

Grüner Ring Leipzig

Konzept für die Wegeführung Großer und Kleiner Grüner Ring

Stellungnahme des ADFC Leipzig e. V. zum Entwurf, Stand 1/98
sowie zu anderen Aspekten des Grünen Ringes

Bevor zum Routenkonzept konkret Stellung genommen wird, sollen zunächst einige sehr kurze Erläuterungen zum Selbstverständnis und den (selbstgewählten) satzungsgemäßen Aufgaben des ADFC gegeben werden. Damit soll das Verständnis für die Sichtweite zu den vielschichtigen im Folgenden diskutierten Einzelaspekten erleichtert werden. Da der ADFC außerordentlich an einem attraktiven Grünen Ring interessiert ist, den möglichst viele GroßstadtbewohnerInnen in umweltschonender Weise in ihrer Freizeit erleben, hat es zusammen mit der Diskussion des vorliegenden Routenkonzeptes sehr intensive Diskussionen unter den Aktiven gegeben zu Einzelfragen, die den Erfolg des Gesamtkonzeptes beeinflussen. Die hier vorgelegte Stellungnahme enthält über die Bewertung des vorliegenden Routenentwurfs hinaus viele weiterführende Überlegungen zum Gesamtthema.

Selbstverständnis des ADFC

Der ADFC ist ein Umweltverein, dessen Zielstellung die konsequente Förderung der umweltverträglichen Verkehrsarten ist. In diesem Sinne versteht er sich als Interessenvertreter insbesondere der Radfahrenden, aber auch der Zufußgehenden. Insoweit vertritt der ADFC nicht die Sonderwünsche einer speziellen Gruppierung. Vielmehr setzt er sich für die Schaffung bester Bedingungen für den nichtmotorisierten Verkehr ein als Voraussetzung zum Umstieg vom umweltunverträglichen Auto.

Aktivitäten für sanften Tourismus

Ein besonderes Anliegen des ADFC ist die Förderung des umweltschonenden Tourismus. In der Geschäftsstelle gibt es vielfältige Informationen (Literatur, Karten, auch Zubehör) sowie ein Beratungsangebot zu allen Fragen des sanften Tourismus. In jedem Jahr wird ein breitgefächertes Radtourenprogramm angeboten, im letzten Jahr erstmals auch mit mehreren thematischen Touren ins Leipziger Umland in Zusammenarbeit mit dem Grünen Ring Leipzig.

Fachkompetenz in allen Fragen des sanften Tourismus hat sich der ADFC neben vielfältigen praktischen "Erfahrungen" auf Radtouren und als Radtourenleiter auch durch die Bearbeitung von Projekten zu verschiedensten Teilaspekten erworben, wie z. B. die Broschüre "Radwandern in Sachsen", den Handlungsleitfaden "Touristisches Radfahren in Leipzig", den FahrRad Stadtplan Leipzig, das Radfernwegekonzept für unseren Freistaat sowie Routen- bzw. Wegweisungskonzepte für unterschiedliche Teilbereiche.

Definition

Vor einer Bewertung des jetzt – im Entwurf – vorliegenden Routenverlaufs für den Grünen Ring sollte man sich zunächst verständigen, was diese Wegeverbindung leisten und für wen sie entwickelt werden soll:

- Ist dies (nur) ein theoretischer Ansatz, aus dem dann verschiedenartige konkrete Wegeverbindungen entwickelt werden?
- Ist dies ein "Erlebnisweg", der (möglichst) alle touristischen Sehenswürdigkeiten der am Grünen Ring beteiligten Gemeinden untereinander verbindet?
- Ist dies eine am Wegwahlverhalten einer Verkehrsart orientierte Routenführung oder soll sie (möglichst) Angebote für alle touristisch infragekommenden Verkehrsarten machen?

Im Verständnis des ADFC sollen beim Konzept des Grünen Ringes Orte im Umland und deren Schönheiten für den sanften Tourismus erschlossen und miteinander verbunden werden, dies über eine mit dem Logo des Grünen Ringes gekennzeichnete Wegführung. Wichtigste anzusprechende Zielgruppe, auf die das Gesamtkonzept vorrangig auszurichten ist, sind die BewohnerInnen von Leipzig.

