

Stadt Leipzig  
Amt für Verkehrsplanung

04092 Leipzig

Leipzig, 4. Juli 2001

# Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs, Leipzig – die fahrradfreundliche Großstadt

## Stellungnahme des ADFC Leipzig e. V. und des Ökolöwe – Umweltbund zum Entwurf vom April 2001

---

Der ADFC Leipzig hat sich – in Abstimmung mit dem Ökolöwen – intensiv mit dem vorliegenden umfangreichen Konzeptentwurf auseinandergesetzt, motiviert durch die Auffassung, dass damit die Stadtverkehrsentwicklung in unserer Stadt für die nächsten Jahre wesentlich geprägt und zukunftsfähig gestaltet werden kann. In den Prozess der Meinungsbildung haben sich um die 20 Aktive eingebracht.

Das vorgelegte Konzept, in dem praktisch alle Belange der Radverkehrs hinsichtlich ihrer Potentiale beleuchtet worden sind, wird insgesamt seitens des ADFC ausdrücklich begrüßt. Nach unserer Einschätzung ist es insgesamt geeignet, die anspruchsvolle Zielstellung zu erreichen, Leipzig zu einer der fahrradfreundlichsten Großstädte in Deutschland zu entwickeln.

Im Einzelnen geben wir zum Entwurf die folgende Stellungnahme ab:

### 1. Ratsbeschluss

Wir gehen zunächst davon aus, dass das **Gesamtkonzept**, so wie in Punkt 1 des Beschlusstextes vom 15.03.2000 formuliert, dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt wird. Im Anschreiben vom 15.05.2001 mit der Bitte um Stellungnahme steht jedoch, dass dem Stadtrat nur Punkt 15 – Radverkehrs-Förderprogramm zum Beschluss vorgelegt werden soll. Wenn das tatsächlich so gehandhabt werden sollte, muss aber in jedem Falle auch der Finanzierungsplan direkt beschlossen werden und im Beschlusstext eine eindeutige Verbindung zum Gesamtkonzept hergestellt werden, damit dessen Verbindlichkeit für das künftige Verwaltungshandeln und für spätere politische Beschlüsse zum Themenkomplex gewährleistet ist.

In der Begründung des Beschlusstextes sollte auch darauf verwiesen werden, dass seit etwa drei Jahren auch auf Bundesebene die große Bedeutung des Fahrrades für ein integriertes Verkehrssystem erkannt und ganz aktuell in dem **Antrag der Bundestags-Fraktionen** von SPD und Bündnis 90/Die Grünen „FahrRad – für ein fahrradfreundliches Deutschland“ konkretisiert worden ist. Ebenso „brandneu“ sind die **Initiativen der Sächsischen Landtags-Fraktionen** von SPD (Große Anfrage zu Hindernissen für mehr Radverkehr) und PDS (Antrag zur Förderung des Radverkehrs).

## 2. Abwägung

In Anbetracht der weit reichenden Bedeutung dieses Konzeptes gehen wir davon aus, dass die Auswertung und Abwägung der einzelnen Stellungnahmen in einem Abwägungsprotokoll transparent gemacht wird.

## 3. Vorgaben und Planungsgrundlagen (S. 6)

- a) In den Verkehrspolitischen Leitlinien für Leipzig ist festgelegt, mindestens 7 % der Straßenbaumittel für Radverkehrsförderung einzusetzen sind – bitte ergänzen!
- b) Von den (ehrenamtlich entstandenen) Fachbeiträgen des ADFC zum Radverkehr in Leipzig ist leider nur die umfassende Studie zu „Radfahrstreifen in Leipzig“ erwähnt. Es fehlen – um nur die Wichtigsten zu nennen:
- Radverkehr in Leipzig – Zustand, Probleme und Entwicklungsmöglichkeiten aus der Sicht der Radfahrer. –  
Arbeitsgruppe Radverkehr der Leipziger Umweltgruppen, 1988, 275 S., 93 Abb., 55 Lit.  
(Diese sehr umfangreiche Studie ist zwar auf S. 12 benannt, sollte aber auch in dieser Aufzählung nicht fehlen.)
  - Tempo 30 für alle Leipziger Wohngebiete. –  
ADFC Kreisverband Leipzig + Ökolöwe Umweltbund Leipzig, März 1991, 13 S., 24 Lit.
  - Beschilderung für und gegen Nichtmotorisierte. –  
ADFC Kreisverband Leipzig, März 1993, 13 S., + 8 Anlagen
  - Erst kommen die Fußgänger, dann die Radfahrer ... Anspruch an die Verkehrsplanung und die Realität in Leipzig. –  
ADFC Kreisverband Leipzig, Mai 1995, 19 S., 24 Abb.
  - Radwegequalitätsprüfung in Leipzig – das Prüfergebnis der Benutzer. –  
ADFC Leipzig e. V., Dezember 1998, 23 S., 14 Abb.

Diese Arbeiten sollten auch ins Literaturverzeichnis (S. 211 ff) übernommen werden.

## 4. Potenziale für den Radverkehr (S. 8)

- a) Radfahren ist auch aus **klimatischen Gründen** sehr angenehm in Leipzig: Im Vergleich zu großen Teilen des übrigen Bundesgebietes gibt es relativ geringe Niederschlagsmengen und entsprechend wenig Regentage!
- b) „*Viele Menschen haben kein Auto zur Verfügung* ...“ Ergänzt werden muss, dass gemäß der statistischen Angaben des Amtes für Verkehrsplanung immer noch 4 von 10 der Leipziger Haushalte ihren Mobilitätsanspruch ohne Auto realisieren (müssen).

- c) **Investitionskosten** (vorletzter Anstrich auf S. 8): Der Hinweis, dass das Kosten-/Nutzen-Verhältnis beim Radverkehr um eine Größenordnung (!) günstiger als für Autostraßen ist, muss viel deutlicher herausgestrichen werden, damit dieser Fakt, der u. a. im „Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland“ benannt ist, endlich auch entscheidungsrelevant bei Politik und Verwaltung wird, wenn es um Investitionen für die Radverkehrs-Infrastruktur geht!
- d) **Schadstoffreduzierung** (S. 9, 4. Anstrich v. u.): Einfügen: Nicht zuletzt sind die zunehmenden verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffbelastungen Gründe für die Stadtfucht vieler Menschen, vor allem von Familien.

## 5. Fahrrad als Wirtschaftsfaktor (S. 10)

Bitte ergänzen: An unseren typischen Geschäftsstraßen z. B. ist der Radverkehr auch ein Wirtschaftsfaktor und muss entsprechend gefördert werden.

## 6. Radfahren und Gesundheit (S.10)

Ausdrücklich sollte in diesem Zusammenhang auch auf den positiven Einfluss des Radfahrens auf die Entwicklung von Kindern und Jugendlichen hingewiesen werden: Neben den erwähnten positiven gesundheitlichen Effekten kommt bei ihnen hinzu, dass Kinder, die z. B. ihren Schulweg selbständig zurücklegen, sportlicher und selbstbewusster sind und sich besser in ihrer Umgebung orientieren können als mit dem „Mama-Taxi“ transportierte Gleichaltrige.

Die Werbung für's Radfahren muss auch massiv in alle Gesundheitskampagnen einbezogen werden, wie z. B. in die z. Z. laufende „Abspeckkampagne“.

Im Konzept sollte darauf hin gewiesen werden, dass auch auf Bundesebene der große volkswirtschaftliche Nutzen regelmäßigen Radfahrens breiter Bevölkerungsschichten erkannt ist (s. den Abschnitt „Radfahren nutzt der Gesundheit“ im unter Punkt 1 unserer Stellungnahme genannten Bundestags-Antrag). Ebenso nötig ist an dieser Stelle ein Verweis auf die von mehr als 50 europäischen Staaten verabschiedete WHO-Charta „Verkehr, Umwelt und Gesundheit“, London, Juni 1999.

## 7. Tabelle Radverkehrsanlagen (S. 13)

Aus den angegebenen Längen und Flächen ergibt sich die durchschnittliche Breite für

- Radwege = 2,02 m
- Radfahrstreifen = 1,50 m.

Der Wert für die Radwege würde zwar den Mindestbreiten-Forderungen für die Benutzungspflicht auf Hauptverbindungen des Radverkehrs genügen, ist aber mit der Leipziger Realität leider nicht in Übereinstimmung.

Die angegebene Durchschnittsbreite für Radfahrstreifen liegt knapp über der Mindestbreite. Dieser Tatbestand unterstreicht die in Leipzig praktizierte, schon vielfach seitens des ADFC kritisierte unausgewogene, nicht mit ERA und EAHV verträgliche Querschnittsaufteilung der Fahrbahn.

