

Radfahrstreifen in Leipzig – eine Bestandsaufnahme über genutzte, ungenutzte und vertane Chancen

ADFC Kreisverband Leipzig, April 1996, 48 S., 35 Abb., 7 Lit.

- nur Text -

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Anlaß der Studie	2
Führungsmöglichkeiten auf der Fahrbahn	3
Einsatzkriterien	3
Planungspraxis in Leipzig	8
ADFC-Vorschläge 1992	10
Neueinrichtungen seit 1992	13
Vorhandene Pläne	16
Weitere Vorschläge	18
Beispiele zur Querschnittsaufteilung	24
Statistische Angaben	31
Ergebnisse und Schlußfolgerungen	32
Literatur	34
Anhang: Fotodokumentation	35

Kreisverband Leipzig
Geschäftsstelle im Haus der Demokratie
Bernhard-Görling-Straße 152, 04277 Leipzig
Öffnungszeiten: Di + Do 14 - 18 Uhr
Tel.: (03 41) 3 06 51 82, Fax: (03 41) 3 06 51 83

Gesamtredaktion der Studie: Ulrich Patzer
Titelbild: Mangelhaft genutzte Möglichkeiten für Radfahrstreifen in der
August-Bebel-Straße

Anlaß der Studie

Allmählich spricht es sich herum: Die klassische Führung der Radfahrer auf Bordsteinradwegen ist durchaus nicht immer die beste Lösung. Und solche Radwege sind auch gar nicht so sicher, wie immer angenommen. Denn: Gefahren lauern nicht nur an Grundstückseinfahrten und beim Überqueren von Kreuzungen. Immer wieder kommt es auch zu Problemen mit verschiedenartigsten Hindernissen, wie Müllkübeln, Verkehrsschildern oder Pollern, und zu Konflikten mit Zufußgehenden. Die Folgen sind Sicherheitsdefizite, Komfort- und Zeitverluste für die Radler und Beeinträchtigungen für die Fußgänger.

Verkehrs- und Unfallwissenschaftler befassen sich seit langem mit dieser Problematik. Folgerichtig wird in den aktuellen Planungsempfehlungen (Lit. 1 und 2) den von der Fahrbahn abmarkierten Radwegen ein sehr hoher Stellenwert eingeräumt. Auch die Fachliteratur zum Radverkehr spiegelt klar diesen Trend wider, der im übrigen inzwischen schon gar nicht mehr so ganz neu ist:

Die Zeit der Bagger ist vorbei, jetzt sind Pinselmaler gefragt!

Ein Slogan, der angesichts allseits leerer Kassen brennend aktuell ist. Denn: Radwegbau kostet viel Geld und Radfahrstreifen auf der Fahrbahn sind eine extrem kostengünstige Alternative.

Kaum verwunderlich, daß sich auch der ADFC, als die Interessenvertretung der Radwegbenutzer, seit langem für diese zeitgemäße Führungsform stark macht unter dem Motto:

Das Fahrrad ist ein Fahrzeug, und das gehört auf die Fahrbahn!

Schon der Vorgänger des Leipziger ADFC, die Arbeitsgruppe Radverkehr der Leipziger Umweltgruppen, hat sich dafür eingesetzt. Im großen Zustandsbericht von 1988 zum Radverkehr in Leipzig (Lit. 3) wurden bereits Radfahr-Markierungen für 10 Straßen vorgeschlagen. Die Forderungen wurden 1992 wiederholt, mit einer Liste von 29 Straßen ergänzt und eine gesonderte Aktion zur umfangreichen Anwendung gefordert (Lit. 4).

Acht bzw. vier Jahre danach ist es (höchste) Zeit für eine Bilanz:

Was ist aus den '88er und '92er Vorschlägen geworden?

Was für Pläne hat die Stadtverwaltung?

Welche weiteren Möglichkeiten gibt es?

Nach welchen Kriterien erfolgt die Neuaufteilung der Fahrbahn?

Führungsmöglichkeiten auf der Fahrbahn

In Abhängigkeit von den Rahmenbedingungen lassen sich zwei verschiedene Führungsformen für Radfahrer auf der freien Strecke (also außerhalb von Knotenpunkten) unterscheiden:

Radfahrstreifen

Der von der Fahrbahn mit Breitstrich (25 cm) abgetrennte Sonderweg mit Benutzungsgebot für Radler. Er darf von anderen Fahrzeugen nicht befahren, sondern nur überfahren werden. Im Grunde genommen ist dies der auf die Fahrbahn verlegte klassische (Bordstein-)Radweg. Der Breitstrich hat zudem die Funktion eines Sicherheitsstreifens.

Angebotsstreifen

Wo die nötigen Breiten für Radfahrstreifen nicht verfügbar sind, gibt es seit längerem die Führungsmöglichkeit über *Angebotsstreifen* – so jetzt die in der ERA benutzte Bezeichnung, früher bekannt unter den Begriffen *Radfahrspur* oder *Suggestivstreifen*, in der EAHV als *Fahrbahnseitenstreifen (Ausweichstreifen)*, im Entwurf der StVO-Neufassung als *Schutzstreifen* bezeichnet.

Diese Angebotsstreifen werden durch eine (unterbrochene) Leitlinie zwischen einem (Kfz-)Fahrstreifen und dem Fahrbahnrand abmarkiert. Sie können von Kfz für Ausweichvorgänge im Begegnungsverkehr – unter besonderer Vorsicht – mitbenutzt werden.

Gegenüber Radfahrstreifen weisen Angebotsstreifen einen niedrigeren, gegenüber dem reinen Mischverkehr auf der Fahrbahn einen höheren Sicherheits- wie auch Komfortstandard auf.

Einsatzkriterien

Die Anwendungsmöglichkeiten leiten sich aus den aktuellen bundesweit verbindlichen Regelwerken ab. Für von der Fahrbahn abmarkierte Radfahrerführungen sind dies die

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - **ERA 95** (Lit. 1): Vor kurzem endlich veröffentlichte Neufassung der in vielem überholten Ausgabe von 1982,
- Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen - **EAHV 93** als die seit 1993 verbindlich eingeführte Planungsempfehlung (Lit. 2),

- Straßenverkehrsordnung **StVO** und dazugehörige Verwaltungsvorschrift **VwV**: Seit 4/95 liegt der Entwurf einer Neufassung (Lit. 5) vor, der den in der ERA festgeschriebenen Änderungen Rechnung trägt.

Breite von Kfz-Fahrstreifen

Für die (Neu-)Aufteilung der Fahrbahn zwischen Kfz und Fahrrad sind die Aussagen der EAHV über Fahrstreifenbreiten und ihre Anwendungskriterien von größter Bedeutung:

Tabelle 6: Standardfahrstreifenbreiten

Zur Breite angrenzender Fahrstreifen heißt es in den ERA:

Für die Einsatzmöglichkeiten von Radfahrmarkierungen gelten folgende Kriterien:

Radfahrstreifen

Die erforderlichen Breiten enthält Bild 7 aus den ERA

Bild 7: Anordnung von Radfahrstreifen

Bei der (in Leipzig) üblichen Bemaßung für Mitte der Markierung ergeben sich folgende Regelbreiten und Mindestbreiten (jeweils in Klammern)

- | | | |
|---|--------|----------|
| - Radfahrstreifen | 1,75 m | (1,40 m) |
| - Parkstreifen einschl. Sicherheitsstreifen | 2,50 m | (2,30 m) |

- angrenzende Kfz-Fahrstreifen 3,00 - 3,25 m (2,75 m)

Bei höheren Radverkehrsbelastungen empfehlen die ERA Breiten für den Radfahrstreifen bis zu 2,15 m.

Für normale zweispurige Straßen lassen sich daraus als Einsatzbereich für Radfahrstreifen in beiden Richtungen folgende Regel- und Mindestbreiten ableiten:

Radfahrstreifen		
Regel- und Mindestbreiten zweispuriger Straßen		
- ohne Parkstreifen	10,00 m	(9,00 m)
- Parkstreifen auf einer Seite	12,50 m	(11,30 m)
- Parkstreifen auf beiden Seiten	15,00 m	(13,60 m)

Nach Entwurf VwV reicht der Einsatzbereich an Straßen mit 2 Fahrstreifen bis zu einer Belegung von 18.000 Kfz/24 h und an Straßen mit 4 Fahrstreifen bis zu 25.000 Kfz/24 h. Gemäß ERA sind Radfahrstreifen auch bei höheren Belegungen möglich, *hierfür aber erhöhte Breiten erforderlich*. Im Entwurf VwV wird darüber hinaus vorausgesetzt, *daß Vorsorge für den ruhenden Verkehr getroffen wurde* - eine Einschränkung, die dazu führen kann, daß die Bedürfnisse für Auto-Stellplätze über den Sicherheitsanspruch der ungeschützten Fahrzeuglenker gestellt werden.

Angebotsstreifen

Die Kriterien für die Querschnittsaufteilung (Regel- und Mindestwerte) lassen sich Bild 6 aus den ERA entnehmen:

Bild 6: Querschnittsaufteilung für Straßen mit Angebotsstreifen

Die Regel- und Mindestbreiten von normalen zweispurigen Straßen sind danach

Angebotsstreifen		
Regel- und Mindestbreiten zweispuriger Straßen		
- ohne Parkstreifen	8,70 m	(7,00 m)
- Parken auf einer Seite	11,20 m	(9,30 m)
- Parken auf beiden Seiten	13,70 m	(11,60 m)

Der Einsatzbereich nach Entwurf VwV liegt in Straßen mit einer Belegung zwischen 5.000 und 10.000 Kfz/24 h und einem Anteil des Schwerverkehrs i. d. R. unter 5 %, entsprechend weniger als 500 Kfz/24 h. Ausweichvorgänge im Begegnungsverkehr - d. h. eine Mitbenutzung des Angebotsstreifens durch Kfz soll sich *auf eher seltene Fälle beschränken*.

