

Leipzig, den 20. 07. 1998

Radwegekonzept Taucha

Stellungnahme zu dem mit Schreiben vom 24. 06. 1998 erhaltenen Entwurf

Der ADFC Leipzig e. V. bedankt sich für die Übermittlung des Radwegekonzeptes und gibt dazu die nachfolgende fachliche Stellungnahme ab.

1. Bezug zum Modellprojekt

Vom ADFC als Umweltverein wird es sehr begrüßt, daß die Stadt Taucha ein spezielles Konzept zur Förderung des umweltschonenden Radverkehrs vorlegt. Eingebunden in die Zielstellungen eines ökologischen Modellprojektes ergibt sich die riesige Chance, die verkehrsbedingten Umweltbelastungen zu reduzieren, etwas Spürbares für die Lebensqualität in der Modellstadt zu leisten. Natürlich sind die Erwartungen und Ansprüche an ein solches Konzept bei diesen Rahmenbedingungen hoch. Leider wird aber auf das Modellvorhaben und die daraus abzuleitenden Zielstellungen mit keinem Wort eingegangen. Auch über den Planungsstand finden sich keine Hinweise. Im Interesse der Sinnhaftigkeit einer konkreten Stellungnahme zum vorliegenden Konzept gehen wir hier vom Stadium "Entwurf" aus.

2. Bezug zum Stand der Wissenschaft

Sehr vermißt wird der Bezug zum aktuellen Stand der Verkehrswissenschaft zum Thema, der in den bundesweit als Planungsempfehlung eingeführten Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA 95 dokumentiert ist. Da kein Bezug zu den in den ERA benannten Kriterien hergestellt wird, ist z. B. die Einteilung der Straßen, wo Mischverkehr möglich ist oder nicht (Seite 5), nicht nachvollziehbar, zumal auch keinerlei Angaben zur aktuellen Unfalllage gegeben werden. Insoweit ist auch die Prioritäten-Rangfolge der vorgeschlagenen Maßnahmen überhaupt nicht nachvollziehbar.

Aus den in den ERA formulierten modernen Anforderungen an Radverkehrsanlagen und dem heutigen sehr vielfältigen Entwurfsrepertoire hätte sich ganz sicher auch ein wesentlich breiter gefächerter Maßnahmenkatalog ableiten lassen, als er jetzt vorgelegt wurde (siehe Punkt 5).

3. Qualitätsprüfung des Bestandes

Ebenso nachteilig wirkt sich der fehlende Bezug zu der mit der letzten StVO-Änderung, der "Radlernovelle", gesetzlich vorgeschriebenen Qualitätsprüfung der Radwege im Bestand aus. Bis 1. Oktober dieses Jahres ist danach zu prüfen, ob der Bestand modernen Ansprüchen genügt. Wenn nicht, sind Maßnahmen festzulegen, wie dies erreicht wird, oder die Anlage ist aufzulassen. Ohne der konkreten Tiefenprüfung vorgreifen zu wollen, ergibt die Befahrung von einigen vorhandenen Radverkehrsanlagen folgende Erstbewertung:

- *Leipziger Straße - Südseite*: Bordabsenkungen an fast allen Einmündungen nötig, Radweg-Ende ungesichert
- *Leipziger Straße - Nordseite*: Breite des Radfahrstreifens hat - völlig unnötig! - nur den Minimalwert, befahrbare Fläche ist kleiner als gefordertes Maß von 1,00 m
- *Sommerfelder Straße*: gefährliche Führung über Klebendorfer Straße und am Ende, Zweirichtungs-Abschnitt kann so nicht bleiben
- *Dewitzer Straße*: Kriterien für gemeinsamen Rad-/Gehweg nicht erfüllt (Nutzungsintensität, Breite vielfach nur 2,40 m), außerdem: fehlende Bordabsenkungen, kein gesichertes Ende
- *An der Parthe*: vorzüglich!

Die (alten) Radwege in der *Graßdorfer* und der *Kriekauer Straße* sind z. Z. nicht befahrbar (Belag, zugeparkt) und werden - schon wegen der unzureichenden Breiten (1,20 m bzw. 1,40 m) - nicht mehr als benutzungspflichtig ausweisbar sein.

Zum Radwegekonzept wäre in jedem Falle eine Bewertung der vorhandenen Radwege (Liste auf Seite 6) gemäß Qualitätskriterien der "Radlernovelle" nötig gewesen.

Aus der Angebotskarte (Plan 2) ist auch nicht zu erkennen, welche Relationen Wirtschaftswege sind und daß sich deren Belagqualitäten - beispielsweise zwischen dem in dem im Seegeritzer Weg und dem östlich des Staditzwaldes - diametral voneinander unterscheiden.