Mit der Zielstellung "sanfter Tourismus" und unter Beachtung der durchschnittlichen Weglängen der einzelnen Verkehrsarten kann das Wegekonzept für den Grünen Ring nur eine vorrangig auf die Belange der Radfahrenden, darüber hinaus auch auf die der Zufußgehenden ausgerichtete Routenführung sein.

Auf den Wegeverbindungen muß die Benutzung durch Kfz - soweit irgend möglich - ausgeschlossen sein. Denn: "Autospazierfahrten" sind mit dem Anspruch "sanfter Tourismus" nicht vereinbar. Und sie führen zu einer gravierenden Entwertung der Routen, von der alle anderen Touristen – ganz besonders "Sonntagsradler" und Familien mit Kindern – betroffen sind. Eine Konzeption der Wegeführung für alle prinzipiell infragekommenden Verkehrsarten birgt im übrigen die große Gefahr in sich, daß Autoverkehr in bisher wenig belastete Wohnstraßen oder "grüne" Wegeverbindungen hineingezogen wird.

Wegeführungen für Reiter und Wasserwanderer sind nicht Gegenstand der in diesem Rahmen angestellten konzeptionellen Überlegungen. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang nur, daß eine Führung von Rad- und Reitverkehr auf gleicher Verkehrsfläche ausgeschlossen werden muß. Entsprechende praktische Beispiele für die Unverträglichkeit von Radlern und Reitern kann man beispielsweise im Wermsdorfer Forst per Rad – im doppelten Wortsinn – "erfahren".

Durchaus bedenkenswert ist es allerdings, ob durch geeignete Einrichtung der Wege (vor allem des Belages) die Routen auch als Angebot für Inline-Skater ausgelegt werden können, denn es ist zu erwarten, daß diese umweltfreundliche Fortbewegungsart nicht nur ein kurzzeitiger Modetrend ist.

Radialen-Ring-System als Planungsansatz

Es gibt wissenschaftliche Erkenntnisse darüber, was für Bedürfnisse und was für ein Wegewahlverhalten "sanfte Touristen" haben.

Es gibt Analysen darüber, wie solche "grünen" Ringkonzepte im Umland anderer Großstädte, z. B. Frankfurt am Main oder Hannover, von den "sanften Touristen" angenommen werden - oder auch nicht.

Es gibt praktische "Erfahrungen" (im Wortsinn) von Radtouristen und vor allem auch von Radtourenleitern.

Daraus resultieren sehr klare Vorstellungen darüber, wie ein auf die Interessen der erwünschten Benutzergruppe(n), ausgerichtetes Wegekonzept für den sanften Tourismus ausgelegt sein muß.

Infage kommt dafür ein Radialen-Ring-System mit für Rad- (und Fuß-) Wanderer leicht überschaubarer und schlüssiger, also möglichst geradliniger Wegeführung. Das Grundgerüst müssen dabei die Schnittstellen der Radialen mit dem Ring sein. Der Lage der einzelnen Sehenswürdigkeiten kommt eine nachrangige Bedeutung zu. Als Radialen, deren Bedeutung als "Zubringer" zum Ring im übrigen nicht oft genug betont werden kann, haben neben den Radfahr-(Schnell-)Verbindungen ins Umland die ÖV-Linien mit ihren Haltepunkten an den Schnittstellen gleichermaßen Bedeutung.

Fixpunkte des zu entwickelnden Ringnetzes sind somit Stellen, die folgenden Kriterien genügen:

- Kreuzung mit einem attraktiven Radweg aus der Stadt heraus ins Umland (Radiale),
- gute Umstiegsmöglichkeiten in den ÖPNV (möglichst mit Direktverbindung ohne Umsteigen ins Stadtzentrum),

- Punkte, von denen aus möglichst viele Sehenswürdigkeiten auf Seitenwegen erreicht werden können,
- Punkte, von denen aus Radwegenetze in Nachbarregionen gut erreicht werden können.