In den ERA wird bei den Einsatzkriterien nur der Schwerverkehrsanteil genannt. Er sollte als Anhaltswert *weniger als 5 % des Gesamtverkehrs bzw. weniger als 1.000 Kfz/Tag betragen*.

Der im Entwurf VwV angegebene untere Grenzwert für die Kfz-Belegung kann nur als Hinweis für die Prioritätenreihung verstanden werden. Unter Verkehrs- und Unfallwissenschaftlern sind eigene Radverkehrsführungen immer dann als Planungsziel inzwischen unstrittig, wenn kein konfliktarmer Mischverkehr auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau (Tempo 30 und darunter) möglich ist.

Zusatzbedingungen im Entwurf VwV ist der Ausschluß des ruhenden Kfz-Verkehrs, also Haltverbot - eine Forderung, die die praktische Anwendung sehr drastisch einschränkt. In dieser Sache ist die Stadt Leipzig inzwischen mit der Sächsischen Staatsregierung im Gespräch mit dem Ziel, Angebotsstreifen auch bei notwendigen Haltevorgängen zuzulassen.

Ein Kompromiß könnte die Zulassung des Andienverkehrs nur in verkehrsschwachen Zeiten sein. Solche Regelungen, d. h. Haltverbot in den Spitzenzeiten und ansonsten Parkverbot, wurden und werden in verschiedenen Geschäftsstraßen bereits praktiziert.

Querschnittsaufteilung an Engstellen

Zur Verfahrensweise an Engstellen in der Fahrbahn heißt es in der ERA:

Radfahrstreifen an Engstellen (Text)

Bild 11: Übergang eines Radfahrstreifens in einen Angebotsstreifen im Bereich einer Engstelle

Planungspraxis in Leipzig

In gewachsenen Stadtstrukturen sind Flächenkonkurrenzen zwischen den verschiedenen Nutzergruppen des Straßenraumes der Normalfall. Genauso normal ist es, wenn nicht allen Nutzern "ihre" Idealmaße, also die für optimale Nutzungsbedingungen nötigen Regelbreiten, zur Verfügung gestellt werden können. Für den planerischen Umgang mit solchen "beengten" Querschnitten liefern EAHV und ERA ganz konkrete Hilfestellungen. In Leipzig aber gelten diese bundesweit verbindlich eingeführten Empfehlungen für die Abwägung der verschiedenen Nutzerinteressen scheinbar nicht. Schlimmer noch: Die Abwägungsmethodik wird teilweise geradezu auf den Kopf gestellt:

- Die Breite der Kfz-Fahrbahnen wird vor allen anderen Kriterien nach der "Verkehrsbedeutung" der jeweiligen Straße festgelegt. Bei Straßen mit Linienbusverkehr und bei Bundesstraßen werden 6,50 m für den Zweirichtungsverkehr als (nicht disponierbarer) Mindestwert angesetzt.
- Die Zusatzbedingung der EAHV, nach der *neben schmalen Fahrbahnen liegende ... Radfahrstreifen ... Regelbreiten statt Mindestbreiten erhalten sollen* wird grundsätzlich ignoriert.
- An Engstellen wird nicht zunächst bei den Kfz-Fahrbahnen auf reduzierte Breiten orientiert; Mindestbreiten - und darunter! - werden nur dem Radverkehr zugeordnet.

Den ERA lassen sich keine Hinweise auf Sonderkonditionen für Linienbusverkehr und Bundesstraßen entnehmen. In den EAHV heißt es: *Verkehrsräume von Linienbussen haben ... eine Breite von 6,50 m bzw. 6,00 m.* Dies entspricht den Fällen uneingeschränkte bzw. eingeschränkte Bewegungsspielräume. *Die Bemessung mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen setzt in der Regel geringe Geschwindigkeiten (< 40 km/h) und eine umsichtige Fahrweise voraus*

Bei der Begründung der in Leipzig benutzten Abwägungsmethodik berufen sich die Ämter meist auf andere Quellen:

6,50 m breite Fahrbahnen für Buslinienverkehr sind eine Forderung der Leipziger Verkehrsbetriebe. Diese entspricht einer Forderung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Baden-Württemberg, vom 21. 4. 1993, wonach *Restfahrbahnbreiten von weniger als 6,50 m für den Bus-Linienverkehr ... nicht zulässig* sein sollen.

Außerdem wird auf die Erläuterung in der VwV StVO zu Zeichen 245 *Linienomnibusse* verwiesen. Dort heißt es: *Die Breite des Sonderfahrstreifens soll in der Regel 3,50 m betragen.* Bei der hier auf dem Prüfstand befindlichen Abwägungsmethodik geht es nie um diesen Sonderfall. Der VwV sind auch keinerlei Hinweise zum Umgang mit unserem (Normal-)Fall *erheblich eingeschränkte Flächenverfügbarkeit* zu entnehmen.

Hinsichtlich Bundesstraßen wird auf das Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) verwiesen, in dem die EAHV für die Planung und den Entwurf von innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen empfohlen wird. Dort wird auf Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen für zweistreifige Fahrbahnen *in der Regel eine Breite von 6,50 m* für erforderlich gehalten.

Die Festschreibung der LVB-Forderung und der "In-der-Regel-Forderung" des BMV als nicht verhandelbarer Mindestwert hat natürlich gravierende Auswirkungen: Radfahrerführungen auf der Fahrbahn entfallen in zahlreichen Fällen entweder ganz oder es bleiben für den Radverkehr nur noch sicherheitsrelevante "Restbreiten" übrig (siehe hierzu die Ausführungen im Abschnitt *Beispiele zur Querschnittsaufteilung*).

Als Begründung werden überwiegend Probleme der Verkehrssicherheit genannt. Eine groteske Situation: Wird doch damit den Kriterien der EAHV und der ERA unterstellt, daß sie Verkehrssicherheitsaspekte ignorieren. Und wird doch gleichzeitig der Ansatz dieser Regelwerke, der der besonderen Unfallgefährdung und Schutzbedürftigkeit der Radfahrer Rechnung trägt, für Leipzig außer Kraft gesetzt.

ADFC-Vorschläge 1992

Hier ist die Liste von Vorschlägen zusammengestellt, für die vor 5 Jahren (siehe Lit. 4) um eine Überprüfung der konkreten Möglichkeiten gebeten worden war.

Bei den Längenangaben handelt es sich um Abschnittslängen, für die auch nach aktuellem Planungsstand - aus Sicht des ADFC - mehr oder weniger günstige Bedingungen existieren. Realisierte Radfahr-Markierungen sind hinter der Meterangabe mit *) gekennzeichnet. Straßen, auf die im Abschnitt *Beispiele zur Querschnittsaufteilung* noch einmal bezug genommen wird, sind mit **) markiert.

In der AG Rad verabschiedete, bisher aber nicht ausgeführte Markierungspläne gibt es zu den Vorschlägen R.-Lehmann-Str. (noch nicht vollständig) und Hupfeldstr..

- | | |
|--|---|
| - Gerberstr.: gesamt
Pläne AfV liegen seit 6/93 für Radfahrstreifen stadtwärts vor, besonders dringend - weil gefahrvoll - ist die Zufahrt zum Hallisches Tor (Abb. 1) | 400 m |
| - Eutritzscher Str.: Berliner Str. - E.-Weinert-Platz
landwärts jetzt vorhanden, stadtwärts wären 2 statt 3
oder schmalere Kfz-Spuren für Netzschluß nötig | 200 m*)

200 m |
| - Richard-Lehmann-Str.: Altenburger Str. - Anschluß B 2
war schon 1988 von uns vorgeschlagen worden (Lit. 3),
Knotenquerungen sind seit 1 1/2 Jahren markiert (Abb.2),
aber leider keine Regelbreiten der Radfahrstreifen,
ergänzende Markierungspläne 6/95, nur tw. verabschiedet,
Beschilderung ist tw. schon seit langem vorhanden (Abb. 3, 4),
Netzschluß bis Radweg Markthallenbrücke in Diskussion | 2 x 1 500 m

2 x 400 m |
| - Hans-Driesch-Str.: Cottaweg - westl. Waldrand
von Cottaweg bis Friesenstr. = 2 x 550 m existiert bereits
seit 20 Jahren (Abb. 5),
Komplettierung ab Friesenstraße landwärts war auch schon
1988 vorgeschlagen worden (Lit. 3),
Ergänzung: landwärts: von P.-Michael-Str. bis Am Wasserschloß
stadtwärts: ab Rathenastr. bis zum vorhandenen Radfahrstreifen
an der Polizeidirektion
(der vorhandene gemeinsame Rad-/Gehweg ist viel zu schmal!) | 2 x 1 000 m*)

100 m

500 m |
| - Plautstr., gesamt
Pläne AfV 1/93 für Abschnitt Lützner Str. - Demmeringstraße | 2 x 1 400 m |
| - Schomburgkstr., gesamt
z. Z. in Planung,
entsprechend Planungsstand 9/95 nur auf 1 Seite | 700 m |