## 8. Statistische Daten und Modal Split (S. 14)

- a) Die bisher verfügbaren Aussagen sind sehr grob. Genauere Daten wären für einen gezielteren Mitteleinsatz, d. h. für eine nachfrageorientierte Planung, sinnvoll. So bleibt bei Modal Split-Erhebungen immer unklar, wer wann, wo und warum mit dem Rad fährt bzw. das Rad nicht benutzt. Entscheidende Größe der Nicht-Radnutzer sind doch v. a. auch Einpendler. Die **SrV-Erfassungen** dürften dem entsprechend **nicht nur auf das Stadtgebiet beschränkt** sein. Sie müssten auf den Einzugsbereich von Leipzig erweitert werden. Eine Differenzierung der mit dem Rad zurückgelegten Wege nach sozialen Gruppen und Wegezwecken wäre sehr sinnvoll, um entwickelbare Potenziale gezielt nutzen zu können.
- b) Entsprechende Daten zur Wahrnehmung der Radinfrastruktur, von Wünschen und Anforderungen durch die (potenziellen) Nutzer wurden im Rahmen einer **repräsentativen Haushaltsbefragung** im Frühjahr 2001 durch Studenten des Instituts für Geographie der Universität Leipzig erhoben, mangels finanzieller Mittel im Rahmen studentischer Arbeiten jedoch nur ansatzweise ausgewertet. Ein fundierter Endbericht zu der Umfrage könnte als Ergänzung zum vorhandenen Handlungskonzept sinnvoll sein. Er sollte angefragt und – so weit erforderlich – ggf. finanziert werden.
- c) Sehr nützlich ist in diesem Zusammenhang sicher auch eine gezielte Befragung im Rahmen der vom Amt für Statistik und Wahlen jährlich durchgeführten **Bürgerbefragungen**, da bei entsprechendem Wiederholungszyklus vermutlich am ehesten auch Aussagen zu Verhaltensänderungen erfasst werden können.

## 9. Unfallanalyse und Verkehrssicherheit (S. 20ff)

- a) Selbstverständlich müssen Unfallschwerpunkte entschärft werden, aber Unfallzahlen dürfen trotzdem nicht schön geredet werden. Eine Unfallanalyse allein ist als Grundlage für das Aufspüren von Verkehrssicherheits-Defiziten ungeeignet. Diese Analyse markiert nicht zwangsläufig alle Bereiche, an denen Sicherheitsdefizite vorherrschen. Denn: Verkehrsteilnehmer **meiden potenzielle Gefahrenpunkte** gehen zu defensivem Fahrverhalten über: Einige Bevölkerungsgruppen trauen sich gar nicht mehr mit dem Rad auf die Straße. Andererseits nehmen Radler Umwege über das Nebennetz in Kauf und befahren vorwiegend Strecken, an denen sie sich sicher fühlen. So befahren z. B. nur wenige Radler solche „Radfahr-Verhinderungsstrecken“ wie die innere Lützner Straße, die Eisenbahnstraße, die östliche Jahnallee oder den Westplatz ... Sie weichen auf Nebenstraßen aus und meiden diese Streckenabschnitte. An zahlreichen, für Radler sehr gefährlichen und eigentlich sehr bedeutsamen Streckenabschnitten, kommt es aus diesem Grund zu sehr wenigen Unfällen, was nicht zu falschen Rückschlüssen hinsichtlich der Verkehrssicherheit verleiten darf. – Inwieweit bzw. wo diese These tatsächlich zu trifft, nach der Radfahrer potentiellen Gefahrenpunkten ausweichen, sollte durch entsprechende Untersuchungen im Rahmen der ohnehin anstehenden Unfallanalyse (s. u.) verifiziert werden. Entsprechende konkrete Aussagen haben große Bedeutung für die zukünftige Gestaltung des Radwegenetzes in unserer Stadt.
- b) Die **Analyse der Unfallursachen** muss umgehend für alle aufgelisteten Unfallschwerpunkte veranlasst werden, denn erst danach können zielführende Gegenmaßnahmen an den nun als mit hohen Sicherheitsdefiziten bekannten Stellen veranlasst werden. Hier ist – zumindest bei einem Großteil der in der „Unfall-Hitliste“ benannten Stellen – durchaus „Gefahr im Verzuge“ zu attestieren! Deshalb muss dazu ein konkreter, **sehr zeitnaher Terminplan** vorgelegt werden.

- c) Im Rahmen der Ursachenforschung müssen auch die bei uns vielfach vorhandenen Sicherheitsdefizite im Zusammenhang mit **Grünpfahl an Zweirichtungs-Radwegen** entschärft werden. Diese Kombination ist nach der gültigen Verwaltungsvorschrift zur StVO genau dann gar nicht zulässig ist, „*wenn der freigegebene Radverkehr auf dem zu kreuzenden Radweg für beide Richtungen zugelassen ist oder der Fahrradverkehr trotz Verbotes in der Gegenrichtung in erheblichem Umfang stattfindet und durch geeignete Maßnahmen nicht ausreichend eingeschränkt werden kann.*“ Trotzdem gibt es das aus DDR-Zeiten vertraute Blechschild an mehreren solchen Stellen, sanktioniert durch Sondergenehmigungen des Regierungspräsidiums. Mehrfache ADFC-Proteste, selbst Hinweise auf schwere Radfahrerunfälle, haben bisher keine Änderungen bewirkt. – Analoge Sicherheitsdefizite gibt es auch an mehreren Stellen durch die Kombination von **Grünpfahl und Aufstellflächen für Radfahrer** vor den Kfz.

## 10. „Unfall-Hitliste“ (S. 26)

- a) Der **überwiegende Teil** der hier aufgelisteten Straßen **hat Radwege**. Und das ist gar nicht merkwürdig. Es entspricht allen bekannten wissenschaftlichen Untersuchungen zur Sicherheit des Radverkehrs: Radwege sind an Kreuzungen gefährlicher, als die Führung auf der Fahrbahn – auch, wenn man die Radverkehrs-Stärke berücksichtigt. Trotz der defensiven Fahrweise der meisten Radfahrer und gerade derer, die lieber "sicher" auf dem Radweg fahren. Dabei ist der Unterschied in der Sicherheit beim Fahren auf dem Radweg oder auf der Fahrbahn bei kleinen Kreuzungen (Einmündungen untergeordneter Straßen) und an freien Rechtsabbiegern besonders groß: Das Risiko bei Radwegführung beträgt ein Vielfaches dessen bei Fahrbahnführung. Es ist an großen Kreuzungen (mit Lichtsignalanlagen) nicht ganz so groß, aber nachweisbar. Ein (möglicherweise vorhandener) Sicherheitsgewinn auf den Streckenabschnitten zwischen Kreuzungen bzw. Einmündungen kann dies nicht aufheben. So passierten nach Zählungen der Landesschutzpolizei in Berlin 75% der schweren und tödlichen Fahrradunfälle auf Radwegen, obwohl nur 10% der Straßen dort Radwege haben – siehe den aktuellen Beitrag dazu in RadZeit, ADFC Berlin, Heft 3/2001, S. 20!
- b) **Bayerischer Platz** (S. 27) – Lösungsvorschlag: Rechtsabbieger grundsätzlich (d. h. alle 4 Richtungen) nur mit eigener Grünphase oder aber den auf S. 76 angebotenen Lösungsvorschlag schnellstens umsetzen. Weiterhin: Erleichterungen für links abbiegende Radfahrer. Im Grunde läuft das auf die 1993 von den Gutachtern eindeutig favorisierte (dann aber nicht realisierte) Radverkehrsführung (i. w. über Fahrbahn-Markierungen) hinaus. Möglicherweise wäre dadurch der Bayerische Platz nicht in der „Unfall-Hitliste“ enthalten. – Nötig ist auch, dass endlich das schon so oft kritisierte Ende des Radweges an der Einmündung der Riemannstraße entschärft wird!
- c) **Prager Straße/Gerichtsweg**: Bei starken Kfz-Abbiegeströmen und gleichzeitig starkem Rad-Geradeausverkehr kann die Verkehrssicherheit nur über eine konfliktfreie Grünphase für rechts abbiegende Autos und geradeaus fahrende Radler gewährleistet werden! Da dann für die Radfahrer wohl nur die Mindestgrünzeit übrig bleibt, kann die nötige Akzeptanz der Wartezeiten – und damit wiederum die Verkehrssicherheit – sicherlich nur über Doppelanwurf erreicht werden.

## 11. Ergebnisse neue Ortsteile (S. 28)

Den überhöhten Geschwindigkeiten auf Ortsdurchfahrten (besonders abends und nachts) muss durch Verkehrsberuhigung und verstärkte Geschwindigkeitskontrollen begegnet werden! Dadurch erhöht sich nicht nur die Sicherheit für Radler!

## 12. Unfallzahlen im Städtevergleich (S. 28)

Die auffällig geringe Unfallbelastung bei Leipziger Radlern im Städtevergleich könnte auch darauf zurückzuführen sein, dass hier (noch) vorwiegend soziale Gruppen mit dem Rad unterwegs sind, die in der Lage sind, sich auch ohne dichtes Radverkehrsnetz im hektischen Stadtverkehr relativ sicher fort zu bewegen (z. B. Studenten). Eine „Radfahrkultur“ von unsicheren und sensiblen Fahrern wie Kindern und Jugendlichen auf dem Schulweg ist in Leipzig im Vergleich zu anderen Städten, wie z. B. Münster, noch nicht ausgeprägt, was eine Ursache der relativ geringen Unfallzahlen sein kann. So darf man aus „nackten“ Unfallzahlen keine voreiligen Rückschlüsse auf die generelle Verkehrssicherheit ziehen.