Die konkreten Wegeverbindungen auf dem Grünen Ring müssen weitgehend ruhige Wege und Straßen, möglichst abseits vom Straßennetz sein, evtl. auch ohne Durchfahrt größerer Orte, was an einigen Stellen möglich und auch sinnvoll ist, z. B. am Pleißeradweg. In diesen Fällen sollten die Ortskerne, die im übrigen touristisch fast immer von Interesse sind, über "Stichverbindungen" mit Wegweisung angebunden werden. In jedem Falle muß versucht werden, die Ortskerne nur außerhalb verkehrsreicher Ortsdurchfahrten in den Grünen Ring einzubinden.

Generell sollten Sehenswürdigkeiten im und am Grünen Ring, die nicht nach den o. g. Prämissen in die direkte Routenführung hineinpassen, über solche "Stichverbindungen" oder "Schleifen" (die auch einen besonderen thematischen Bezug haben können) angebunden werden.

Dieser Planungsansatz steht mit der Grundidee des Grünen Ringes voll in Übereinstimmung. Auch das Konzept, neben dem großen Ring durch die Umlandgemeinden auch einen kleinen Ring zu entwickeln, der größtenteils im Stadtgebiet von Leipzig verläuft, wird ausdrücklich begrüßt.

Verbindung der Sehenswürdigkeiten als Planungsansatz

Eine direkte Verbindung aller Sehenswürdigkeiten auf dem Grünen Ring ist unzweckmäßig. Touristen, die tatsächlich systematisch den Empfehlungen des Grünen Ringes Leipzig folgen, sind mit Sicherheit die Ausnahme.

Typischer sind Leute,

- die nur bestimmte Ziele ansteuern, die sie dann auf möglichst kurzem Weg erreichen wollen,
- die sich z. B. für die mit einem großen "Schlenker" in der Wegeführung eingebundene berühmte Orgel in der Störmthaler Kirche eben nicht interessieren, und die dann über die – aus ihrer Sicht – unverständliche Wegweisung schimpfen,
- die sich einfach beim Radfahren erholen wollen und erst unterwegs ihre Ziele präzisieren, z. B. eine Gaststätte für die Pause oder den Abstecher zu einer attraktiven Sehenswürdigkeit,
- die die Route nur nutzen, um Ziele zu erreichen, die nichts mit dem Grünen Ring zu tun haben.

Natürlich müssen die Wünsche der Kommunen, welche ihrer Sehenswürdigkeiten über den Grünen Ring touristisch erschlossen werden sollen, in Rechnung gestellt werden.

Es reicht aber nicht aus, die von den Bürgermeistern genannten Punkte einfach miteinander zu verbinden. Das sich ergebende Zick-Zack, zum Teil über für Radfahrer unattraktive Wege, würde viele eher abschrecken. Das Radwegenetz wäre auch überfordert, wenn es zu eng auf reines Ortsmarketing festgelegt würde. Kurz: Es kann nicht die Aufgabe der Haupttrouten sein, den Gaststätten, Sportstätten etc. möglichst direkt Radfahrer zuzuführen. Nur eine an den Bedürfnissen und dem Verhalten der sanften Touristen orientierte Routenführung kann ein wesentliches Radfahrer-aufkommen sichern und bringt letztlich auch für die Kommunen mehr, als eine Routenführung, die versucht, die Radfahrer mit der Nase auf jede Sehenswürdigkeit zu stoßen.

Im übrigen muß eine "Zickzack-Führung" auch hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit des "Sich-Verfahrens" überdacht und allein aus Kostengründen heraus hinterfragt werden. Zick-Zack verlangt nämlich i. d. R. wesentlich mehr Wegweisungsschilder, als eine schlüssige Führung mit auf "abseits" liegende Sehenswürdigkeiten hinweisender Beschilderung.

Planungsetappen

Bei der vom ADFC Leipzig bearbeiteten Konzeption des Radwegenetzes für Sachsen sind in der 1. Phase erst einmal die Einzelinteressen der Kreise und Gemeinden gesammelt worden. Daraus ist dann ein Netzvorschlag, orientiert vor allem an Flußläufen und historischen Wegeverbindungen, erarbeitet und mit den betroffenen regionalen Akteuren abgestimmt worden. Erst dadurch konnte ein regionübergreifendes schlüssiges Netz entwickelt werden.