- **R-Hartig-Str. = Hupfeldstr.** 2 x 1 300 m
 Markierungspläne AfV 1/93,
 neue Pläne OA 8/95 mehrheitlich verabschiedet mit
 Breite Radfahrstreifen = 1,60 m
 Begründung: damit kann Falschparken auf dem Radfahrstreifen eher
 verhindert werden, als bei Markierung mit Regelbreite = 1,75 m.
 Ein fataler Planungsansatz, der davon ausgeht, daß geltendes
 Verkehrsrecht nicht durchgesetzt werden kann!
- **Max-Liebermann-Str.:** Wiederitzscher Weg - Landsberger Str. 1 200 m
 bzw. Olbrichtstr. 800 m
 Überprüfung bereits 1988 vorgeschlagen, Pläne AfV 1/93
- **Essener Str.:** Mockau Post - Rosenowstr. ?
 bei 7,5 m Fahrbahn sind im Prinzip Angebotsstreifen möglich,
 es wird auch (beidseitig) kaum geparkt,
 Andienung der Wohnhäuser (*wenn der Möbelwagen
 mal kommt ...*) ist aber ungelöstes Problem
- Rosenowstr. - Zschortauer Str. 2 x 450 m
 = unser Vorschlag von 1988
 Solange weiter östlich nicht 4spurig ist (also der Mittlere Ring dort
 nicht existiert), sind in diesem völlig überdimensionierten Abschnitt
 beidseitig Radfahrstreifen neben überbreiten Kfz-Spuren machbar
- **Georg-Schumann-Str.:** Chausseehaus - Lützwowstr. 2 x 600 m
 Pläne AfV 1/93
 ausreichend Platz neben dem Gleis ist da,
 ungelöstes Problem ist wiederum die Andienung
- **Berliner Str.:** R.-Breitscheid-Str. - E.-Weinert-Str. (Abb. 6) 2 x 400 m
 1992/93 langandauernder Meinungsstreit um die
 Alternativen: 4 Kfz-Spuren oder 2 überbreite Kfz-Spuren
 + Radfahrstreifen; jetzt ist Variante 1 markiert, der Abschnitt
 so eine wirksame Radfahr-Verhinderungsstelle
- Fortsetzung ab Wittenberger Str. landwärts ist möglich 2 x 800 m
- **Marschnerstr.:** Jahnallee - K.-Kollwitz-Str. 2 x 600 m
 K.-Kollwitz-Str. - K.-Tauchnitz-Str. (Abb. 7) **) 2 x 500 m
 für den 2. Abschnitt liegen seit 3/95 Pläne des AfV vor
- **Karl-Tauchnitz-Str.,** gesamt (Abb. 8) 2 x 1 500 m
 sehr günstige Bedingungen,
 auch bei Mittelinseln an allen einmündenden Straßen machbar,
 bei 4streifiger Kfz-Führung nicht realisierbar
- **Zwickauer Str.,** südl. Probstheidaer Str. (Abb. 9) 2 x 500 m
 Netzschluß! Überprüfung bereits 1988 gefordert, Pläne AfV 1/93

- **Gerhard-Ellrodt-Str.:** Weidenweg - Dieskaustr. 2 x 300 m ?
wahrscheinlich nur abschnittsweise machbar, obwohl die
ausgewiesenen Radwege tw. haarsträubende Breiten haben
- **Ratzelstr.:** Krakauer Str. - Str. am See 850 m
Vorschlag AfV 10/95: nur 1 Seite Radfahrstreifen
- **Windorfer Str.:** Dieskaustr. - Einfahrt Küchenholz 2 x 150 m
nur möglich, wo beidseitig kein Parken,
aber Verlängerung bis Altranstädter Str. etwa ab Einfahrt
Küchenholz wahrscheinlich trotz beidseitigen Parkens möglich 2 x 600 m
- **Karl-Jungbluth-Str.** 2 x 400 m
- **Saarländer Str.:** Lütznener Str. - Spinnereistr. (Abb. 11) **) 2 x 500 m
Pläne AfV von 1/93, Fahrbahnbreite = 10,90 m
- **Spinnereistr.,** gesamt 2 x 550 m
Pläne AfV.1/93 vorgelegt, z. Z. wieder in Diskussion
- **Connewitzer Str.,** gesamt 2 x 1 200 m
bei 7,50 m Fahrbahnbreite und ohne Parkdruck
(außer wenn Fußball ist) sehr günstige Bedingungen
für Angebotsstreifen
am Stadion: 2,40 m breite Parkbuchten mit Gehwegnasen
- **Leonhard-Frank-Str.** (Abb. 10) **) 2 x 600 m^{*)}
Parkspur auf ehem. Radweg, daneben seit 1993
Angebotsstreifen, ohne Sicherheitsstreifen
- **Brandenburger Str.,** gesamt (Abb. 12) 2 x 950 m
extrem günstige Bedingungen,
Umbaupläne, Realisierung offen
- **Am Gothischen Bad,** gesamt 2 x 200 m
Situation wie Brandenburger Str.
- **Theklaer Str.:** Reichsbahn - Tauchaer Str. 2 x 800 m
anbaufrei, bei 7 m Fahrbahn günstige Bedingungen für
Angebotsstreifen
Pläne AfV 1/93 nur für 1 Seite
- **Roscherstr.,** gesamt 2 x 750 m
Pläne AfV liegen seit 1/93 vor
sehr günstig für Radfahrstreifen bei Fahrbahnbreiten
= 12 m (W-Teil) und tw. 17 m (O-Teil)
- **Franz-Flemming-Str.:** H.-Driesch-Str. - Merseburger Str. 500 m
Merseburger Str. - Sattelhofstr. 400 m

- 8,5 m Fahrbahn, beidseitig mit 0,50 m breitem Gerinnestreifen
- **Am Ritterschlößchen**, gesamt 2 x 1 000 m
Angebotsstreifen bei 8,50 m Fahrbahn
 - **Rödelstr.:** Könneritzstr. - Schleußiger Weg 300 m
Prüfung war bereits 1988 gefordert worden,
Anlage ist zumindest auf 1 Seite möglich (Netzschluß!),
nicht untersucht, Forderung aber abgelehnt,
markiert sind Kfz-Fahrspuren für das Nebeneinanderfahren von
4 Lkw = Widerspruch zu Kriterien der EAHV!

Neueinrichtungen seit 1992

Zusammenstellung aller inzwischen vorhandenen Radfahr-Markierungen, sofern sie nicht bereits im vorigen Abschnitt aufgelistet worden sind. In den meisten Fällen wird dabei die Querschnittsaufteilung kritisch bewertet. Die fachliche Begründung für die negative Einschätzung erfolgt - soweit vorhanden - im Abschnitt *Beispiele zur Querschnittsaufteilung* anhand konkreter Zahlenangaben. Solche Straßen sind hier mit **) gekennzeichnet. Vorhandene Radfahr-Markierungen sind wiederum mit *) markiert.

- **Schönbachstr.:** Naunhofer Str. - Prager Str. (Abb. 13) 300 m*)
Sicherheitsstreifen zum Parkstreifen fehlt, wird ergänzt
Querschnittsaufteilung unausgewogen **)
Fortsetzung bis Papiermühlstr. als Angebotsstreifen möglich 2 x 800 m
- **Antonienstr.:** Brünner Str. - Diezmannstr. **) 600 m*)
Querschnittsaufteilung entspricht nicht den Kriterien der
ERA und EAHV, besonders kritisch ist Engstelle in der
Zufahrt zur Diezmannstr. (Abb. 14)
- **Semmelweisstr.:** Zwickauer Str. - Ph.-Rosenthal-Str. 2 x 450 m*)
Pläne nicht in AG abgestimmt,
an Str. 18. Okt. fehlt Querungshilfe,
Markierung hört vor Ph.-Rosenthal-Str. auf
(siehe Abb. nächste Seite!)
Fortsetzung bis Prager Str. möglich 2 x 400 m
- **Friedrich-Ebert-Str.:** Goyastr. - Landauer Brücke (Abb. 15) 2 x 650 m*)
Querschnittsaufteilung entspricht leider nicht
den ERA-Kriterien **)
Fortsetzung bis Christianstr. wäre bei 7,50 m breiter
Fahrbahn ohne Probleme als Angebotsstreifen möglich 2 x 250 m
- **Saalfelder Str.:** Lütznauer Str. - Spinnereistr. (Abb. 16) 2 x 350 m*)
Sehr unausgewogene Querschnittsaufteilung **)
Breite Radfahrstreifen sogar unter Mindestwert!!

- Fortsetzung bis Engertstr. möglich, aber abgelehnt,
ohne Abstimmung in AG 2 x 100 m
- **Prager Str.:** Talstr. - Stephanstr. **) 200 m*)
ebenfalls unausgewogener Querschnitt
 - Prager Str.:** Bahnbrücke - Eingang Alte Messe 100 m*)
stadtwärtiger Netzschluß (Abb. 17)
 - **Martin-Luther-Ring:** Harkortstr. - Lotterstr. 100 m*)
= der erste Leipziger Radfahrstreifen nach der Wende
Breite = 1,50 m; bei der anstehenden Neumarkierung kann
problemlos Regelbreite = 1,75 m markiert werden,
für 2 Kfz-Spuren bleiben trotzdem etwa 7 m übrig
 - **Kurt-Eisner-Str.:** K.-Liebknecht-Str. - A.-Hoffmann-Str. 2 x 350 m*)
Erhalt und (sonst mögliche) Fortsetzung dieser
Angebotsstreifen bis Fockestr. ist fraglich, da im
Entwurf VwV StVO Haltverbot Voraussetzung ist ?
 - Ferdinand-Lassalle-Str.:** Kurve - Seb.-Bach-Str. (Abb. 18) 100 m*)
 - **Leibnizstr.:** G.-Adolf-Str. - Jahnallee (Abb. 19) 150 m*)
= erster Radfahrstreifen entgegen echter Einbahnstraße, durch
Parkreihe vom Gegenverkehr getrennt, so wie unser Vorschlag
von 1988 lautete, funktioniert seit 1992 bestens
 - **Hohe Straße:** A.-Hoffmann-Str. - Kohlenstr. 50 m*)
Zufahrt zum Bayrischen Bahnhof entgegen echter Einbahn-
straße, leider erst nach mehrfachen Anläufen entstanden,
durch Doppelstrich und Gummiborde vom Gegenverkehr getrennt
 - **Bernhard-Göring-Str.:** Scharnhorststr. - Kurt-Eisner-Str. 100 m*)
ebenfalls bereits 1988 von uns vorgeschlagen,
nach gleichem Prinzip wie Leibnizstr.,
konkrete Pläne ADFC 4/92,
Einrichtung nach langanhaltenden Bedenken Mitte 1995
noch im "Teststadium" = gelbe Markierung (siehe Abb. nächste Seite!)