4. Anbindung an regionales Wegenetz

Sehr erschwert wird die Beurteilung des Konzeptes durch die fehlende Kennzeichnung überörtlicher Radwegeverbindungen und eine entsprechende Bestandsaufnahme hinsichtlich Führung, Belag, Querungsprobleme von Hauptstraßen usw.

Der direkt durch das Ortsgebiet verlaufende Grüne Ring wird überhaupt nicht erwähnt!

Beim Parthewanderweg bleibt offen, ob dies ein Wanderweg oder ein Radwanderweg sein (oder werden) soll. Aber dies ist für die Nutzbarkeit durch Radtouristen vor allem hinsichtlich der notwendigen Belagsqualität entscheidend: Für Wanderer sind reine "Wiesenwege", solche mit anderen Unebenheiten, selbst Reitwege, in der Regel mit keinerlei Problemen verbunden. Für Radfahrer sind solche Wege aber weitgehend bis völlig ungeeignet. Als Radrouten ausgewiesene und auch so "vermarktete" Wegeführungen kommen, wenn sie über solche "Holperstrecken" geführt werden, bei den Radwanderern schnell in Verruf und der erwünschte Effekt für die Region und für den umweltschonenden "sanften" Tourismus verkehrt sich ins Gegenteil.

In jedem Falle muß im Radwegekonzept auch das Konfliktpotential mit Reitwegen thematisiert werden (siehe dazu die Stellungnahme des ADFC vom 19. 03. 1998 zum Reitwegekonzept Taucha).

5. Wunschliniennetz

Durch die o. g. Defizite wird die Bewertung des in Plan 4 dargestellten Wunschliniennetzes ebenso erschwert, wie durch das Fehlen wichtiger Ziele des Radverkehrs wie

- Kino an der Leipziger Straße
- Jugendclub zwischen Freibad und Grundschule
- Einkaufszentrum an der Portitzer Straße
(schon heute sehr stark von Radlern frequentiert)

6. Maßnahmen zur Umsetzung

Sehr zu kritisieren ist, daß der Maßnahmenkatalog fast ausschließlich auf Radwegebau fixiert ist. Dies rückt eine mögliche Umsetzung allein aus Kostengründen heraus in weite Ferne und ist in angebauten Abschnitten vielfach unrealistisch, da dort in der Regel die Flächen für anspruchsgerechte Radwege garnicht verfügbar sind. Daß solche inzwischen seit langem erprobten und anerkannten Führungsformen wie Radfahrstreifen nur als "Zwischenlösungen" fungieren sollen (siehe Seite 15), kann überhaupt nicht akzeptiert werden. In der modernen Radverkehrsplanung werden gerade die so kostengünstigen und schnell realisierbaren Radfahr-Markierungen immer mehr eingesetzt.

Neben den Führungsformen Radfahrstreifen und Schutzstreifen, deren konkrete Einsatzbedingungen nun sogar in der Verwaltungsvorschrift zur StVO fixiert sind, gibt es auch eine reiche Palette von Markierungsvarianten, mit denen auch die Radfahrerführung über Knoten sicherer und streßärmer gemacht werden kann. Dahingehend gibt es im Konzept in jedem Falle einen Nachbesserungsbedarf.

Verwunderlich ist, daß in den Tabellen der baulichen Maßnahmen mit insgesamt 64 Objekten (Seite 16 - 21) 24 mal reine Sanierungen des Straßenbelages enthalten sind.

Sinnvoll wäre so etwas allenfalls bei Wirtschaftswegen, auf denen neben Radverkehr nur Land- und Forstwirtschaft zugelassen sind.

7. Querungshilfen

Hier gibt es vermutlich den größten Handlungsdruck, denn die vielleicht entscheidende Hinderung einer breiten Fahrradnutzung in Taucha ist wahrscheinlich das Querungsproblem der B 87. Wenn an der Graßdorfer Straße beispielsweise, trotz der geradezu lebensbedrohlichen Bedingungen, noch so viele Radfahrerinnen und Radfahrer die Querung wagen, kann man nur ahnen, wieviel es mehr sein könnten, wenn ... Ähnlich abschreckend sind die Bedingungen - natürlich auch für Fußgänger - in der ganzen westlichen Leipziger Straße, im gesamten Umfeld des Knotens B 87/Sommerfelder Straße und am Pönitzer Weg.

Aus unserer Sicht müssen diese Problemstellen in die allererste Kategorie des Maßnahmenkatalogs genommen werden.