## 13. Nachrüstung von Radverkehrsanlagen (S. 34)

Die Forderung steht im Widerspruch zur Aussage S. 33: *„Einige der unfallreichsten Straßen verfügen über Radwege.“*

In diesem Zusammenhang muss die Frage erlaubt sein, in wie weit diese Unfallträchtigkeit etwas mit der verordneten **Benutzungspflicht** solcher Radwege zu tun hat, die die verbindlichen Qualitätskriterien für benutzungspflichtige Radwege gemäß „Radlernovelle“ von 1997 definitiv nicht erfüllen. Von besonderer Bedeutung ist dabei, ob der Typ „routinierter Schnellradler“ auf solchen „schlechten“ Radwegen vielleicht gar mehr gefährdet ist, als wenn er im Kfz-Strom „mit schwimmt“. Im Interesse der Verkehrssicherheit der Radfahrer müssen sich solche gerade zu aufdrängenden Fragen, die nicht nur unter den Fachleuten, sondern auch in der „Radlerszene“ immer stärker thematisiert werden, eingehender untersucht werden.

## 14. Zielnetz – „Kirchentagsrouten“ (S. 35)

Die seinerzeit für den Kirchentag entstandenen Radrouten (Messeroute, Völkerschlachtroute und ‚Östliche Gärten‘) entstanden nicht auf Basis von Vorschlägen des Grünflächenamtes. Sie waren eine Initiative des ADFC. In Vorgesprächen mit den Organisatoren des Kirchentages war angeregt worden, eine vom Kirchentag gewünschte (temporäre) Radwegweisung zwischen den Hauptaktionsorten (Innenstadt, Alte und Neue Messe) dauerhaft zu konzipieren und einzurichten. Die Wegweisungs-Konzeption hat dann der ADFC im Auftrag der Stadt erarbeitet.

## 15. Radrouten – Ausstattung und Wartung (S. 35)

Die kritischen Hinweise auf die Defizite an den Radrouten können nur unterstrichen werden: Bei der Konzipierung der Routen ist seinerzeit von den Bearbeitern jeweils eine detaillierte Bestandsaufnahme mit Maßnahmenliste zusammengestellt worden, mit der die Route zu einer wirklich attraktiven Wegeverbindung mit überdurchschnittlichem Sicherheitsstandard und Fahrkomfort qualifiziert werden sollte. Die Maßnahmen sind bisher nur ansatzweise umgesetzt worden. Im Konzept sind Aussagen erforderlich, wie diese Defizite schrittweise beseitigt werden können.

Die genannte unzureichende Wartungs-Häufigkeit betrifft nicht nur die Wegweisungs-Schilder sondern auch die Wege-Reinigung.

## 16. Erfahrungen mit Radrouten (S. 38)

In den Niederlanden werden Radrouten mit Hilfe von rechnergestützten Systemen erarbeitet. Schon Klein- und Mittelstädte benutzen entsprechende Softwarepakete, die es ermöglichen

sehr gezielt die günstigsten Routenverläufe für Radler zu erfassen. Vielleicht könnte die Stadt Leipzig von den Erfahrungen der niederländischen Kollegen profitieren und ein entsprechendes Pilotprojekt starten. Durch derartige Strategien der professionellen Radrouten-Planung könnte verhindert werden, die verfügbaren Mittel am Bedarf vorbei zu verplanen!

## 17. Radrouten – Namen, Logo, Wegweisung

- a) Die bei der Konzipierung der einzelnen Routen seinerzeit jeweils vorgeschlagenen **Namen** sind bisher nur in Fachkreisen bekannt. Die Namen müssen verbindlich festgelegt und entsprechend popularisiert werden.
- b) Zumindest die Haupt-Radrouten sollten auch mit einem **Logo** (u. E. nicht mit Farbe oder Nummer) gekennzeichnet werden. Das vereinfacht nicht nur das Fahren auf solchen Routen; es ist ebenso wesentlich für die Unterscheidung von Nebenrouten und -zielen. Bisher gibt es Logos – außer beim Grünen Ring – nur für die Völkerschlachtroute und die Messerroute (aber das jeweils auch nur stadtauswärts – warum eigentlich?). Für die Route Östliche Gärten gibt es bereits einen Vorschlag für ein Logo. Es sollte möglichst bald eine Ausschreibung für Logo-Vorschläge geben, so wie das beim Logo für den Grünen Ring mit einem sehr schönen Ergebnis praktiziert worden ist.
- c) Eine **Wegweisung** sollte eigentlich selbstverständlicher Bestandteil einer Haupt-Radrouten sein. An ausgewählten Stellen der Haupt-Radrouten, d. h. bei Abzweigungen zu wichtigen Zielpunkten und an Kreuzungen mit anderen für Radfahrer bedeutsamen Verbindungen, müssen natürlich auch Hinweisschilder stehen. Der Hinweis der Gutachter darauf, dass dies bei der Wegweisung für den Grünen Ring ergänzt werden muss, wird unterstützt. Es sind auch Festlegungen erforderlich, wann die im FahrRad Stadtplan gekennzeichneten Routen mit Wegweisung ausgestattet werden.

## 18. Radrouten – Einzugsbereich

Die Angaben dazu auf S. 39 und 42 müssen miteinander abgeglichen werden.

## 19. Radrouten – Attraktivität (S. 40)

Hier sollten auch die Nachteile von Grünverbindungen genannt werden, damit sie bei der Gestaltung – soweit möglich – mit beachtet werden können:

- ▶ i. allg. längere Wege – die Hauptstraßen sind auch für den Radverkehr die Schnellverbindungen zwischen den Stadtteilen
- ▶ Querungsprobleme von Hauptstraßen – deren Beseitigung muss in Zukunft eine viel höhere Priorität bekommen als bisher!
- ▶ Defizite von Grünverbindungen hinsichtlich der sozialen Kontrolle – vor allem nachts
- ▶ das Hauptstraßennetz ist zumeist auch mit zahlreichen Zielpunkten für den Radverkehr ausgestattet – die typischen Leipziger Einkaufsstraßen!

## 20. Umleitung bei Baustellen

- a) Es bedarf endlich verbindlicher Festlegungen dahingehend, dass bei Sperrungen auf einer Radroute grundsätzlich eine **Umleitung auszuschildern** ist – genau, wie das ja im Hauptstraßennetz seit eh und je selbstverständlich ist.

- b) Der auf S. 64 getroffenen Aussage, dass „an Baustellen ... Radverkehrsführungen i. d. R. beachtet“ werden, muss widersprochen werden. Bei wegen Baustellen eingerichteten **Einbahnregelungen** wird der Radverkehr bisher nur in Ausnahmefällen davon ausgenommen, obwohl dies – natürlich unter Beachtung des Kfz-Aufkommens und der Fahrbahnbreiten – weit überwiegend möglich wäre. Die (für uns überaus unerwünschte) Folge sind so massenweise Regelverstöße durch Radfahrer.

## 21. Belagqualität (S. 52)

- a) Als Sofortmaßnahme kann eine **partielle Ausbesserung** des Belages z. B. bei Kopfsteinpflaster vorgesehen werden, in dem nur ein schmaler Straßenstreifen für die Radler abgedeckt wird – und sicher gestellt wird, daß dieser Streifen nicht zugeparkt werden kann! Ein nur schmaler Streifen ist erstens kostengünstiger, zweitens sollte es nicht das Ziel der Stadt sein, alle Pflasterstraßen zu asphaltieren, da glatter Asphalt ja bekanntlich zu Raserei einlädt und außerdem nicht unbedingt immer schick aussieht. Gleiches wird in anderen Städten nicht nur auf den Straßen (Beispiel = Potsdam), sondern auch in Grünanlagen und auf Waldwegen praktiziert. Dort werden schmale Streifen am Wegrand geteert, um zu verhindern, dass die Radler durch Schlamm und Pfützen fahren. Gleichzeitig wird durch derartige Maßnahmen eine unmäßige Flächenversiegelung verhindert sowie eine Entflechtung von Fußgänger- und Radverkehr auf gemeinsamen Wegen erzielt.
- b) Zum „**Wegebelag in Grüngebieten**“ gibt es eine im vorigen Jahr für die Verwaltung in Leipzig verbindlich eingeführte Festlegung, wann was zu verwenden ist. Dort steht beispielsweise, dass auf Wegen mit mehr oder weniger regelmäßigem Autoverkehr feste Beläge einzusetzen sind. Dessen ungeachtet ist unlängst zwischen Rohrteichstraße und Schwimmhalle Schönefeld der durch den massenhaften Kfz-Anliegerverkehr von Kleingärtnern (wieder einmal) total zerfahren gewesene Belag mit wassergebundener Decke erneuert worden. Damit sich solcherart Verschwendung knapper Tiefbaumittel möglichst nicht wiederholt, muss im Konzept – und natürlich auch in der Radverkehrs-Richtlinie! – nachdrücklich auf diesen Handlungsleitfaden hin gewiesen werden.
- c) Beim **Belagzustand** gibt es im **Nebennetz** besonders große Defizite. Dadurch werden verschiedene, eigentlich recht angenehme und stressfrei benutzbare Nebennetz-Verbindungen, die oft sogar sehr gut für eine Ausweisung als **Fahrradstraße** (!) geeignet wären, praktisch unbenutzbar. Beispiele dafür sind die Kochstraße, die Friedrich-Bosse-Straße, die Geibelstraße, die Holbeinstraße oder ein einzelner, aber überaus verkehrswirksamer Abschnitt in der Sebastian-Bach-Straße.
- d) Teilweise leiden auch Verbindungen vom Nebennetz **zu den Grünverbindungen** unter einem ausgesprochen schlechten Belagzustand, z. B. der zerfahrene Abschnitt an den Kleingärten in der Gorbitzer Straße und das Kopfsteinpflaster in der westlichen Mozartstraße.
- e) Viele BürgerInnen werden andererseits durch schlechte Fahrbeläge „vor ihrer Haustür“ überhaupt **von der Fahrradnutzung abgehalten**.
- f) Der ADFC ist gern bereit, seine Sicht auf die **Rangfolge der Nebennetz-Sanierung** ein zu bringen.