Fortsetzung stadtwärts möglich (siehe "Weitere Vorschläge")

Vorhandene Pläne

Auflistung von bereits mehr oder weniger lange vorliegenden Markierungsplänen, die - aus unterschiedlichsten Gründen - bisher nicht umgesetzt worden sind. Ausnahme: Delitzscher Straße. **) ist wiederum Verweis auf den Abschnitt *Beispiele zur Querschnittsaufteilung*.

- **Permoser Str.:** Bahnunterführung - E. Schuhmacher-Str. 2 x 200 m
= Netzschluß zwischen vorhandenen Anlagen
Pläne OA 9/95 mit strittiger Querschnittsaufteilung **)

- **Gießelstr.:** Antonienstr. - Naumburger Str. (Abb. 20) 2 x 700 m
Pläne AfV liegen seit 3/95 vor **)
- **Gustav-Esche-Str.:** Auensee - Am Ritterschlößchen (Abb. 21) 1 400 m
Pläne OA für W-Seite seit .5/95, Querschnittsaufteilung strittig
weil unausgewogen **)
- **Georg-Schumann-Str.:** Linkelstr. - Stadtgrenze 2 x 1 100 m
Pläne OA vorliegend
- **Prager Str.:** Parkstr. - Chemnitzer Str. **) 1 300 m
Pläne OA für Radfahrstreifen stadtwärts liegen vor,
Ergänzung AfV 11/95, zurückgestellt,
Fortsetzung bis Netzschluß an Nieritzstr. und an
Sackeklinik möglich etwa 450 m
- **Karl-Liebknecht-Str.:** Schenkendorfstr. - Kreuz 2 x 1 500 m
Pläne AfV seit 2/95
konkretes Konzept des Ökolöwen 2/96 (Lit. 6)
Neuaufteilung der Fahrbahn ist überfällig:
beispielloses Überangebot von 5 Hauptverkehrsstraßen nach
Süden, aber kein einziger Radweg von Innenstadt nach Connewitz;
dort ist die ADFC-Geschäftsstelle!
- **Industriestr.:** E.-Zeigner-Allee - Könnerritzstr. **) 2 x 550 m
Pläne für Angebotsstreifen seit 3/95, mehrfache Diskussionen
wegen beispielhaft strittiger Querschnittsaufteilung!!
- **Leinestr.:** gesamt etwa 2 x 2 300 m
Pläne AfV für Angebotsstreifen, tw. auch Radfahrstreifen
seit 11/95
- **Theresienstr.:** gesamt **) 2 x 1 500 m
ADFC-Forderung für Fahrbahnmarkierungen nach grundhafter
Sanierung zunächst abgelehnt, Protest des ADFC auf politischer
Ebene führte zu Stadtratsbeschuß mit der Aufforderung an die
Stadtverwaltung, Radverkehrsanlagen dort einzurichten,
inzwischen sind (trotz ADFC-Protest) Radfahrstreifen angeordnet
mit wiederum unausgewogener Querschnittsaufteilung,
noch nicht markiert,
- **Straße des 18. Oktober,** gesamt
Pläne für Angebotsstreifen seit 3/93 in der Diskussion 2 x 1 100 m
= Ersatz für früher vorhandenen Radweg
- **Coppistraße:** Geibelstr. - Landsberger Str. 2 x 1 100 m
Pläne TH Leipzig von 6/94
- **Delitzscher Str.**
abschnittsweise Radfahrstreifen und Angebotsstreifen ?

(z. T. ohne Sicherheitsstreifen) z. Z. im Bau

- **Brünner Str.**
Pläne für Radverkehrsanlagen 3/94, keine einheitliche
Meinungsfindung, daraufhin Festlegung OA, TBA 11/94:
nur auf kurzem Abschnitt sollten Radfahrstreifen kommen (300 m)
Wenn hier nach ERA- und EAHV-Kriterien verfahren würde,
wären überwiegend Radfahrstreifen möglich und die
geplanten teureren Radwege überflüssig, etwa 2 x 1 000 m
bisher keine fachliche Begründung, warum auf der freien
Strecke dort überall 2 Richtungsfahrbahnen zwingend sind
- **Tröndlinring**, Fortsetzung bis Bahnhof 800 m
Pläne AfV seit 6/93
Pläne ADFC für Jahnallee - R.-Wagner-Str. seit 4/95 100 m
= Konkretisierung einer Forderung von 1988
- **Dittrichring**: K.-Kollwitz-Str. - Gottschedstr. 300 m
sehr günstige Bedingungen wegen extrem breiter rechter Fahrspur,
wegen hohen Verkehrsaufkommens aber abgelehnt, bleibt strittig,
so ist Konfliktpotential zum Fußverkehr verlagert

Weitere Vorschläge

In diesem Abschnitt sind Straßen zusammengetragen, die z. T. bereits in der Diskussion waren, zu denen es aber keine konkreten Untersuchungen gibt. Die meisten Straßen aus dieser Liste sind bisher gar nicht unter dem Aspekt Radfahr-Markierungen betrachtet worden. **Die Zusammenstellung erhebt keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit!**

- **Pfaffendorfer Str.**, Parthenstr. - Nordplatz (Abb. 22) 2 x 400 m
neben den Gleisen ist genug Platz für 1 Kfz- Spur + Radmarkierung
- **Emil-Fuchs-Straße**: Leibnizstr. - Rosentalgasse 2 x 300 m
9 m breit, keine Andienprobleme
- **Ferdinand-Lassalle-Str.**, gesamt 2 x 1 000 m
Bei nur 1 Parkstreifen auf der "Häuserseite" sind bei 11,50 m
Gesamtbreite beidseitig Radfahrstreifen möglich,
von Kurve bis Seb.-Bach-Str. ist landwärts bereits markiert
(s. Abb. 18)
- **Jahnallee**, Waldplatz - Fr.-Ebert-Str. 100 m
landwärts problemlos bis Anschluß an Radweg möglich
- **Jahnallee**, Thomasiusstr. - Goedelerring 500 m
stadtwärts ist Platz neben Gleis für 1 Kfz-Spur + Radmarkierung
- **Täubchenweg**, gesamt 2 x 1 400 m

sehr wichtig für das Gebiet mit dem größten Radwegedefizit!

- **Breite Str.:** Täubchenweg - Bernhardstr. 300 m
stadtwärts möglich, wenn statt 2 Kfz-Spuren (neben dem Gleis)
1 überbreite Spur + Radfahrstreifen
- **Dresdner Str.:** Kohlgartenstr. - Senefelder Str. 350 m
stadtwärts Radfahrstreifen + 1 Kfz-Spur (neben dem Gleis)
möglich, keine Andienprobleme
- **Holsteinstr.:** K.-Günther-Str. - Oststr. 2 x 250 m
auch bei beidseitigem Parken möglich
- **Martinstr.:** Oststr. - Mölkauer Str. 2 x 200 m
= Fortsetzung von Holsteinstr.
- **Oststr.:** Riebeckstr. - Am Bahndamm 2 x 800 m
bei Fahrbahnbreite über 12 m sind Angebotsstreifen auch bei
beidseitigem Parken möglich
- **Paunsdorfer Allee:** Heiterblickallee - Permoser Str. 2 x 1 350 m
sehr gute Bedingungen für Kombination von Radfahrstreifen
(bei Fahrbahnbreite = 10 m) und Angebotsstreifen
(bei Fahrbahnbreite = 7 m), Bitte an OA 9/95,
wichtig, weil dort z. Z. "Auto-Rennstrecke",
wegen geringen Kfz-Aufkommens keine hohe Priorität
- **August-Bebel-Str.:** K.-Eisner-Str. - R.-Lehmann-Str. 2 x 700 m
günstige Bedingungen (siehe Titelbild!)
Parkstreifen = 2,30 m + Radfahrstreifen = 1,70 m
+ Fahrbahn = 3,00 m
- **Lagerhofstr.,** gesamt 2 x 100 m
extrem günstige Bedingungen
- **Rackwitzer Str.:** Wittenberger Str. - Rohrteichstr. 2 x 750 m
Umbaupläne mit Radwegen, Realisierung offen
- **Nürnberger Str.:** Lindenstr. - Bayr. Platz 550 m
günstige Bedingungen bei überbreiter statt 2 Kfz-Spuren,
in Höhe Bauhofstr. Möglichkeiten dafür inzwischen verbaut,
keine Abstimmungen dazu in AG Rad
- **Querstr.:** Gellertstr. - Grimmaische Str. 300 m
- **Holzhäuser Str.:** Naunhofer Str. - Schönbachstr. 2 x 350 m
extrem breite Fahrbahn
- **Naunhofer Str.:** Holzhäuser Str. - Schönbachstr. 2 x 300 m
- **Ludolf-Colditz-Str.:** Prager Str. - Naunhofer Str. = Einbahnstraße 2 x 450 m