Bescheinigt man einem solchen (im übrigen nicht vom Leipziger ADFC entwickelten) Vorgehen Sinnhaftigkeit, dann befinden sich die Planungen zum Grünen Ring Leipzig in der Phase 1 = Bestandsaufnahme. Es wäre also zu früh, den jetzt vorliegenden Entwurf der Wegeführung als das Netz des Grünen Ringes Leipzig zu bestätigen.

Nach Auffassung des ADFC ist im Folgenden u. a. nötig:

- Entwicklung der konkreten Wegeführung für die Radialen von Leipzig ins Umland (entsprechende Untersuchungen laufen z. Z. im Auftrag des Amtes für Verkehrsplanung Leipzig).
- Definition der "Gelenkpunkte" zwischen den Radialen und den beiden Ringen.
- Konkrete Überlegungen zur Weiterführung der Radialen längs der Flüsse Elster-Luppe, Pleiße und Parthe. Ausbaufähig sind auch Routen entlang einiger kleiner

Flüsse wie Zschampert, Rietzschke (nördliche, östliche und südliche Rietzschke bei Rötha), Pösgraben - Träne, Gösel oder Wiesengraben.

- Klärung der Anbindung an das Radfernwegenetz, insbesondere an den Muldental- und Saale-Radwanderweg. Einige Überlegungen dazu sind in der Anlage skizziert.
- Einbeziehung auch eines Planungshorizontes "Grüner Ring 2005" (oder (2010)), um die Entwicklungspotentiale solcher Objekte, wie beispielsweise Tagebau Breitenfeld, in das Gesamtkonzept integrieren zu können.

Anmerkungen zu Routenabschnitten

Auch wenn bisher – wie ausführlich erläutert – keine Bewertung des Routenkonzeptes insgesamt möglich ist und damit die Sinnhaftigkeit einzelner Abschnitte natürlich auch nur eingeschränkt beurteilbar ist, sollen in Folgenden doch einige Hinweise zu einzelnen Teilstrecken gemacht werden.

1. Der Verlauf des großen und kleinen Grünen Ringes auf gleichem Weg, wie im Norden und Westen tw. geplant, wird nicht befürwortet. Vielmehr - und das gilt gleichermaßen für andere Bereiche ist ein Abgleich mit dem z. Z. für die Stadt Leipzig in Erarbeitung befindlichen Hauptroutenkonzept zwingend.
2. Ebenso zwingend ist die Einbeziehung der bereits im Stadtgebiet mit Wegweisung versehenen 5 Radhaupttrouten in die Überlegungen zur Wegeführung, vor allem für den kleinen Ring. Damit können sehr leicht überflüssige Parallelführungen vermieden werden. Die Radroute "Östliche Gärten" ist südlich der Neuen Messe beispielsweise entlang der Gogelstraße ausgeschildert.
In diesem Bereich wäre jedoch auch zu prüfen, ob der kleine Ring u. U. besser entlang der Messeallee und über die schöne Ausgleichsfläche östlich der Messe geführt werden sollte.
3. In keinem Falle sollte der Große Ring über die hochbelastete Linkelstraße sondern muß weiter nordwestlich, ohne den großen "Schlenker", geführt werden.
4. Die umwegige Führung durch die Sternsiedlung Leipzig Nord muß begradigt werden.
5. Zwischen Frankenheim und Luppe bietet sich eine Führung am Zschampert an.
6. Überaus wichtig ist eine Trasse durch die neue Harth nach Zwenkau.

7. Die nördlich Böhlen konzipierte Route muß in jedem Falle an den Bahnhof Böhlen angebunden werden.
8. Im Oberholz sollte die Route besser an den DB-Haltepunkt anbinden. In Störmthal ist es sinnvoller, Kirche, Gasthaus und die Aussicht auf das Tagebauloch als Stichroute an das Hauptnetz anzubinden, zumal auch die jetzt von Störmthal Richtung Süd vorgeschlagene Wegeverbindung für Radfahrende kaum benutzbar ist.
9. Die überaus umwegigen Führungen durch Taucha und Borsdorf sowie durch das Zwenkauer Eichholz müssen auch begradigt werden.
10. Zwischen verschiedenen Orten, z. B. zwischen Liebertwolkwitz und Wachau, gibt es derzeit keine für sanfte Touristen benutzbare Wegeverbindung. Solche Abschnitte sollten definitiv als Netzunterbrechung im Grünen Ring gekennzeichnet werden, um deutlich zu machen, daß hier, im Sinne des Gesamtanliegens, dringender Handlungsbedarf für einen Wegeneubau besteht.