## 22. Tempo-30-Zonen (S. 52)

- a) „Tempo 30 für alle Leipziger Wohngebiete“ – diese Initiative von Ökolöwe und ADFC hat zu einem **Beschluss der Stadtverordneten** geführt, nach dem dies bis 1996 (!) stadtweit realisiert sein sollte. Iststand: nur etwa ¼ sind bisher ausgewiesen. –

Forderung:

Festlegung eines konkreten Termins im Radverkehrskonzept für die stadtweite Umsetzung. – Dies auch vor dem Hintergrund, dass

- ▶ dies anerkanntermaßen eine der kostengünstigsten und effektivsten Maßnahmen zur Radverkehrsförderung ist und
  - ▶ mit der letzten StVO-Novelle der Handlungsspielraum der Kommunen dafür deutlich erleichtert und vereinfacht worden ist.
- b) Die Sicherung des Radverkehrs an Straßen des Nebennetzes, z. B. durch Tempo-30-Zonen, ist der entscheidende Programmbaustein, um **Kindern und Jugendlichen** als noch unsicheren Verkehrsteilnehmern die Nutzung des Leipziger Radrouten-Netzes zu ermöglichen. Kindern und Jugendlichen muss die Möglichkeit gegeben sein, „von der Haustüre“ sicher zum nächsten Anschlußpunkt des Radrouten-Netzes zu gelangen. Ansonsten fallen sie als Nutzergruppe des Radverkehrs-Netzes komplett heraus.
- c) Die einfache Ausweisung als Tempo-30-Zone führt erfahrungsgemäß – insbesondere (aber nicht nur) in gründerzeitlichen Vierteln mit breiten Straßenquerschnitten – nicht immer zu den gewünschten Entschleunigungs-Effekten für den Autoverkehr und damit zur Sicherung der Nichtmotorisierten. Vor diesem Hintergrund ist je nach örtlichen Gegebenheiten unbedingt die Notwendigkeit von **ergänzenden Baumaßnahmen** zu prüfen, wie alternierendes Parken, Fahrbahneinengungen, Bepflanzung, Gehwegnasen, Inseln etc. Auch Aufpflasterungen dürfen in diesem Zusammenhang für Leipzig nicht länger (mehr oder weniger) tabu sein! Als „**Berliner Kissen**“ ausgeführt, können sie die erforderliche Geschwindigkeitsdämpfung tatsächlich erzwingen und sind für Busse oder Notfall-Fahrzeuge eben so kein Hindernis (jedenfalls wenn sie mit den richtigen Abmessungen gebaut sind!) wie für Rad fahrende.
- d) Nötig ist auch – ganz konkret unter dem unter b) genannten Aspekt! – die Notwendigkeit schärferer **Geschwindigkeitskontrollen** in *den* Tempo-30-Zonen zu prüfen, wo eine wirksame Verkehrsberuhigung nicht erreicht wird. Die im vorigen Punkt unserer Stellungnahme geforderte Belagsanierung im Nebennetz muss ebenso hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Geschwindigkeitsniveau und evtl. erforderlicher häufigerer Kontrollen überprüft werden. Ein „klassisches“ Beispiel dafür, dass die Sanierung wegen völlig unzureichender baulicher Maßnahmen zu – gegenüber früher – unverträglicheren Fahrgeschwindigkeiten geführt hat, ist die Nonnenstraße.
- e) Auch entsprechende **PR-Kampagnen** in bestehenden sowie bei der Einführung neuer Tempo-30-Zonen sind nötig. Denn: Es gibt z. Z. kaum Öffentlichkeitsarbeit zu Sinn und Zweck der Verkehrsberuhigung. Dadurch hat sich das „Zonenbewußtsein“ in Leipzig – nach unserer Einschätzung – immer noch nicht ausreichend entwickelt. Den BürgerInnen sind so beispielsweise die Zusammenhänge zwischen Anhalteweg und Fahrgeschwindigkeit (und damit der Verkehrssicherheit der ungeschützten Nichtmotorisierten) vielfach noch eben so wenig bewusst, wie die Tatsache, dass mit den Maßnahmen der Verkehrsberuhigung vor allem auch die Bewohner des Wohngebietes quasi vor sich selbst geschützt werden müssen. Hinzu kommt eine weitreichende Unkenntnis über die Verkehrsregeln, auch in Tempo-30-Zonen – siehe hierzu auch Punkt 37 d) unserer Stellungnahme! Der immer noch oft zu hörenden Forderung nach Ausweisung von Radverkehrsanlagen auch in Tempo-30-Zonen kann nur über die Vermittlung des modernen Planungsansatzes begegnet werden, nach dem in diesen Zonen Radfahrer auf der Fahrbahn zur nötigen Geschwindigkeitsdämpfung beitragen.

### 23. Sackgassen (S.53)

Vom ADFC sind in den vergangenen Jahren eine Menge Sackgassen-Schilder mit dem das Offensein für Rad und Fuß anzeigenden Aufdruck beklebt worden. Ein solcher Zusatz, eben so direkt auf dem Sackgassen-Schild platziert, soll nun, nach jahrelangen Bemühungen des ADFC, bei der nächsten Novelle – endlich! – offizieller Bestandteil der StVO werden.

Es wird empfohlen, nach Inkrafttreten dieser Regelung ein **Extra-Programm** zur Kennzeichnung der in Leipzig immer noch in erheblicher Anzahl nicht ausgestatteten Sackgassen auf zu legen. Die Vorbereitungen dafür sollten schon jetzt getroffen werden, damit durch kurzfristige Reaktion auf diese StVO-Änderung auch eine effektvolle Bekanntmachung und Werbung in der Öffentlichkeit für diese Beschilderung möglich wird.

### 24. Radrouten – Umsetzungsstrategie (S. 54)

Damit das Routennetz, als das Rückgrat des hierarchisch strukturierten Radwegenetzes, ein hohes Maß an Verbindlichkeit und eine gute Planungssicherheit erhält müsste es – nicht nur „ggf.“, sondern in jedem Falle – Beiplan des **Flächennutzungsplanes** werden und damit zusammen mit der nächsten, vielleicht aus anderen Gründen nötigen Änderung des FNP verbindlich beschlossen werden. Dann sind auch die Wechselwirkungen zwischen Bebauungsplänen oder anderen Planungsabsichten und dem Routennetz im Planungsprozess viel besser beherrschbar.

### 25. Radfahr-Markierungen auf der Strecke (S. 62)

Die Ausführungen hierzu sind von den Gutachtern sehr vorsichtig formuliert worden. Trotzdem wird deutlich, dass hier noch ein riesiges ungenutztes Potential schlummert. –

Zum Hintergrund:

In die auf S. 6 erwähnte **Studie „Radfahrstreifen in Leipzig“** von 1996 hat der ADFC viel ehrenamtliche Arbeit investiert. Weit über 100 Straßenabschnitte wurden – und zwar nach den aktuell gültigen Planungskriterien – dahin gehend untersucht, ob über angepasste Radfahr-Markierungen die Verkehrssicherheit für Radfahrer und gleichzeitig der Verkehrsablauf für den gesamten Fahrverkehr verbessert werden kann. Dies unter der Prämisse, dass es keine Einschränkungen für den Kfz-Verkehr geben darf. Bei diesen Untersuchungen war es gelungen, eine größere Anzahl Interessierter einzubeziehen.

Ohne Anspruch auf absolute Vollständigkeit und tatsächliche Realisierbarkeit jedes einzelnen Vorschlages zu haben, hatte die Analysen ein beeindruckendes Ergebnis: Das Leipziger Radwegenetz kann durch solche so überaus kostengünstig und leicht realisierbaren Markierungen verdoppelt werden!

Fünf Jahre nach Übergabe der Studie an die Stadtverwaltung ist der erreichte Effekt überaus frustrierend:

- ▶ von den Vorschlägen ist nur ein Bruchteil überprüft
- ▶ das Überprüfte ist seitens der Straßenverkehrsbehörde weit überwiegend abgelehnt worden – zumeist ohne Bezug auf den aktuellen Erkenntnisstand der Radverkehrs- und Unfallforschung
- ▶ tatsächlich markiert ist enttäuschend wenig

(Die fehlende Anerkennung der Arbeit und das weit gehende Ausbleiben „erfahrbarer“ Erfolge ihrer Bemühungen hat bei einer ganzen Reihe ehemals Aktiver zu Resignation und Desinteresse an weiteren Aktivitäten geführt.)

Obwohl – wie ausgeführt – die Markierungspotenziale bei weitem nicht ausgeschöpft sind, gibt es in Leipzig doch schon mehr Radfahrstreifen als in den meisten anderen ostdeutschen Städten. Sie sind aber nur sicher nutzbar, wenn diese nicht im Anschluss von **Falschparkern** als beliebter Parkraum genutzt werden, wie in Leipzig an verschiedenen Stellen üblich, z. B. in der Karl-Liebknecht-Straße und abschnittsweise in der Richard-Lehmann-Straße, der Delitzscher Straße oder der Spinnereistraße. Konsequenter Kontrollen sind unabdinglich.