- extrem günstige Möglichkeiten, in gesondertem Schreiben des ADFC zu Fahrbahnmarkierungen 7/92 gefordert, inzwischen war aber markiert ohne Radfahrstreifen,
- Fortsetzung bis Holzhäuser Str. scheint möglich 2 x 400 m
- **Kommandant-Prendel-Allee**, gesamt (Abb. 23) 2 x 900 m
 Straße mit langem "Durchschuß", der zum Schnellfahren verleitet. Angebotsstreifen sind bei 12 m Fahrbahn problemlos möglich und könnten geschwindigkeitsdämpfend wirken, die jetzigen Mittelmarkierungen bewirken das Gegenteil
 - **An der Tabaksmühle**: R.-Lehmann-Str. - Zwickauer Str. 2 x 850 m
 1992/93 war vorabgestimmt, nach Fertigstellung Hofer Brücke 4-Streifigkeit aufzugeben und Radfahrstreifen zu markieren = Netzschluß
 12,70 m Fahrbahn sind Idealmaße für beidseitige Radfahrstreifen, sogar, wenn auf einer Seite geparkt werden darf
 - **Probstheidaer Str.**: Frau-Holle-Weg - Triftweg 2 x 450 m
 7 m Fahrbahn sind für Angebotsstreifen ausreichend
 - **Püchauer Str.** 2 x 200 m
 sehr günstige Bedingungen (s. Abb. 24)
 - **Prager Str.**: Mühlstr. - Ostplatz (Abb. 25) 300 m
 in ADFC-Studie "Zuerst kommen die Fußgänger ..." (Lit. 7) wurde Konfliktschärfung gefordert, Prüfung Radlerführung auf Fahrbahn ist 11/95 zugesagt worden
 - **Bernhard-Göring-Str.**: Kurt-Eisner-Str. - Riemannstr. 1 000 m
 Radfahrstreifen entgegen Einbahnstr., war bereits im Arbeitsbericht 1988 (Lit. 3) gefordert worden, auf einem Abschnitt existiert bereits das Lösungsprinzip (siehe unter *Neueinrichtungen*)
 - **Johannisallee**: Ph.-Rosenthal-Str. - Ostplatz 2 x 700 m
 Radfahrstreifen bei 12,70 m Fahrbahn nur möglich, wenn 1 Parkreihe entfällt **) geparkt wird ausschließlich von Beschäftigten, wurde abgelehnt, so sind nur Angebotsstreifen möglich
 - **Lützner Str.**: Zschochersche Str. - Odermannstr. 2 x 500 m
 Pläne AfV 1/96 zur Stellungnahme
 - **Schwedenstr.**: Riesaer Str. - Stadtgrenze 2 x 700 m
 Fortsetzung in Mölkau evtl. möglich
 - **Weidenweg** 2 x 950 m
 Auftrag an OA für Angebotsstreifen 10/95 in AG Rad verabschiedet

- **Straße am See**, gesamt 1 100 m
parallele Alte Str. am See auf der Westseite ist inzwischen als Radweg weitgehend gut benutzbar, wichtig wäre Radfahrmarkierung auf der Ostseite
- **Breisgaustr.:** Kiewer Str. - Schönauer Str. 2 x 1 100 m
auf Nordseite existiert Zweirichtungs-Radweg in schlechtem Zustand, 8,50 m Fahrbahn sind Idealmaße für Angebotsstreifen, wenn dort nicht geparkt werden darf
- **Kiewer Str.:** Ratzelstr. - Lützner Str. (Abb. 26) 2 x 900 m
Paradebeispiel dafür, wie ohne großen (Kosten-)Aufwand, praktisch mit wenigen Pinselstrichen, diese wichtige Nord-Süd-Radfahrverbindung hergestellt werden könnte!
Jetzt fahren die Radler meist auf dem Fußweg und bedrängen dort die Zufußgehenden (= Zugang zur S-Bahn).
Die anbaufreie Straße ist ab Ratzelstr. völlig überdimensioniert = Radfahrstreifen
Auf S-Bahnbrücke ist die Fahrbahn minimal 7,20 m breit = Angebotsstreifen

Ab Lützner Str. bis Einfahrt Allkauf ist auf Westseite Radweg. Netzschluß bis Lyoner Str. ist ab Allkauf bei 8,5 m Fahrbahn möglich 2 x 400 m
- **Schönauer Str.**, gesamt 2 x 1 400 m
Umbaupläne mit Radwegen liegen vor, Realisierung offen
- **Merseburger Str.:** G.-Schwarz-Str. bis Anschluß an Radwege 300 m + 500 m
- **William-Zipperer-Straße:** E.-Köhn-Str. - Landwaisenhausstr. 2 x 1 200 m
bei überwiegend 12 m Fahrbahn sind trotz beidseitigen Parkens Angebotsstreifen auf dieser wichtigen Relation möglich
- **Rittergutsstr.**, gesamt 2 x 500 m
Fahrbahnbreite = 8 m
- **Linkelstr.**, gesamt 2 x 850 m
im Südabschnitt 12 m Fahrbahn
- **Pittlerstr.**, nördlich G.-Schumann-Str. 2 x 700 m
- **Springerstr.**, gesamt 2 x 700 m
sehr breite Straße mit langem "Durchschuß", auch wenn dort Tempo 30 kommt, sind Radfahr-Markierungen sinnvoll
- **Kickerlingsberg**, gesamt 2 x 800 m
"Rennstrecke", Problem ist wahrscheinlich der Pflasterbelag

- **Poetenweg**, Kickerlingsberg - Platnerstr. 2 x 450 m
Situation wie Kickerlingsberg

- **Wittenberger Str.**, Dessauer Str. - nach Bitterfelder Str. 300 m
bei 12 m Fahrbahn kann statt 4Spurigkeit stadtwärts ohne Probleme Radfahrstreifen markiert werden,
landwärts ist (obwohl nicht zwingend) für teures Geld bereits Radweg gebaut worden

- **Kohlweg**: Gorkistr. - vor Brücke 2 x 600 m
auf der Ostseite kann Haltverbot angeordnet werden,
Problem ist evtl. der Naturpflasterbelag

- **Rohrteichstr.**, gesamt 2 x 900 m
Fahrbahn = 12 m, beidseitiges Parken ist allenfalls in Höhe Fliederhof nötig

- **Zeumerstr.**, gesamt 2 x 250 m
8 m Fahrbahn und keinerlei Andienprobleme

- **Mockauer Str.:** Mockau Post - Tauchaer Str. 2 x 650 m
anbaufreie "Rennstrecke" mit 7 m Breite,
Angebotsstreifen könnten geschwindigkeitsdämpfend wirken

- **Stralsunder Str.:** Tauchaer Str. - Gogolstr. 2 x 400 m
bei über 10 m Fahrbahn sind Angebotsstreifen möglich,
wenn nur auf 1 Seite geparkt wird

- **Tauchaer Str.:** Mockauer Str. - Kieler Str. 2 x 400 m
Situation ähnlich wie Mockauer Str.

- **Tauchaer Str.:** nach An den Pferdnerkabeln - Wodanstr. 500 m
hier existiert landwärts Radweg (Abb. 27)
bei mindestens 7,5 m Fahrbahn ist stadtwärts Radfahrstreifen machbar

- **Tauchaer Str.** Autobahnbrücke - Stadtgrenze 2 x 2 000 m
auf der Brücke sind mit 7 m Fahrbahn Angebotsstreifen möglich,
sehr wichtig für eine angstfreiere Benutzung dieses "Nadelöhrs"
durch radfahrende Kunden des Einkaufszentrums "Treff Portitz",
die aus der Siedlung Thekla kommen,
danach sind bei minimal 7 m Fahrbahn ebenfalls (fast?) durchgehend
Angebotsstreifen möglich,
Straße hat extrem langen "Durchschuß" (Abb. 28),
u. U. sind (kurze) Unterbrechungen der Angebotsstreifen (an wenigen
Stellen) nötig, wo wegen Andienung Haltverbot nicht möglich ist

- **Zschortauer Str.:** Essener Str. - Dübener Landstr. 2 x 1 300 m
Fahrbahnbreite = 12 m, 1994 grundhafter Ausbau ohne Radwege
(obwohl ursprünglich geplant) und ohne jede Querungshilfe

- **Wundtstr.:** Dufourstr. - K.-Tauchnitz-Str. 2 x 400 m

gemeins. Rad-/Gehweg hat tw. Breiten unter 2,50 m,
bei 12 m Fahrbahn wären Radfahrstreifen möglich,
da 4Spurigkeit nicht erforderlich

- **Windscheidstr.**, gesamt 2 x 600 m
bei Fahrbahn = 12 m ebenso günstige Möglichkeiten, wie
z. B. im mittleren Abschnitt Schönbachstr.
- **Brandstraße**, gesamt 2 x 550 m
- **Meusdorfer Str.:** Bornaische Str. - A.-Nitzsche-Str. 2 x 500 m
sehr breite Fahrbahn
- **Prinz-Eugen-Str.**, gesamt 2 x 800 m
u. U. Unterbrechung am Krankenhaus
- **Liechtensteinstr.**, gesamt 2 x 500 m
mit 12 m bzw. 14,5 m Breite völlig überdimensioniert
unklar ist, warum der Ostabschnitt, ab K.-Jungbluth-Str.,
als reine Wohngebietsstraße nicht zur Tempo-30-Zone gehört
- **Dürrstr.**, gesamt 2 x 400m
12 m breit, müsste eigentlich zur Tempo-30-Zone gehören
- **Siegfriedstr.:** Bornaische Str. - Dürrstr. 2 x 300 m
mit 12 m Breite ebenfalls völlig überdimensioniert,
müsste auch Bestandteil der Tempo-30-Zone sein
- **Artur-Nagel-Str.**, gesamt 2 x 550 m
dort gilt jetzt Tempo 30, Radfahr-Markierungen könnten die
Geschwindigkeiten auf der riesig breiten Straße zusätzlich dämpfen
- **Heinrich-Rau-Str.**,gesamt 2 x 1
000 m
Fahrbahn = 7 m, keine Andien- oder Parkprobleme
- **Dieskaustr.:** landwärts nach G.-Ellrodt-Str. bis Ende Bebauung 2 x 650 m

Beispiele zur Querschnittsaufteilung

Im Folgenden werden für verschiedene Fallbeispiele realisierte oder in Planung befindliche Fahrbahnmarkierungen analysiert und an den Kriterien von ERA und EAHV gemessen. Darüber hinaus werden für Straßen mit uns bekannten Fahrbahnbreiten aus den aktuellen Regelwerken abgeleitete Vorschläge unterbreitet.