Thematische Routen

Die Aktivitäten zum Angebot thematischer Wegeführungen werden sehr unterstützt. Hier müssen besonders auch die beim Grünflächenamt schon vorhandenen Überlegungen weiterentwickelt werden. Interessant könnten sicher auch Routenangebote sein zu Spezial-Themen, wie

- Wasserstadt Leipzig: die Stadt mit Fahrrad an den Gewässern erleben, verknüpft mit Gastronomie und z. B. dem Schleußiger Bootsverleih,
- Panorama-Tour: Verknüpfung der Panoramapunkte auf den Scherbelbergen und anderen Aussichtstürmen.

Solche Routen sollten über entsprechende Faltblätter oder Spezialkarten bekannt gemacht werden, nicht jedoch mit einer Wegweisung beschildert werden, wie dies jetzt für die im Norden von Leipzig konzipierte Tour zur Umwelttechnik geplant ist. Der Kostenaufwand für die Schilder steht angesichts der Menge der benötigten Standorte in keinem Verhältnis zum Nutzen, wird höchstwahrscheinlich zu einem kaum überschaubaren Schilderchaos führen und ist finanziell überdies ohnehin so nicht durchzuhalten.

Die geplante Route zur Umwelttechnik sollte im übrigen keinesfalls am Güterverkehrszentrum enden, es sei denn, man will darauf hinweisen, daß durch solche gigantischen Anlagen mit riesigem Einzugsbereich über die drastische Zunahme der

mittleren Wegelänge bis zum Zielpunkt neuer Autoverkehr und damit neue Umweltbelastungen erzeugt worden sind. Dieser Sachverhalt ist aber einem Touristen am Güterverteilzentrum selbst kaum vermittelbar.

Benutzungsbedingungen

Für die BenutzerInnen des Grünen Ringes ist die Kenntnis dessen, was sie auf den einzelnen Abschnitten erwartet, von zentraler Bedeutung.

Für die Radtouristen am wichtigsten sind folgende Angaben:

- Qualität des Wegebelauges, möglichst auch Aussagen darüber, ob der Weg auch ganzjährig benutzbar ist,
- Kfz-Belastung, am besten auch Kfz-Fahrgeschwindigkeiten auf den nicht autofreien Netzabschnitten,
- Hinweise auf problematische oder gar gefährliche Querungsstellen von Autostraßen.

Wünschenswert wären auch Angaben zu den Wegebreiten und den Nutzungsintensitäten – damit auch zu dem möglichen Konfliktpotential zwischen Radtouristen und Wanderern. Bis auf das Kriterium Belagqualität sind alle diese Angaben für Fußgänger genauso wichtig wie für Radler.

Abschnitte, die hinsichtlich Breite und Belag auch für Inline-Skater gut benutzbar sind, sollten als solche gekennzeichnet werden.

Zum anzustrebenden Belag der Wege sind Abstimmungen dahingehend sehr dringlich, wie mit Netzabschnitten umzugehen ist, die mehr oder weniger regelmäßig von Kfz befahren werden, also Land- und Forstwirtschaftswege sowie solche Wege, auf denen die illegale Benutzung von Kfz nicht verhindert wird oder werden kann.

Die gleiche Problemlage existiert bei größerem Gefälle des Weges.

Sandgeschlämmte Schotterdeckschichten scheiden hier aus ökologischen und gleichermaßen aus ökonomischen Gründen aus. Denn: Solche Wege sind schnell erodiert bzw. wieder zerfahren, geraten damit bei den sanften Touristen in Verruf und die andauernde Wiederinstandsetzung wird letztlich unbezahlbar.