Weiterhin ist darauf zu achten, dass die Ausmarkierung auf den Strecken möglichst komplett erfolgt und nicht wie beim Täubchenweg trotz ausreichender Breite des Verkehrsraumes nur abschnittsweise ebenso wie in der Dresdner Straße, wo stadtwärts vor der dem Gerichtsweg immer noch eine riesig breite, ungegliederte Fahrbahn existiert.

Unsere Forderungen für das neue Radverkehrskonzept:

- ▶ Beauftragung eines unabhängigen Gutachters um konsensfähige Lösungen für die seit längerem vorliegende Markierungs-Studie „Knackpunkte ...“ zu finden
- ▶ Durchführung der bereits 1996 in der ADFC-Studie eindringlich geforderten Fachdiskussion zur Querschnittsaufteilung der Fahrbahn bei Radfahr-Markierungen – siehe auch Punkt 7 unserer Stellungnahme!
- ▶ Beauftragung einer umfassenden Untersuchung zur Überprüfung aller Vorschläge aus der ADFC-Studie – oder anders ausgedrückt: Analyse des gesamten Hauptstraßennetzes hinsichtlich der Möglichkeiten für Radfahr-Markierungen
- ▶ Auflage eines großen Sonderprogramms zur Markierung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen
- ▶ Schwerpunktmäßige Maßnahmen gegenüber Falschparkern um die ungefährdete Benutzbarkeit sicher zu stellen

## 26. Radfahr-Markierungen an Knotenpunkten (S. 63)

- a) Im modernen Planungsrepertoire gibt es eine **breit gefächerte Palette** von Möglichkeiten für Radfahr-Markierungen in Knotenbereichen. Sie sind mit der ERA 95 seit nunmehr 6 Jahren als verbindliche Planungsempfehlung bekannt. Die Möglichkeiten, durch solche Markierungen etwas für die Verkehrssicherheit der Radler zu tun, sind in Leipzig aber – genau wie auf der freien Strecke – bisher nur ansatzweise ausgereizt worden.
- b) Eine ähnliche Studie wie zu den Radfahrstreifen ist zu Knoten vom ADFC bisher nicht vorgelegt worden. Allerdings ist schon vielfach auf fehlende oder falsche Markierungen hingewiesen worden. Die in Bild 6-3 dargestellte **nicht ERA-gerechte Markierung** steht seit 1993 (!) mehr oder weniger regelmäßig in der Kritik, ist sogar im Radreport Sachsen mehrfach öffentlich gemacht worden, ohne dass dieser Zustand geändert worden wäre! Am Nexöheim und in der Brünner Straße (vor der Antonienstraße) besteht ein analoger, ebenfalls seit Jahren in der Kritik stehender Zustand eben so unverändert fort.
- c) Seit Jahren gibt es auch keine Einigung über die Anwendungsmöglichkeiten von **Vorbeifahrstreifen**. Obwohl dies nur eine Sonderform der Schutzstreifen (nämlich in der Knotenzufahrt) ist und diese Führungsform, einschließlich Einsatzkriterien, in den ERA enthalten ist, wird die Anwendung für Leipzig seitens der Straßenverkehrsbehörde abgelehnt – mit der Begründung, dass dies in der VwV-StVO nicht enthalten sei. Ein vom zuständigen Beigeordneten erbetener Erfahrungsbericht über die Anwendung andernorts ist uns bisher nicht bekannt gegeben worden.

- d) Beim Umbau oder der Signalisierung von Knoten werden die Möglichkeiten zur Schaffung möglichst vieler separater Fahrspuren in der Zufahrt fast immer voll ausgereizt. Die Einsatzmöglichkeiten **überbreiter Spuren** in der Zufahrt werden so gut wie nie genutzt. Mit der Folge, dass sich das Unfallrisiko von Radfahrern an Knoten in Leipzig in den vergangenen Jahren systematisch erhöht hat und dadurch auch sehr oft keine Flächenreserve für Auffang-Radfahrstreifen oder Vorbeifahrstreifen erschlossen werden konnten!

#### Unsere Forderungen:

- ▶ Gutachterliche Bewertung der bisher strittigen Knotenmarkierungen
- ▶ Beauftragung einer Analyse der Möglichkeiten für eine sicherere Radfahrerführung, vor allem an sogen. Problemknoten und besonders unter dem Aspekt des Einsatzes überbreiter Fahrspuren
- ▶ Realisierung Sonderprogramm für Radfahr-Markierungen in Knotenbereichen

### **27. Bituminöser Belag für Radwege (S. 62)**

Die Aussage des häufigen Einsatzes dieser am besten befahrbaren Belagart kann nicht bestätigt werden. Im Gegenteil: Hier ist in den vergangenen Jahren durch den sehr häufigen, in der AG Rad nie abgestimmten oder gar begründeten Einsatz von kleinen (!) Verbundsteinen – ganz unnötig – viel an optimalem Fahrkomfort verhindert worden. Beispiele sind die Maximilianallee, die gesamte Osttangente, die Ernst-Weigel-Brücke (diese erst unlängst sogar mit gefasteten Steinen), die Rackwitzer Straße und nun sogar die Nordtangente Schönfeld, um nur Einige zu nennen. – Allein dieser Fakt macht die Herausgabe der seit langem im Entwurf vorliegenden Radverkehrsrichtlinie, die sich auch bei diesen Dingen an den ERA 95 orientiert, als verbindliche Planungsempfehlung für Leipzig überdeutlich.

### **28. Winterdienst auf Radwegen (S. 63)**

Hier existiert ein markantes Defizit: Während in der Mehrzahl der deutschen Städte (!) gemäß deren Satzung alle Radwege (häufig abgestuft nach Dringlichkeit) beräumt werden, sind in der Leipziger Winterdienstsatzung Radwege vom Winterdienst ausdrücklich ausgenommen. Vom Stadtreinigungsamt wird allerdings ein gewisses Grundnetz straßenbegleitender Radwege vom Schnee beräumt.

Bei dem in Grüngeländen beräumten Wegenetz steht seit längerem eine Anpassung an und zwar vor allem an das vom Alltagsverkehr benutzte Radroutennetz, z. B. im Johanna- und im Clara-Zetkin-Park. Obwohl bereits mehrfach in der AG Rad behandelt, ist diese Netzaktualisierung bisher nicht zustande gekommen.

Wenn Leipzig tatsächlich zu einer der fahrradfreundlichsten Großstädte in Deutschland werden will, ist eine **Aktualisierung des beräumten Netzes** und – ganz besonders wichtig! – die genannte grundsätzliche **Änderung der Winterdienstsatzung** unverzichtbar.

### **29. Radwege – Qualitätskriterien und Benutzungspflicht (S. 66)**

- a) Bei der Breitenangabe fehlt der Hinweis, dass der verbindliche **Mindestwert für benutzungspflichtige Radwege** auf Hauptverbindungen 2,00 m beträgt. Erst ab dieser Breite ist nämlich ein weitgehend gefahrloses und behinderungsfreies Überholen von Radfahrern untereinander möglich! Das inzwischen überaus weit verbreitete Rechtsüberholen – fast immer mit Inanspruchnahme des Gehweges – ist

regelwidrig und gefährlich, besonders auch für die noch schwächeren Verkehrsteilnehmer und hat als markante Ursache ganz sicher die weit verbreitete Benutzungspflicht „schlechter“ Radwege.