Marschnerstraße

Vor allem im Südabschnitt ohne "Parkdruck" existieren nahezu ideale Bedingungen. Wegen der relativ hohen Kfz-Belegung von 23.000 Kfz/24 h sollten - da vorhanden - höhere Breiten für die Radler angesetzt werden:

- Radfahrstreifen	2 x 2,00 m
- Kfz-Fahrbahn	<u>2 x 3,50 m</u>
	11,00 m

Auch an der "Engstelle" am Johannaparkweg (Abb. 7) kann der Radfahrstreifen fortgesetzt werden:

- Radfahrstreifen	2 x 1,50 m
- Kfz-Fahrbahn	2 x 2,75 m
- Mittelinsel	<u>2,50 m</u>
	11,00 m

In der Zufahrt Ferdinand-Lassalle-Straße empfiehlt sich folgende Aufteilung:

- Radfahrstreifen in Zufahrt	1,75 m
- Kfz-Fahrbahn in Zufahrt	2 x 3,00 m
- Fahrbahn in Gegenrichtung	<u>3,25 m</u>
	11,00 m

Saarländer Straße

Siehe auch Abb. 10! Die Markierungspläne sehen folgende Querschnittsaufteilung vor:

- Parkstreifen	1,80 m
- Sicherheitsstreifen	0,50 m
- Radfahrstreifen	2 x 1,30 m
- Kfz-Fahrbahn	<u>2 x 3,00 m</u>
	10,90 m

Die Breite der Radfahrstreifen ist kleiner als der Mindestwert! Zieht man die Kriterien von ERA und EAHV zurate, sind eigentlich nur Angebotsstreifen möglich:

- Parkstreifen	1,80 m
- Sicherheitsstreifen	0,70 m
- Angebotsstreifen	2 x 1,55 m
- Restfahrbahn	<u>5,30 m</u>
	10,90 m

Permoser Straße

Zwischen Bahnbrücke und E.-Schumacher-Str. ist die Radwegführung auf 200 m unterbrochen - eine seit langem bekannte Gefahrenstelle, an der bis vor einiger Zeit sogar Tempo 60 erlaubt war. Die Fahrbahnbreite schwankt zwischen 8,90 m und 9,00 m.

Dem ungeschützten und deshalb besonders schutzbedürftigen Fahrzeuglenker sollen nur Breiten unter dem Mindestwert zugestanden werden. Dem motorisierten Verkehr soll eine Breite zur Verfügung stehen, die nur um 5 cm unter dem Idealmaß liegt. Verfährt man nach den ERA-Kriterien ergibt sich - im Vergleich zu dem Vorschlag des Ordnungsamtes - folgende Aufteilung:

	Plan	ERA
- Radfahrstreifen	2 x 1,25 m	2 x 1,50 m
-Kfz-Fahrbahn	2 x 3,20 ... 3,25 m	2 x 2,95 ... 3,00 m

Außer durch eine regelkonforme Breitenaufteilung kann dem Sicherheitsanspruch der Radler gemäß ERA noch durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entsprochen werden.

Leonhard-Frank-Straße

Parken auf ehemaligem Radweg = 2,00 m breit (Abb. 11). Markiert ist beidseitig Angebotsstreifen = 1,50 m, ohne Sicherheitsstreifen zu den in Reihe parkenden Autos! Breite der Restfahrbahn = 5,50 m. - Unser ERA-konformer Vorschlag:

- Sicherheitsstreifen	=	2 x 0,50 m
- Angebotsstreifen	=	2 x 1,40 m
- Restfahrbahn	=	<u>4,70 m</u>
		8,50 m

Im übrigen steht für diese reine Wohngebietsstraße ohne wesentliche Verbindungsfunktion seit langem die Einbeziehung in eine Tempo-30-Zone an. Radfahrmarkierungen könnten hier die erwünschte Geschwindigkeitsdämpfung unterstützen.

Schönbachstraße: Naunhofer Str. - Prager Str. = Einbahnstraße (Abb. 13)

Dem vor kurzem markierten Querschnitt wird ein aus den ERA-Kriterien abgeleiteter Vorschlag gegenübergestellt:

	Ist	ERA
- Parkstreifen	1,95 m	2,50 m
- Radfahrstreifen	1,90 m	1,75 m
- Kfz-Fahrbahn	<u>2 x 3,30 m</u>	<u>2 x 3,10 m</u>
	10,45 m	10,45 m

Im Abschnitt Naunhofer Str. bis Stötteritzer Str. mit einer Fahrbahnbreite = 12 m gibt es auch bei beidseitigem Parken günstige Möglichkeiten für Angebotsstreifen:

- Parkstreifen	2 x 2,50 m
- Angebotsstreifen	2 x 1,25 m
- Restfahrbahn	<u>4,50 m</u>
	12,00 m

An der Kreuzung mit der Holzhäuser Str. sind bereits Auffang-Radfahrstreifen markiert. Da hier 2 Kfz-Fahrstreifen à 3 m in der Zufahrt und 1 Kfz-Fahrstreifen mit 3,5 m in der Gegenrichtung für unverzichtbar gehalten wurden, sind für den Radler nur 2 x 1,25 m (also weniger als der Mindestwert) übrig geblieben.

Antonienstraße

Stadtwärts ist nach Brünner Str. ein Radfahrstreifen markiert. Er hätte ohne Probleme Regelbreite gemäß ERA bekommen können :

	Ist	ERA
- Radfahrstreifen	1,65 m	1,75 m
- Kfz-Fahrbahn	3,15 m	3,25 m
- Kfz-Fahrbahn	<u>3,35 m</u>	<u>3,15 m</u>

8,15 m

8,15 m

In der Zufahrt Diezmannstr. ist der Querschnitt an der Fußgängerinsel eingengt. Anders als in den EAHV gefordert, werden hier nicht dem Kfz-Verkehr Minimalbreiten zugeordnet. Vielmehr wird die Radlerführung eingengt. Und dies sogar noch unter den Minimalwert für die allerunterste Stufe der Radfahrer-Führungshilfe - den Vorbeifahrstreifen. Zu letzterem heißt es in den ERA: *...eine Breite von 1,00 m neben dem Bord soll jedoch nicht unterschritten werden.*

Der Querschnittsvergleich sieht folgendermaßen aus:

	Ist	ERA
-Angebotsstreifen	0,90 m	1,25 m
- Kfz-Fahrbahn	2,85 m	2,75 m
- Kfz-Fahrbahn	<u>3,00 m</u>	<u>2,75 m</u>
	6,75 m	6,75 m

Eine sicherheitsrelevante Aufteilung, die ummarkiert werden muß!

Saalfelder Straße

Da 6,50 m Fahrbahnbreite für den A-Bus als unverzichtbar deklariert wurden, ist für den Radverkehr nur eine "Restbreite" = 1,08 m (entsprechend Markierungsmittelpunkt) übriggeblieben (s. Abb. 16):

- Gerinnestreifen	0,35 m
- asphaltierter Bereich für Radfahrer	0,60 m
- Breitstrich	0,25 m

In den ERA heißt es zum Thema *Rinne in Radfahrstreifen*:

Eine - aus unserer Sicht - in hohem Maße sicherheitsrelevante Aufteilung, da sie für den Kfz-Verkehr geschwindigkeitserhöhend wirkt und gleichzeitig die ungeschützten Fahrzeuglenker - im Wortsinn - an den Rand drückt.

Eine ausgewogene, am Sinn und an den konkreten Zahlenangaben der ERA und EAHV orientierte Aufteilung müßte folgendermaßen aussehen:

- Angebotsstreifen	2 x 1,55 m
- Restfahrbahn	<u>5,40 m</u>
	8,50 m

Friedrich-Ebert-Straße: Goyastr. - Landauer Brücke

	Ist	ERA
- Radfahrstreifen	1,40 m	1,75 m
- Kfz-Fahrbahn	3,25 m	3,10 m
- Kfz-Fahrbahn	<u>3,20 m</u>	<u>3,00 m</u>
	7,85 m	7,85 m

Lange Zeit hatte die Absicht bestanden, die Radfahrer, zusammen mit den Fußgängern, gemeinsam hinter den Bäumen zu führen. Die jetzt markierten Radfahrstreifen (Abb. 15) haben leider in jeder Richtung nur Mindestbreiten.

Ab Landauer Brücke ist stadtwärts zunächst - wie auf der Brücke - nur einstreifige Kfz-Führung. Die Breite des Radfahrstreifens liegt aber hier bei nur 1,25 m. Dies ist regelwidrig, weil unter dem Mindestwert liegend, und hier außerdem völlig unnötig.

Prager Straße: Talstr. - Stephanstr.

Radfahrstreifen landwärts. Die Breite liegt - völlig unnötig - unter dem Regelwert:

	Ist	ERA
- Radfahrstreifen	1,55 m	1,75 m
- Kfz-Fahrstreifen (neben dem Gleis)	<u>4,25 m</u>	<u>4,05 m</u>
	5,80 m	5,80 m

Prager Straße: Parkstr. - Chemnitzer Str.