Am Pönitzer Weg gibt es gute Verbesserungsmöglichkeiten auch ohne Ampel: Dies wären

- wesentlich engere Fassung des gefährlichen südlichen Einfahrtrichters
- baulich gesicherte Querungshilfe im Versatzstück zwischen den Einmündungen, siehe den Gestaltungsvorschlag in der Anlage, entnommen aus:
W. RAUTH: "Straßen zum Radfahren" , VCÖ Wien 1995
- Markierung von Auffang-Radfahrestreifen in beiden Zufahrten

8. Ausschluß aus dem Radwegenetz

Gemäß vorliegendem Konzept sollen die Relationen Pönitzweg - Am Dingstuhl und Matthias-Erzberger-Straße nicht ins Radwege-Hauptnetz aufgenommen werden. - Dies ist nicht akzeptierbar. Denn: Dies sind sehr direkte Radfahr-Schnellverbindungen zwischen wichtigen Quellen und Zielen und es ist seit langem bekannt, daß Zeiteinsparung - auch bei Radfahrern - mit entscheidend für die Wahl des Verkehrsmittels ist. Und: Es gibt verschiedene anerkannte und unter Fachleuten weitgehend unstrittige Möglichkeiten auch in solchen Straßen etwas für den Radverkehr zu tun. Dies sind z. B.

- *Tempo 30* für einen konfliktreduzierten Mischverkehr auf der Fahrbahn.
Am Dingstuhl ist dies tw. schon, im südlichen Pönitzer Weg wäre es allein wegen des dort völlig fehlenden Gehweges in einem angebauten Abschnitt nötig, in der nördlichen Matthias-Erzberger-Straße (als reines Wohngebiet!) ebenfalls
- *Radfahr-Markierungen*. Hier müssen die modernen Möglichkeiten (siehe Punkt

2 und 6) erst einmal ganz konkret geprüft werden, ehe sie verworfen werden können.

Sehr günstige Bedingungen gibt es beispielsweise für Schutzstreifen im 8 m breiten Abschnitt der Matthias-Erzberger-Straße südlich der Portitzer Straße, wenn das Kfz-Parken dort ausgeschlossen wird.

9. Öffnung von Einbahnstraßen

Für diese überaus wirksame und kostengünstige Möglichkeit sind nun sogar die Einsatzkriterien in der neuen Verwaltungsvorschrift zur StVO fixiert. Daß im vorliegenden Konzept eine Öffnung für Radler nur für die Ferdinand-Lassalle-Straße, vielleicht auch für die Poststraße und die Schloßgasse vorgeschlagen wird, ist enttäuschend. Was spricht beispielsweise gegen die Freigabe der Wallstraße? Welche Bedenken gäbe es an der Mühle? Warum sollte das Befahren der Verkehrsberuhigten Bereiche in der Plöszter Straße und der Brauhausstraße nur in einer Richtung möglich bleiben?

10. Bordabsenkungen

Bordkanten > 2 cm an Radwegen sind gemäß neuen Qualitätskriterien für benutzungspflichtige Radwege (ab 1. Oktober dieses Jahres) nicht mehr zulässig. Hier gibt es Nachbesserungsbedarf für die Anlagen in der Leipziger und Dewitzer Straße und beispielsweise auch an der Zufahrt zu der ansonsten vorbildlichen Bike&Ride-Anlage an der Endstelle der Straßenbahn.

11. Fahrradparken

Bedauerlich ist, daß bei der Bestandsaufnahme nicht bewertet wurde, ob die Anlagen modernen Ansprüchen genügen und ob Nachbesserungsbedarf besteht.

Nötig wäre nicht nur eine Analyse von Angebot und Bedarf, sondern auch nach den Kriterien

- gute Erreichbarkeit (fahrend!) mit dem Rad
- möglichst nahe am Zielpunkt (Eingang)
- gute Einsehbarkeit
(möglichst überschaubare kleine Einheiten für eine soziale Kontrolle)
- nutzergerechte konstruktive Gestaltung
(als Zielstellung also keine der als "Felgenkiller" berüchtigten Felgenhalter!)

Neue Anlagen sollten nicht nur an den auf Seite 22 genannten 4 Standorten errichtet werden, sondern an möglichst vielen Standorten mit Zielverkehr, wie Geschäfte,

Gaststätten usw. Um diese für ein fahrradfreundliches Klima wesentlichen Potentiale ausschöpfen zu können, wären konkrete Planungen nötig.

11. Wegweisung

Die Ausführungen zu diesem Element der Radverkehrs-Infrastruktur beschränken sich auf einige Hinweise von Knoten ins Nebennetz und sind nicht überzeugend. Wichtiger wären Wegweisungs-Vorschläge für Radhaupttrouten, z. B. für den Grünen Ring.

Ulrich Patzer
Vorsitzender
ADFC Leipzig e. V.