- b) Es ist sehr auffällig, dass im ganzen um die 250 Seiten dicken Konzept auf die seit der **StVO-„Radlernovelle“** von 1997 grundsätzlich **neu geregelte Benutzungspflicht** nur in einem einzigen Absatz (S. 66, u.) hingewiesen wird und deren Umsetzung in Leipzig vollkommen ausgeblendet bleibt. So wird auch auf die **aktuelle Rechtsprechung** zum Thema Benutzungspflicht für „schlechte“ Radwege nicht eingegangen, wo doch ein erstes Urteil mit Grundsatzcharakter inzwischen sogar schon rechtskräftig ist!
- c) Wesentlich in diesem Zusammenhang ist **§ 45 (9) StVO**, der für Beschränkungen des fließenden Verkehrs (und dazu gehört natürlich auch der Radverkehr!) sehr enge Grenzen setzt. Die Pflicht zur Benutzung von Radwegen ist ein solcher Eingriff, da damit die Fahrbahn für den Radverkehr gesperrt wird. Durch die ausführende Behörde ist zu ermitteln und zu begründen, weshalb Handlungsbedarf für einen solchen Eingriff besteht. Der anerkannte StVO-Experte Bouska nennt hier eine um 30 % (!) höhere Unfallwahrscheinlichkeit als auf vergleichbaren Strecken, wobei dann zu analysieren ist, ob bauliche Maßnahmen oder Verkehrszeichen geeignete Gegenmaßnahmen sind. – Zitat: *„Liegen die Voraussetzungen nicht vor, so müssen Verkehrszeichen-Anordnungen unterbleiben bzw. gleichwohl erlassene Anordnungen aufgehoben werden.“* Dabei ist auch zu beachten, das die Behörde – bei vorausgesetztem Handlungsbedarf – begründen muss, weshalb die Pflicht zur Benutzung von Radverkehrsanlagen für die Erreichung eines Sicherheitsgewinns notwendig ist.
- d) Zu all diesen eng mit der Verkehrssicherheit der RadfahrerInnen verbundenen Fragen hat es bis heute keine Fachdiskussion gegeben. Es ist sogar noch nicht ein einziges Mal über die umfangreiche ADFC-Studie von 1998 **„Radwegequalitätsprüfung in Leipzig – das Prüfergebnis der Benutzer“** mit den Bearbeitern, die da – wieder einmal – allerhand Mühe hinein gesteckt hatten, diskutiert worden. Diesen (bisher vergeblichen) Aufwand hatte der ADFC deshalb betrieben, weil in der „Radlernovelle“ Radverkehrsförderung ausdrücklich als Zielstellung benannt ist und die genannte Neuregelung dabei eine Schlüsselstellung einnimmt. Mit der Modifizierung der Benutzungspflicht sind die gesetzlichen Vorgaben – erstmalig! – an den so breit gefächerten, gegenüber früheren Zeiten deutlich veränderten Fahrstilen und Verkehrsverhalten der Rad fahrenden orientiert worden. Damit sind endlich auch die Sicherheitsansprüche von Schnellradlern respektiert worden!
- e) Diese vielfach von den Behörden – leider auch in Leipzig – bisher nicht akzeptierte Problematik wird auf allen Ebenen immer stärker thematisiert und wird sich auf Dauer nicht „aussitzen“ lassen. Im unter Punkt 1 unserer Stellungnahme genannten **Bundestags-Antrag** heißt es dazu beispielsweise unter „10. StVO und StVZO zu Gunsten des Fahrradverkehrs überarbeiten“ u. a.: *„Die Aufhebung der innerörtlichen Radwegbenutzungspflicht ist zu prüfen, weil sie nicht berücksichtigt, dass Radfahrer eine sehr heterogene Gruppe mit sehr unterschiedlichen Ansprüchen darstellen.“*
- f) Da zu diesen Fragen bisher kein Konsens zwischen Stadtverwaltung und ADFC zustande gekommen ist, muss die **Umsetzung der Radlernovelle** in Leipzig unter Verkehrssicherheits-Aspekten über ein unabhängiges Gutachten untersucht werden. Da die vorgelegte Unfallanalyse ergeben hat, dass die Mehrzahl der unfallträchtigen Streckenabschnitte in Leipzig mit benutzungspflichtigen Radwegen ausgestattet ist, ist eine solche Untersuchung nicht nur aus Komfortgründen, sondern vor allem aus Sicherheits-Aspekten heraus unserer Auffassung nach zwingend. Es wird vorgeschlagen, dass sich Leipzig beim Freistaat oder beim Bund um ein entsprechendes

**Modellprojekt** bewirbt, mit dem die anstehende Untersuchung wissenschaftlich begleitet wird – siehe hierzu auch Punkt 13 unserer Stellungnahme!

### 30. Dufour- und Harkortstraße (S. 87 ff)

Konsensfähig dürfte die vorgeschlagene Umgestaltung wohl erst sein, wenn dort tatsächlich eine gewisse Kfz-Verkehrsentlastung eintritt. Dann sollte aber auch gleich die nördliche Wundtstraße einbezogen werden. Dort gibt es exzellente Möglichkeiten für Radfahrstreifen – s. die ADFC-Studie „Radfahrstreifen in Leipzig“.

### 31. Leipziger Straße (S. 97)

Dort sollten – so schnell wie möglich, noch bevor aufwendige Umbauten gemacht werden – Radfahrstreifen markiert werden. Dies ist deshalb so dringend, damit sich, wenn die demnächst erwartete Kfz-Entlastung tatsächlich eintritt, nicht erst ein Parkverhalten von Kfz einstellt, das später dann nicht mehr abgeschafft werden kann.

### 32. Windmühlen- und Grünewaldstraße (S. 105 f)

- a) Die Lösungsansätze für die einmündenden Straßen sind zu begrüßen und **schnellstens umzusetzen**, auch, damit der ADFC-Laden nicht mehr länger an der unfallträchtigsten Straße in Leipzig liegt!
- b) An der Einmündung **Emilienstraße** muss – da das Linksfahren dort offensichtlich nicht verhindert werden kann – die Radfurt aufgepflastert werden. Sehr kurzfristig muss eine Haltlinie zur Unterstützung des Zeichens „STOP“ markiert werden, wie es an Unfallschwerpunkten für den motorisierten Verkehrs üblich ist – z. B. in der äußeren Georg-Schumann-Straße.
- c) Nicht nach zu vollziehen ist der auf S. 108 formulierte Vorschlag zur „*Verbreiterung der Radwege zu Lasten der Gehwegbreite*“, da es gerade hier **bei den Fahrbahnen** sehr erhebliche **Flächenreserven** gibt durch Reduzierung der Fahrstreifenbreiten auf EAHV-Standard und/oder die Anwendung überbreiter Fahrspuren.
- d) **Kreuzung mit dem Ring**: Richtung Uni fahrende Radler sind hier durch Gebüsch verdeckt und von den rechts abbiegenden Autos eigentlich nicht auszumachen. Eine auffällige rot markierte Radfurt über den Ring sollte eigentlich selbstverständlich sein, ist bisher aber von der Verwaltung mehrfach schon abgelehnt worden. Auch hier sollte eine andere (konfliktfreie) Lichtsignalschaltung angestrebt werden. Hier steht aber – wie für viele andere Unfallschwerpunkte auch – die Auswertung der jeweiligen Unfallursachen noch aus.

### 33. Handlungsempfehlungen Hauptverkehrsstraßen (S. 108 ff)

Die Prioritäten sollten weitgehend nach dem Kosten-/Nutzen-Verhältnis gesetzt werden. Verfährt man so, ergibt sich folgende Rangfolge:

1. **Temporeduzierung** – zunächst erst einmal in den besonders sensiblen Bereichen, also generell im Umfeld von Schulen, Kindergärten usw. und in Straßen mit besonders hoher Nutzungsdichte, also den typischen Leipziger Einkaufsstraßen, schließlich überall dort, wo eine überdurchschnittliche Unfallkostendichte ist. Das kommt nicht nur der Radfahrer-Sicherheit zugute. Das entschärft auch die immer noch massenweise vorhandenen

Querungsprobleme erheblich und wäre ein deutlicher Beitrag zur Lärminderung und zur urbanen Lebensqualität. Verstärkte stationäre und mobile Geschwindigkeitskontrollen und die Abstimmung der „grünen Welle“ auf die geänderte Geschwindigkeit sind dazu die entscheidenden Handlungsinstrumente.

2. **Sparsamer Flächenverbrauch** für den motorisierten Verkehr durch Ausreizen der Möglichkeiten für eine zeitliche (intelligente dynamische Signalisierung) anstatt der flächenhaften Trennung von Straßenbahn und Kfz-Verkehr (mit eigenem Gleiskörper) sowie von überbreiten Fahrspuren sowohl auf der Strecke als auch in Knotenbereichen. Dadurch können zahlreiche Flächenreserven für die Umsetzung von Punkt 3 gewonnen werden.
3. **Sonderprogramm Radfahr-Markierungen** – s. hierzu die Ausführungen unter Punkt 25 und 26 unserer Stellungnahme. – Das auf S. 122 genannte verwaltungsinterne „*Einvernehmen ... über noch vertretbare Kfz-Fahrstreifenbreiten ...*“ ist bereits 1996 in der ADFC-Studie zu Radfahrstreifen gefordert worden und ist für das Erschließen der nötigen Flächenreserven unverzichtbar.

Prioritätenliste S. 112: In die 1. Kategorie muss auf alle Fälle die **Coppistraße** mit ihren exzellenten Möglichkeiten für Schutzstreifen.

#### **34. Innenstadt** (S. 119 ff)

- a) Es gibt immer noch **viel zu viel Kfz-Verkehr** in der Innenstadt, der weder Anwohner noch Anlieferer oder Anlieger ist und durch die ewige Parkplatzsuche nicht nur die Radfahrer behindert sondern auch die Sicherheit von Fußgängern einschränkt, v. a. am Neumarkt, auf dem Markt, in der Schillerstraße und der Großen Fleischergasse.
- b) Die differenzierten Vorschläge für die **Fußgängerzonen** werden voll unterstützt, entsprechen sie doch vielfach alten ADFC-Vorschlägen, z. B. der für die Kneipenmeile (November – April = Rad frei). Der Vorschlag zur Öffnung verschiedener Zonen bis 11 Uhr ist bereits realisiert. Die vorgeschlagene Wiederaufnahme der historischen Dreiteilung bei der anstehenden Umgestaltung wird nachdrücklich unterstützt.
- c) Entscheidend für die Minderung des Konfliktpotentials in den Fußgängerzonen ist die Schaffung des **Fahrradstaßen-Ringes** mit einem tatsächlich hohen Fahrkomfort!