Obwohl diese Zusammenhänge seit eh und je bekannt sind, wurden und werden sie immer wieder außer acht gelassen, im Stadtgebiet von Leipzig z. B. am Weg östlich der

Weißer Elster zwischen Knauthain und Lauerschem Weg, bei den Wegen in der Messe-Ausgleichsfläche östlich der Gypsbergstraße, durch die die Hauptroute "Östliche Gärten" verläuft, beim ebenfalls neu gebauten und erst unlängst eingeweihten Abschnitt des Parthenradweges zwischen Schwimmhalle Schönefeld und Volbedingstraße.

Eine Fachdiskussion über die Einsatzmöglichkeiten von Drainbelag, Ökopflaster, Geolen und anderen neuen Angeboten auf dem Markt ist seit langem überfällig.

Grüner Ring und öffentlicher Verkehr

Zu den Benutzungsbedingungen des Grünen Ringes im erweiterten Sinne ist der Zubringerdienst durch den ÖPNV zu zählen. Große Bedeutung hat dabei der Zu- und Abgang zu den Haltepunkten und den ÖV-Fahrzeugen selbst, ganz besonders natürlich mit dem Fahrrad.

Hier gibt es eine ganze Menge von Verbesserungsmöglichkeiten, die im Einzelnen überprüft werden müssen. Dies betrifft z. B. auch die Mitnahmemöglichkeiten bei den LVB. Aktivitäten sind auch hinsichtlich der Integration der Fahrradmitnahme in den künftigen Mitteldeutschen Verkehrsverbund und in die MDV- oder DB-Freizeittickets für das Wochenende nötig.

Instandhaltung

Der Ruf des Grünen Ringes in der Öffentlichkeit als attraktive Naherholungsmöglichkeit steigt und fällt mit der Einrichtung und Bewahrung eines zuverlässigen Benutzungsstandards. Die Belagsproblematik ist schon angesprochen worden. Fast genauso wichtig ist auch eine verlässliche Wegweisung. Wenn diese nicht ständig instandgehalten wird, ist sie schnell fast komplett unbrauchbar. Denn: Vertrauenswürdig und benutzbar ist sie nur, wenn sie lückenlos ist - und bleibt.

Da mit Sicherheit einige Gemeinden mit dieser Instandhaltung überfordert sein werden, empfiehlt es sich dringend, diese Aufgabe dem Kreis zu übertragen.

Die Einrichtung einer koordinierenden Stelle dürfte in diesem Zusammenhang zwingend sein. Zu überlegen ist, ob diese Aufgabe von einem Zweckverband Grüner Ring ausgefüllt werden könnte.

Verteiler: Frau Zabojnik-Weber, AG Grüner Ring

Herrn Dr. Aegerter, Leiter Amt für Umweltschutz
Herrn Gormsen, Leiter AG Tourismus
Herrn Tschense, Beigeordneter für Umwelt
Herrn Dieck, Landrat Landkreis Leipziger Land

Leipzig, den 10.02.1998

An der Positionsbildung des ADFC waren beteiligt:

Andreas Boos

Michael Gloßat, zugleich Fahrradbeauftragter der Stadt Leipzig

Dr. Leonhard Kasek, zugleich freier Mitarbeiter im Grünen Ring

Fritjof Mothes, zugleich freier Stadt- und Verkehrsplaner und Projektbearbeiter
Radhaupttroutennetz Leipzig

Ulrich Patzer, zugleich Verkehrsökologe im Amt für Umweltschutz

Claus Petzold

Gottfried Sasse, zugleich Projektbearbeiter Radfernwegenetz Sachsen und
Kirchentagsradrouten Leipzig

Michael Schaaf, zugleich Projektbearbeiter Muldental-Radweg, Elster- und
Kanalradweg, Netzkonzept Ostraumprojekt Leipzig

Günter Schwahn, zugleich Projektbearbeiter Euregio egrensis Radwanderweg und
Radweg Mühlenregion Nordsachsen

Bernd Starkloff

Jörg Thiemann-Linden, zugleich freier Stadt- und Verkehrsplaner

Hansgeorg Thieme