger (z. B. Müllfahrzeug) bei nur einer Kfz-Spur nicht mehr möglich, da nicht mehr an stehenden Fahrzeugen vorbeigefahren werden kann. Gleiches gilt auch im Havariefall.

Zu 2j)

Zur Arthur-Hoffmann-Straße laufen zurzeit Untersuchungen die mit dem Verbleib der Straßenbahnlinie 9 in der Straße die Möglichkeiten zur Einrichtung behindertengerechter Straßenbahnhaltestellen prüfen. Hierbei wird auch eine separate Führung des Radverkehrs untersucht, wobei insbesondere in den engen Abschnitten der Arthur-Hoffmann-Straße auf die starke Flächenkonkurrenz zwischen fließendem und ruhendem Verkehr hinzuweisen ist. Eine Realisierung wird als komplexe Maßnahme nur zusammen mit der LVB GmbH und den KWL möglich sein.

Ich möchte um Verständnis dafür bitten, dass alle unter 2. genannten Maßnahmen unter Haushaltsvorbehalt stehen und nur realisiert werden können, wenn die Mittel einschließlich der dazugehörigen Fördermittel verfügbar sind. Bei komplexen Maßnahmen gilt dies auch für die Finanzplanungen der LVB GmbH und der KWL.

Zu 3)

Im Haushalt der Stadt Leipzig gibt es einen Titel für Radverkehr, der im Rahmen der Haushaltsanmeldungen beantragt wird. Auf Grund der Haushaltskonsolidierung konnten in den vergangenen Jahren die dort angemeldeten Mittel jedoch nicht in vollem Umfang berücksichtigt werden, so dass Maßnahmen für den Radverkehr vor allem in Verbindung mit Neubaumaßnahmen möglich waren. Durch die Verwaltung wird nach wie vor angestrebt, die Haushaltsstelle für den Radverkehr ausreichend auszustatten, um bauliche Maßnahmen für den Radverkehr realisieren zu können.

Eine Festlegung auf einen bestimmten Prozentsatz bezogen auf die Gesamtausgaben im Bereich Verkehr in Höhe von 14,4 % erscheint hierbei weder erforderlich noch sinnvoll. Die von Ihnen gegriffene Zahl beziehen Sie auf die Ergebnisse des Radverkehrs-

anteils bei der Verkehrsmittelwahl der Leipziger Bevölkerung, die im System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2008 erhoben wurde. Tatsächlich wird der Verkehr in Leipzig zu einem wesentlichen Teil auch von den von außerhalb Einpendelnden geprägt, die weniger stark das Fahrrad nutzen. Insofern gibt die Zahl zwar die Verkehrsmittelwahl der Leipziger wieder, aber nicht den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr aller Verkehrsteilnehmer in der Stadt.

Weiter ist eine verpflichtend einzuhaltende Prozentregelung nicht sinnvoll, da Entscheidungen für den Ausbau einer Verkehrsanlage sich an den Kriterien Verkehrssicherheit, Verkehrsbedürfnis, Bauzustand oder Instandhaltungsaufwand usw. orientieren müssen und nicht an der Erfüllung eines bestimmten Prozentwertes. Der Nachweis, welche Kosten für die Herstellung einer Kfz-Fahrbahn, eines Schutzstreifens oder beim Grunderwerb anteilig auf den Radverkehr fallen, ist sehr arbeitsaufwendig und wird im Ergebnis strittig bleiben.

Zu 4)

Mit der Forderung 4 wenden Sie sich noch mal unmittelbar an den Stadtrat. Von meiner Seite möchte ich dafür werben, dass im Straßenhauptnetz in angebauten Bereichen grundsätzlich eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erlaubt wird und im Nebennetz eine Reduktion auf 30 km/h oder niedriger angestrebt wird. Damit kann der Kfz-Verkehr auf ausgewählten Straßen, den Hauptverkehrs- oder HAUPTerschließungsstraßen gebündelt werden. Mit der Bündelung des Kfz-Verkehrs auf diese wenigen Straßen ist es möglich, den größten Teil der Fahrzeugkilometer auf relativ wenigen Straßenkilometern abzuwickeln. Eine Aufweichung dieser Regelung hätte eine Vermischung des Verkehrs im Nebennetz und damit in den Wohngebietsstraßen zur Folge, ohne dass in diesen Straßen weder eine verkehrssichere noch eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs möglich wäre.

Mit diesen Ausführungen hoffe ich, die von Ihnen im Offenen Brief erhobenen Forderungen aus der fachlichen Sicht der Verwaltung ausreichend beantwortet zu haben. Hiervon unbenommen gehe ich davon aus, dass sich die von Ihnen angesprochenen Fraktionen und Stadträte auf eigene Initiative mit einer Beantwortung des Offenen Briefs an Sie wenden werden.

Mit freundlichen Grüßen

Jung
Oberbürgermeister