#### **35. Handlungsfeld neue Ortsteile** (S. 132)

Speziell die Wiederherstellung von Wegebeziehungen im Wirtschaftswegenetz darf keinesfalls "nachgeordnet" erfolgen. Hier sollten zunächst einfache Lösungen gesucht werden, die dem Umfeld entsprechen, d. h. Nutzbarmachung vorhandener Feld- und Wiesenwege. Gerade solcherart Lückenschluß schafft kurze Wege im ländlich geprägten Raum. Die schlechtere Wegequalität gegenüber der Stadt ist hier vorerst zweitrangig. Das Wegenetz abseits der großen Straßen, durch Grünanlagen, Schlippen usw., welches in der Stadt vorhanden ist, muss im Umland erst wieder geknüpft werden und bewußt der verstärkten Barrierewirkung von Straße, Autobahn, ICE-Ausbau, Flußläufen, Gewerbe- und Industrieansiedlungen entgegen gestellt werden. Was für Potenzen hier schlummern, ist in einer Studie von ADFC-Mitglied Heiko Rudolf am Beispiel Mölkau/Engelsdorg aufgezeigt worden, die in der Stadtverwaltung vorliegt.

Die Verbesserung der Radverkehrs-Situation an den Hauptverkehrsstraßen (Ortsverbindungs-Straßen) wird wohl nur bei grundhaftem Straßenausbau erfolgen und kann deshalb nicht der vorrangige Weg sein. Die Wiederherstellung der Wegebeziehungen ist sicherlich die kostengünstigere Radverkehrsförderung im ländlichen Raum – ähnlich wie innerorts die

Radfahr-Markierung dem Radwegebau vorzuziehen ist. Dazu gehören natürlich auch eine entsprechende Wegweisung, Kartenmaterial und Marketing.

### 36. Einbahnstraßen – Handlungsempfehlungen (S. 143)

Bei der Öffnung der Gegenrichtung von Einbahnstraßen für Radler haben wir in Leipzig – nicht zu allerletzt auch durch die Hartnäckigkeit des ADFC – einen guten Stand im Vergleich mit anderen ostdeutschen Städten. Trotzdem gibt es noch immer allerhand ungenutzte Reserven. Die Einschätzung der Gutachter, dass von den noch vorhandenen Einbahnstraßen noch etwa 2/3 für Radfahrer geöffnet werden können, wird von uns geteilt. Der ADFC bietet seine Mithilfe an, diese Potentiale zu erschließen und so mit dieser überaus kostengünstigen Möglichkeit das Radwegenetz dichter, und damit attraktiver, zu machen. Ein für den ADFC sehr wichtiger Aspekt bei diesen Bemühungen ist, dass damit gleichzeitig ein Beitrag zur besseren Einhaltung von Verkehrsregeln durch Rad fahrende geleistet werden kann.

### 37. Fahrradparken

Durch zielnahe Verteilung vieler kleiner Abstellanlagen und vorbildliche Ausstattung wichtiger ÖV-Haltestellen mit Bike&Ride-Anlagen ist bereits viel erreicht worden. Beim Fahrradparken gibt es aber auch noch viele bisher nicht genutzte Potenziale. Schwerpunkte sollten sein:

- a) **Fahrradparkersatzung:** Es gibt einen Stadtratsbeschluss von 1995 (!), nach dem die Verwaltung noch im selben Jahr eine solche erarbeiten sollte. Dies ist nach wie vor dringend, denn die Verwendung nicht funktionsgerechter Parker (am verbreitetsten ist der bei den Benutzern berüchtigte Typ „Felgenkiller“), die Anordnung auf „Restflächen“ (so weit entfernt von den Zielpunkten, dass sie dann nicht benutzt werden) und häufig mit schlechter sozialer Kontrolle (die dann auch überwiegend nicht angenommen werden) oder schlechte Zugänglichkeit (über Treppen, enge Türen usw.) sind noch immer weit verbreitet – auch in Leipzig. Mit einer Satzung kann darauf aber Einfluß genommen werden, z. B. auch darauf dass die Anlagen nicht an Stellen eingeordnet werden, die von den Benutzern dann überhaupt nicht angenommen werden, wie bei dem Fahrrad-Großparkplatz auf der Neuen Messe.
- b) **Fahrradparker und Werbung:** Gemäß gültiger Satzung ist Werbung nur an mobilen Ständern möglich. Sie sind fast durchgängig vom Typ „Felgenkiller“, stellen stadtgestalterisch i. allg. unbefriedigende Lösungen dar und werden darüber hinaus auch noch sehr oft so aufgestellt, dass sie massive Verkehrshindernisse für Fußgänger darstellen. An den formschönen und funktionsgerechten Leipziger Anlehnbügel, die diese gravierenden Nachteile nicht aufweisen, ist aber Werbung grundsätzlich verboten. So besteht für Geschäftsinhaber und Gaststättenbetreiber kein Anreiz, sich um „ordentliche“ Abstellanlagen zu bemühen, denn die Werbemöglichkeit ist ihnen wichtiger. Hier muss das städtische Steuerungsinstrument vom Kopf auf die Füße gestellt werden! Vielleicht können die anstehenden Änderungen gleich in die Fahrradparkersatzung aufgenommen werden.
- c) Die Gutachter-Vorschläge über Festlegungen zum Fahrradparken in **Bebauungsplänen** und zur wesentlich **verstärkten Kontrolle** durch das Bauordnungsamt werden nachdrücklich unterstützt.
- d) **Information und Motivation** für Geschäfte, Gaststätten, öffentliche Einrichtungen usw., für Betriebe wie auch für Hauseigentümer: Hier gibt es ein riesiges kaum genutztes Betätigungsfeld. In der Verwaltung existiert seit etwa 3 Jahren der Entwurf für ein

**Faltblatt**, auf dem die (potenziellen) Interessenten über die Möglichkeiten, Kosten, den Verfahrensablauf, die Adressen der Ansprechpartner usw. (vor allem für Nachrüstungen im Bestand) informiert werden sollen. So etwas sollte speziell auch für Hauseigentümer entwickelt werden, denn noch viel zu wenige haben erkannt, dass gute Fahrrad-Parkmöglichkeiten für ihre Mieter eine nachhaltige Wohnwert-Steigerung bedeuten. – An dieser Stelle wiederholen wir unseren Vorschlag, dazu ein spezielles **Förderprogramm** als Aktion im Rahmen des Klimabündnisses oder als Agenda21-Maßnahme o. ä. aufzulegen.

- e) **Fahrradstation**: Eigentlich soll ja sie ein zentraler Baustein im Handlungsfeld „Service rund um’s Rad“ sein. Hier müssen alle zuständigen Akteure (Betreiber, Stadt, Bahn, Centermanagement, ADFC) endlich an einen Tisch gebracht werden. Eine Liste der zu klärenden Dinge liegt seit Langem vor.
- f) **Fahrradboxen und Fahrradgaragen**: Hier gibt es seit Langem Vorschläge, am Hauptbahnhof und wichtigen B&R-Stationen Möglichkeiten zur Sicherung wertvoller Räder über Boxen oder über Garagen, die nur einem genau definierten Benutzerkreis zugänglich sind, zu schaffen.
- g) **„Fahrrad-Parknotstand“**: Es muss ein System gefunden werden, wie kurzfristig und effizient auf besondere Probleme reagiert werden kann. Wir wiederholen hier den Vorschlag, der dazu unlängst in der AG Rad entwickelt worden ist: Bei signalisiertem Handlungsbedarf = Treffen aller Zuständigen aus Verwaltung (und ADFC) vor Ort, wo nötig mit Einbeziehung der betroffenen Anlieger, und gemeinsame Festlegung der Standorte – so zu sagen „mit der Spraydose“.

### 38. Öffentlichkeitsarbeit

- a) Der Vorschlag der Gutachter für eine **Projektgruppe** aus Pressereferat und zuständigen Ämtern (S. 171) wird nachdrücklich unterstützt. Nötig ist vor allem die Ergänzung der verkehrsplanerischen Aktivitäten durch solche im Bereich strategisches Management/PR durch entsprechende Fachkräfte. In Anlehnung an das erfolgreiche Modell des Leipziger Zoos mit wissenschaftlichem Leiter (als fachlichem Experten) und einem Geschäftsführer (mit betriebswirtschaftlichem Knowhow) könnte auch die Radverkehrsförderung in Leipzig einen beachtlichen Aufschwung erfahren! Unterstützung des Radverkehrsbeauftragten von wissenschaftlicher Seite wäre auch durch Kooperation mit dem Institut für Geographie möglich, z. B. im Rahmen der Vergabe von Diplomarbeiten, die Betreuung und Durchführung von studentischen Praktika usw.
- b) Seit vielen Jahren gibt es bei uns keine **Workshops** zu Radverkehrsfragen mehr. Sie sollten als regelmäßige Einrichtung (vielleicht, wie schon zwei mal, in Zusammenarbeit mit der Friedrich-Ebert-Stiftung?) für Erfahrungsaustausch und Weiterbildung, aber auch als Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit installiert werden.
- c) In jedem Jahr stattfindende **Leipziger Fahrradtage** sollten als zentraler Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit veranstaltet werden. Eine Anregung von Bürgermeister Holger Tschense aufgreifend, hat der ADFC an ihn mit Schreiben vom 14.06.2001 einen Projektantrag dazu übermittelt.
- d) In der Bevölkerung gibt es extrem große **Wissensdefizite bei den Verkehrsregeln**. Diese sollten im Rahmen der Werbung pro Rad schwerpunktmäßig behandelt werden.
- e) Ein weiterer Schwerpunkt der Aufklärungskampagne muss sich ganz besonders mit den von Radfahrern so oft als extreme Bedrohung empfundenen **überhöhten Kfz-Fahr-**

**geschwindigkeiten** und den **viel zu geringen Sicherheitsabständen** beim Überholen von Radlern befassen, da viele nach derartigen Erlebnissen das Radfahren ganz aufgeben.