Stadtwärts ist Radfahrstreifen sehr wichtig, um das Konfliktpotential auf dem schmalen Rad-/Gehweg auf der anderen Straßenseite zu mindern. Vorschlag:

- Radfahrstreifen	1,75 m
- Kfz-Fahrbahn	3,15 + 3,10 m

Gießstraße (Abb. 20)

In Abhängigkeit davon, ob 1 oder 2 Parkstreifen eingerichtet werden müssen, ergeben sich die folgenden Varianten für die Querschnittsaufteilung:

Variante 1:

- Parkspur (einschl. Sicherheitsstreifen)	2,50 m
- Radfahrstreifen	2 x 1,75 m
- Kfz-Fahrbahn	<u>2 x 3,50 m</u>
	13,00 m

Variante 2:

- Parkspur (einschl. Sicherheitsstreifen)	2 x 2,50 m
- Angebotsstreifen	2 x 1,50 m
- Restfahrbahn	<u>5,00 m</u>
	13,00 m

Industriestraße

Nach den Kriterien der ERA lassen sich bei Beibehaltung des beidseitigen Parkens problemlos Angebotsstreifen einordnen:

- Parkspur (einschl. Sicherheitsstreifen)	=	2 x 2,50 m
- Angebotsstreifen	=	2 x 1,25 m
- Restfahrbahn	=	<u>4,50 m</u>
		12,00 m

Variierbar wäre allenfalls die Breite der Parkspur. Wird sie mit Mindestbreite = 2,30 m angesetzt, stehen für die Fahrbahn 7,40 m anstatt 7,00 m zur Verfügung. Dementsprechend ergäbe sich als ausgewogene Aufteilung für den Angebotsstreifen = 1,30 m und die Restfahrbahn = 4,70 m. Die z. Z. in der Diskussion befindlichen Vorschläge für Markierungsversuche mit Restfahrbahnbreiten = 5,00 m, 5,50 m und 6,00 m sind mit den aktuellen Regelwerken nicht begründbar.

Selbst wenn für die Breite der Parkspuren nur der Mindestwert = 2,30 m angesetzt würde, lägen die "Restbreiten" für den Angebotsstreifen mit 1,20 m, 0,95 m oder 0,70 m generell unter den Mindestwerten.

Hier soll offenbar wieder einmal das Fahrrad neu erfunden werden. Als wenn es zur Querschnittsaufteilung der Fahrbahn zwischen Auto und Fahrrad noch keine gesicherten Erkenntnisse gäbe. Die vorliegenden ganz konkreten Anwendungsempfehlungen sind im übrigen natürlich auch nur im Ergebnis entsprechender praktischer Versuche zustande gekommen.

Theresienstraße

Zur Markierung sind bereits Radfahrstreifen mit Breiten unter den Mindestwerten angeordnet, da in Leipzig Linienbusse nur auf 6,50 m breiten Fahrbahnen fahren dürfen:

- Parkstreifen	1,80 m
- Sicherheitsstreifen	0,50 m
- Radfahrstreifen	2 x 1,20 m
- Kfz-Fahrbahn	2 x <u>3,25 m</u>
	11,20 m

Verfährt man nach den ERA-Kriterien, sind eigentlich nur Angebotsstreifen möglich:

- Parkstreifen	1,80 m
- Sicherheitsstreifen	0,70 m
- Angebotsstreifen	2 x 1,60 m
- Restfahrbahn	<u>5,50 m</u>
	11,20 m

Die Fahrbahn bleibt nach unserem Vorschlag zwar immer noch 8,70 m breit, in Leipzig aber ist das entscheidende Kriterium die Restfahrbahnbreite.

Gustav-Esche-Straße

Vorschlag des Ordnungsamtes im Vergleich mit einen aus den ERA abgeleiteten:

	Plan	ERA
- Radfahrstreifen (nur 1 Seite)	1,20 m	1,60 m
- Kfz-Fahrbahn	2 x <u>3,20 m</u>	2 x <u>3,00 m</u>
	7,60 m	7,60 m

Wiederum sollen dem Radler Breiten unter dem Mindestwert zugewiesen werden. Auf der Luppebrücke stehen dem Fahrverkehr z. Z. (begrenzt durch Borde) auch nur 2 x 2,90 m zur Verfügung (s. Abb. 21).

Johannisallee

Auch wenn auf beidseitigem Parken bestanden wird, sind noch Angebotsstreifen möglich:

- Parkstreifen	2 x 2,50 m
- Angebotsstreifen	2 x 1,35 m
- Restfahrbahn	<u>5,00 m</u>
	12,70 m

Statistische Angaben

Die Zahlenangaben zum Stand der Radfahr-Markierungen auf der freien Strecke sind in der folgenden Tabelle zusammengefaßt. Diese Daten sind überwiegend als Näherungswerte anzusehen: Zum einen erhebt unsere Zusammenstellung keinen Anspruch auf Vollständigkeit und die Einteilung in einzelne Straßenabschnitte kann auch etwas anders vorgenommen werden. Zum anderen ergibt sich die konkrete Zahl der markierbaren Abschnitte und ihre Länge natürlich erst im Ergebnis einer detaillierten Durcharbeitung. Bei den unseren Bewertungen zugrundeliegenden Fahrbahnbreiten standen nur zum Teil Meßwerte zur Verfügung. Für die Berücksichtigung der Kfz-Belastung wurden die DTV-Daten des Amtes für Verkehrsplanung *Analyse 1994* herangezogen. Zum Schwerlastverkehr und dessen Anteil am gesamten Kfz-Verkehr standen bis Redaktionsschluß fast gar keine Daten zur Verfügung.

Anzahl Abschnitte	Radfahr- Markierung (km)

Vorschläge von 1988	8		12
- davon realisiert	2		1
- davon Pläne	3		7
<hr/>			
Vorschläge 1992	29		42
- davon realisiert	3		3
- davon Pläne	14		21
<hr/>			
Vorhandene Markierungen	16		9
Pläne für Markierungen		30	47
<hr/>			
Markierung neben Gleis - Bestand	3		< 1
- Pläne	9		9
- Möglichkeiten	6		2
<hr/>			
Nicht untersuchte Möglichkeiten, gesamt	96		124
Möglicher Bestand, gesamt	142		180

Ergebnisse und Schlußfolgerungen

1. ADFC-Forderungen 1988 und 1992

Von unseren 10 ´88er Vorschlägen sind zwei realisiert, einer zum Teil. Die restlichen erscheinen auch nach nunmehr 8 Jahren fast alle noch sinnvoll.

Die ´91er Forderungen sind leider nur zu 10 % realisiert. Für die Hälfte liegen jedoch Untersuchungen vor. Für wiederum die Hälfte davon ist aber die Realisierung offen.

2. Bestand und vorhandene Pläne

Radfahr-Markierungen auf der freien Strecke gibt es in Leipzig für etwa 5 % des von uns ermittelten Gesamtpotentials. Pläne liegen für insgesamt fast 50 km Markierungen vor. Dies entspricht etwa 25 km im Hauptstraßennetz, sofern beidseitig Radfahrstreifen oder Angebotsstreifen markiert werden. Für die meisten Markierungspläne ist allerdings die Umsetzung offen. Hauptgrund dafür ist entweder die bisher fehlende Entscheidung oder aber Uneinigkeit über die Querschnittsaufteilung zwischen Kfz- und Radverkehr.

3. Straßen mit Straßenbahn

Das Potential für Radfahr-Markierungen neben den Straßenbahngleisen ist beim jetzigen Planungsansatz sehr gering: Weniger als 20 Abschnitte mit insgesamt etwas über 10 km Länge. Deutlich bessere Möglichkeiten würden sich ergeben, wenn überall dort Markierungen möglich wären, wo entweder der Gleiskörper sowieso von Kfz mitbenutzt werden muß oder wo die Straßenbahn in der Regel nicht behindert wird. Eine Diskussion hierzu ist inzwischen in der Stadtverwaltung (am Beispiel der Rampe zur Markthallenbrücke in der R.-Lehmann-Str.) in Gang gekommen.

4. Angebotsstreifen und Haltverbot

Im Neuentwurf der Verwaltungsvorschrift zur StVO ist eine solche Koppelung vorgeschrieben. Damit würde diese Führungsform für die Radfahrer in verschiedenen wichtigen Straßen ausscheiden, z. B. in der K.-Eisner-Str., der östlichen G.-Schumann-Str., der östlichen Essener Str., in einzelnen Abschnitten der Marschnerstr., der Pfaffendorfer Str., der F.-Flemming-Str. oder der Tauchaer Str..

Es wird eine Regelung vorgeschlagen, wie sie aus verschiedenen Geschäftsstraßen bekannt ist: Andienung - und damit eingeschränktes Halteverbot - nur außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten, in denen absolutes Halteverbot gilt.

5. Maßnahmen gegen Falschparker

Das in Leipzig weit verbreitete Parken auf Radverkehrsanlagen (siehe z. B. Abb. 17) und auf Gehwegen neben Radwegen stellt generell eine ernste Gefährdung der Radler dar. Mit dem Ansatz *Das Falschparken kann nicht verhindert werden* wird zum einen dieses massive Sicherheitsdefizit billigend in Kauf genommen. Zum anderen wird damit der Einsatzbereich für neue moderne Radfahrerführungen ungemein eingeschränkt. Wenn wir in Leipzig tatsächlich Wesentliches für die Förderung des Radverkehrs (und nicht des Autoverkehrs) tun wollen, sind klare Festlegungen zum Umgang mit derartigen Regelverstößen unvermeidlich.

Von uns wird folgendes stufenweises Vorgehen vorgeschlagen: Faltblatt mit freundlicher Ermahnung - "Knöllchen" - Abschleppen.
Für Stufe 1 bietet der ADFC seine Mithilfe an.

6. Fahrbahnbelag

Bevor Radfahrstreifen oder Angebotsstreifen markiert werden können, muß in vielen Fällen zuvor der Randbereich saniert werden, z. B. in der R.-Lehmann-Str., der Hupfeldstr., der Saarländer Str., Plautstr., Coppistr., Dresdner Str., E.-Fuchs-Str.. Ansonsten weicht der Radler dann wegen Unebenheiten oder Pfützen auf die Kfz-Fahrbahn aus. Damit würde sich das erwünschte Ziel - bessere Verkehrssicherheit und höherer Fahrkomfort - in sein Gegenteil verkehren.