- f) **Fahrrad Stadtplan** (S. 169): Die Neuauflage ist dringend, nicht nur wegen der neuen Straßennamen und des neuen ÖV-Netzes, sondern auch, weil sich inzwischen schon wieder viel Anderes verändert hat. Dabei sollten nicht nur weitere Infos ergänzt werden, besonders die o. g. Verkehrsregeln (!), sondern eine gestalterische Neukonzeption erfolgen. Beim ADFC Bundesverband gibt es einen Arbeitskreis Fahrrad-Stadtplan, der schon entsprechende Kriterien für die grafische Darstellung erarbeitet hat, die jetzt in der Abstimmungsphase auf Bundesebene sind. Es empfiehlt sich auch, eine Beratung von erfahrenen Kartographen ein zu holen, z. B. beim Institut für Länderkunde oder beim Institut für Geographie. Denkbar wäre auch, entsprechende Zuarbeiten in Form von Diplomarbeiten bei den o. g. Instituten anzuregen.
- g) **Mängelcoupon** (S. 171): Beim ADFC gibt es den Entwurf für einen neuen Mängelcoupon, den wir auch ins Netz stellen wollen.
- h) **Fahrradbüro** (S. 177): Seine Einordnung im ADFC-Laden könnte Synergieeffekte für unser gemeinsames Anliegen ‚Radverkehrsförderung‘ bewirken. Der Laden ist dabei, sich zur Anlaufstelle zu allen Fragen „Rund um´s Rad fahren in Leipzig“ zu entwickeln, Der ADFC ist bezüglich der Ausweitung der Angebotspalette im ADFC-Laden zum Fahrradbüro gesprächsbereit.

### **39. Personelle Kapazitäten** (S.190, 1. Anstrich)

Die Forderung nach Aufstockung kann nicht nachdrücklich genug unterstrichen werden:

- ▶ Vom Umweltbundesamt gibt es Schätzungen über die erforderliche Personalkapazität in der Verwaltung, wenn es eine Kommune mit der Radverkehrsförderung wirklich Ernst meint. Danach wären für eine Stadt in der Größe von Leipzig mindestens 12 (!) Mitarbeiter erforderlich.
- ▶ Da die Realität in Leipzig von diesem Ansatz sehr weit entfernt ist, kann es nicht verwundern, dass viele – oftmals sogar die besonders kostengünstigen Bausteine für ein fahrradfreundliches Leipzig – wegen fehlender Kapazitäten nicht bearbeitet worden sind und ihre Realisierung häufig seit Jahren offen ist.
- ▶ Durch die Eingemeindungen ist das zu betreuende Stadtgebiet erheblich größer geworden, ohne dass das zu personellen Konsequenzen geführt hätte. In den neuen Orten ist aber die Erwartungshaltung für verbesserte Radfahrbedingungen besonders hoch.

### **Realisierungskosten** (S. 196 ff)

Dem geschätzten Kostenansatz wird zu gestimmt. In den Entscheidungsprozess hierzu müssen unbedingt die in Punkt 4 c) genannten Fakten eingehen.

### **41. Das 20-Punkte-Programm** (S. 206 ff)

### Punkt 2:

Hier fehlt das Ziel, die durchschnittliche Streckenlänge nicht (wieder) sinken zu lassen. Denn sonst hätte man vielleicht mehr Prozente, aber nicht wirklich mehr Radverkehr(leistung). Denn die Streckenlänge ist in Leipzig überdurchschnittlich: 3,0 km je Weg werktags (und am Wochenende noch etwas mehr) gegenüber 2,6 km als Durchschnittswert in Deutschland. Wir wollen ja den Zuwachs von den jetzigen Autowegen haben! Hier erscheint im unteren Entfernungsbereich bis 2 km, wo ohnehin "zu Fuß" die Werte von Rad und Pkw zusammen übersteigt, nicht mehr viel zu holen:

Anteil an der Verkehrsleistung (Personen-km) von Rad und Pkw, berechnet aus Daten des SrV 98 – TU Dresden:

Entfernung	Rad	Pkw-Fahrer	Pkw-Mitfahrer
0 - 2,0 km	52 %	35 %	13 %
2,1 - 5,0 km	35 %	47 %	18 %
5,1 - 9,0 km	9 %	72 %	19 %
> 9,0 km	2 %	74 %	24 %

Deutlich überdurchschnittlich ist auch die mittlere Länge von Arbeitswegen: Während bundesweit 2,6 km herauskommen, sind es in Leipzig 4,2 km.

### Punkt 3:

- Bisher liegt mit diesem Konzept nur die (sehr verdienstvolle) Analyse der Unfallhäufungs-Strecken und -Punkte vor. Sie muss umgehend unterlegt werden durch eine detaillierte Analyse der Unfallursachen, denn erst dann sind wirksame Gegenmaßnahmen möglich.
- Bei „wesentliche Schritte dazu“ sollte ergänzt werden: ... insbesondere auch durch Entschleunigung des MIV über bauliche Maßnahmen, verstärkte Verkehrskontrollen, grüne Welle für Tempo 30 usw., v. a. in Straßen, die außer der Verkehrsfunktion noch wesentliche andere urbane Nutzungen haben.

### Punkt 4:

- Nachweis der untersuchten Möglichkeiten zur Verbesserung der Radfahrbedingungen: Dabei ist das ganze Spektrum der tatsächlich realisierten Fahrgeschwindigkeiten zu betrachten, von der Schrittgeschwindigkeit der Senioren oder der Familie mit Kleinkind bis hin zur Geschwindigkeit von Radsportlern oder Fahrradkurieren, d. h. bis 40 km/h – im Gefälle oder bei Rückenwind auch mehr.
- An der Mitarbeit für die Checkliste ist der ADFC sehr interessiert.

### Punkt 5:

- Ergänzung: Für die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist eine detaillierte Unfallanalyse notwendig, sowohl linienhaft als auch für jeden Unfallhäufungspunkt. Nach Möglichkeit sollte dies durch eine Erhebung über nicht polizeilich gemeldete Unfälle (über eine umfangreich angelegte Umfrage) ergänzt werden. So etwas lässt sich allein schon aus der bekanntermaßen extrem hohen Dunkelziffer von Radfahrunfällen begründen. Entsprechend der Ergebnisse sollten für die einzelnen Punkte – und gegebenenfalls flächenhaft – konkrete Maßnahmen umgesetzt werden, z. B. durch Aufklärung, Verkehrsüberwachung, Neuordnung des ruhenden Verkehrs, Änderung von Fahrstreifenbreiten oder Lichtsignal-Schaltungen, über Radfahr-Markierungen und den Bau von Querungshilfen, u. U. auch mit „Gehweg – Rad frei“.
- Vorhandene Radverkehrsanlagen sind nicht *insbesondere* dort, wo Sicherheitsdefizite sind, in Stand zu setzen, sondern *überall, vorrangig aber* dort, wo ...

**Punkt 6:**

Ergänzung: Bei vorhandenen ältere Radverkehrsanlagen ist deren Notwendigkeit sowie die Aufhebung der Benutzungspflicht zu prüfen. Insbesondere dort, wo Verkehrssicherheits-Defizite aufgetreten sind, ist über Auflassung oder Instandsetzung zu entscheiden. Bis dahin ist als Sofortmaßnahme die Aufhebung der Benutzungspflicht unabdingbar.

**Punkt 7:**

Gegenvorschlag: Bei allen Maßnahmen der Beschleunigung des ÖPNV soll der Radverkehr von daraus resultierenden Behinderungen des MIV ausgenommen werden.

**Punkt 10:**

Ergänzen: Das innerorts auf angebauten Straßen überhaupt nicht zulässige Mindesttempo 40 auf dem Promenadenring ist aufzuheben.

**Punkt 11:**

Ergänzen:

- a) Belagsanierung, ggfs. nur mit schmalen Randstreifen
- b) Tempo 30 nicht „weitgehend“, sondern vollständig – siehe Punkt 7 a) unserer Stellungnahme!

**Punkt 13:**

Die noch immer fehlende Fahrradparkersatzung für Leipzig muss hier erwähnt werden – siehe Punkt 36 a)

**Punkt 14:**

Ergänzen: Um die vorhandenen großen Defizite schnell ab zu bauen, sollt ein großes Förderprogramm aufgelegt werden – siehe Punkt 36 c) unserer Stellungnahme!

**Punkt 19:**

Die Folgerungen aus der Neuordnung der Benutzungspflicht als essentieller Bestandteil der StVO-Novelle müssen selbstverständlich auch dazu kommen.

**42. Anlage 5 – Beispiel Fahrradstraße**

Es ist sehr gut, dass die großen Potentiale zur Schaffung von Schnellverbindungen zwischen den Stadtteilen abseits der Hauptverkehrsstraßen, mit dem Planungselement Fahrradstraße, hier am Beispiel Sebastian-Bach-Straße bis Innenstadt, einmal vorgeführt wurden. Es gibt beim ADFC schon lange eine ganze Reihe von Vorschlägen für solche attraktiven Wegeverbindungen, die wir gern in die weitere Diskussion einbringen wollen – s. hierzu auch unter Punkt 21 c).

Zusammenstellung: Ulrich Patzer