Verschiedene Straßen haben Naturpflasterbelag, z. B. die K.-Jungbluth-Str., der Kickerlingsberg und der Kohlweg. Hier ist zu überprüfen, ob die Markierungsbedingungen wie auch der Fahrkomfort für die Radler durch einen Dünnschichtbelag auf den entsprechenden Flächen verbessert werden können.

7. Reinigung

Mehr noch als auf Bordstein-Radwegen sammelt sich Unrat und von den Autos aufgewirbelter Schmutz auf Radfahrstreifen und Angebotsstreifen, siehe z. B. die Abb. 13 aus der Schönbachstr., Abb. 14 von der Antonienstr. und Abb. 15 von der F.-Ebert-Str.. Durch verbindliche Festlegungen zum Reinigungsturnus muß solchen Flächen ein besonderer Stellenwert im Programm der Stadtreinigung zuerkannt werden.

8. Radlerführung über Knoten

Die Möglichkeiten für markierte Führungshilfen sind vielfältiger als auf der freien Strecke: Neben Auffang-Radfahrstreifen oder Angebotsstreifen sind z. B. sogen. Vorbeifahrstreifen, Aufstellflächen vor den Kfz oder Radfahrerschleusen möglich. Nach Einschätzung des ADFC sind die hierbei in Leipzig bisher ungenutzten Chancen mindestens genauso groß, wie bei den Radfahrstreifen und Angebotsstreifen. Schon 1988 und noch einmal 1992 (Lit. 3 und 4) hatten wir ein Sonderprogramm zur kostengünstigen Entschärfung von Problemknoten vorgeschlagen. Leider ist hier trotz ungezählter Vorschläge und Forderungen nur wenig passiert. So sind viele Kreuzungen sehr wirkungsvolle Radfahr-Verhinderungsstellen geblieben. Genauso wie für die Führung zwischen den Knoten ist eine eingehende Analyse zu den Möglichkeiten und zum Stand ihrer Nutzung in Leipzig überfällig. Im Rahmen der vorliegenden Studie, die ausschließlich in ehrenamtlicher Arbeit zustande gekommen ist, konnte dies leider nicht geleistet werden.

9. Vorhandenes Potential

Gegenüber den bisher in der Stadt vorliegenden Plänen ergeben sich - zusätzlich zu unseren alten Vorschlägen - insgesamt noch fast 100 weitere Straßen, in denen gute Möglichkeiten für Radfahr-Markierungen auf der Fahrbahn existieren. Selbst wenn man davon ausgeht, daß jeweils nur etwa 4 von 5 dieser Vorschläge tatsächlich umsetzbar sind, ließe sich allein damit der Radwegebestand in unserer Stadt (von z. Z. etwa 100 km) verdoppeln!

Zusammen mit den bereits vorhandenen Plänen ließe sich das straßenbegleitende Leipziger Radwegenetz - relativ kurzfristig und außerordentlich kostengünstig! - um größenordnungsmäßig 170 km verlängern.

Weitere Steigerungsmöglichkeiten für den Radwegebestand ergeben sich aus den unter Punkt 3 - 5 diskutierten Potentialen.

10. Querschnittsaufteilung

Aus den Erläuterungen zur Planungspraxis und der Einzelanalyse zahlreicher Markierungen und Markierungspläne wird deutlich, daß die Herangehensweise in Leipzig überwiegend in krassem Widerspruch zu Geist und konkretem Inhalt aktueller bundesweit verbindlich eingeführter Planungsempfehlungen steht. Eine Grundsatzdiskussion zur Methodik der Querschnittsaufteilung der Fahrbahn zwischen Kfz- und Radverkehr ist überfällig.

Im Zusammenhang damit muß unbedingt auch geklärt werden, wie im weiteren mit solchen bereits markierten Radfahrstreifen umgegangen wird, deren Breiten mit den anerkannten Regelwerken nicht verträglich sind.

Nur durch eine konsequente Neuorientierung können wir das in Leipzig vorhandene enorme Zuwachspotential für das Radwegenetz tatsächlich nutzen. Und nur dadurch können wir auch endlich der Schutzbedürftigkeit und dem besonderen Schutzanspruch der ungeschützten Fahrzeuglenker gerecht werden.

Literatur

- (1) Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95. -
Forsch.ges f. Straßen- u. Verkehrswesen, Köln, Ausgabe 1995
- (2) Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen - EAHV 93. -
Forsch.ges. f. Straßen- u. Verkehrswesen, Köln, Ausgabe 1993
- (3) Radverkehr in Leipzig - Zustand, Probleme und Entwicklungsmöglichkeiten
aus der Sicht der Radfahrer. -
Arbeitsbericht der Leipziger Umweltgruppen, Leipzig 1988
- (4) Schreiben an den Stadtrat für Stadtentwicklung und Raumplanung. -
ADFC Leipzig, 30. 1. 1992
- (5) Abschlußbericht der AG Radverkehr des BLFA StVO. -
Bayer. Staatsmin. des Innern, München, April 1995
- (6) Konzeption zur Umgestaltung der Karl-Liebknecht-Straße. -
Ökolöwe - Umweltbund Leipzig, Februar 1996
- (7) Zuerst kommen die Fußgänger, dann die Radfahrer ...
Anspruch an die Verkehrsplanung und die Realität in Leipzig. -
ADFC Leipzig, Mai 1995

Fotodokumentation

Abb. 1: **Gerberstraße** - Zufahrt zum Hallischen Tor ist bis jetzt nur für routinierte und nervenstarke Radler möglich. Markierungsvorschläge zur Entschärfung liegen seit langem vor.

Abb. 2: **Richard-Lehmann-Straße** - seit 1 ½ Jahren gibt es schöne Radfahrerfurten über die August-Bebel-Straße

Abb. 3:
Richard-Lehmann-Straße
Bisher sind leider nur die Zu- und Abfahrten der ampelgeregelten Knoten mit Radfahrstreifen markiert worden.
Leider auch, völlig unnötig, mit zu geringer Breite

Abb. 4:
Richard-Lehmann-Straße
Schon seit 1 ½ Jahren gibts hier in Höhe Kochstraße die erste Leipziger Fahrradstraße - und keiner weiß es!

Abb. 5: **Hans-Driesch-Straße**, Höhe Schützenhof
Diese Radfahrstreifen durch den Auewald gibt es schon seit etwa 20 Jahren

Abb. 6: **Berliner Straße**, Höhe Rudolf-Breitscheid-Straße
Die empfohlene Gehweg-Mitbenutzung durch Radler ist sehr konfliktträchtig (unzureichende Breite, Hauseingänge!)

Abb.7: **Marschnerstraße** am Johannaparkweg: Auch an dieser Engstelle existieren sehr gute Bedingungen für die Markierung von Radfahrstreifen

Abb. 8: **Karl-Tauchnitz-Straße** - Auf 1,5 km Länge existieren hier ideale Voraussetzungen für Radfahrstreifen

Abb. 9: **Zwickauer Straße**
Hinter der Probstheidaer Straße könnte der Radweg

problemlos auf der
Fahrbahn weitergeführt
werden - ein bereits
8 Jahre alter Vorschlag

Abb. 10: **Leonhard-Frank-Straße**

Der erste Leipziger
Angebotsstreifen!
Leider ohne Sicherheitsstreifen
zu den in Reihe parkenden Autos
und deshalb zu schmal

Abb.11: **Saarländer Straße**

Dieses gefahrvolle Ende des Radweges kurz nach der Lützner Straße muß nicht
sein! Eine Fortsetzung auf der Fahrbahn bietet sich geradezu an.

Abb. 12: **Brandenburger Straße**

Idealbedingungen für Radfahrstreifen: riesig breite Fahrbahn, kein "Parkdruck"

Abb. 13: **Schönbachstraße**, Zufahrt zur Prager Straße

Nicht mit der AG Rad abgestimmte Radfahrmarkierung: Unausgewogene Breite,
kein Sicherheitsstreifen zu den parkenden Autos

Abb. 14: **Antonienstraße**

An der Engstelle vor der Diezmannstraße werden nicht die Kfz-Spuren verschmälert,
sondern der Fahrraum für die ungeschützten Fahrzeuglenker. Und dies sogar noch
unter das absolute Mindestmaß!

Abb. 15: **Friedrich-Ebert-Straße**, am Stadion

Leider ist hier den Radfahrern - unnötigerweise - nur die Mindestbreite = 1,4 m
zugestanden worden

Abb. 16: **Saalfelder Straße** vor der Spinnereistraße - Eine sehr unausgewogene
und darum besonders gefährliche Aufteilung des Fahrbahnquerschnittes: Dem
Radler bleibt mit 1,08 m bis zur Markierungsmitte nicht einmal die Mindestbreite!

Abb. 17: **Prager Straße** gegenüber der Alten Messe

Radfahrstreifen bei denen die Nichtbenutzung durch andere Fahrzeuge nicht
durchgesetzt wird, sind für die Radler gefährlich

Abb. 18: **Ferdinand-Lassalle-Straße**

Auf einem kurzen Stück existiert bereits ein Radfahrstreifen.

Günstige Möglichkeiten gibt es für die gesamte Straße

Abb. 19: **Leibnizstraße** zwischen Jahnallee und Gustav-Adolf-Straße
Der erste Leipziger Radweg in Gegenrichtung zu einer echten Einbahnstraße funktioniert seit 1992 bestens

Abb. 20: **Gießlerstraße**, nördlich der Antonienstraße
Riesig breite Fahrbahn! Wenn nur auf einer Seite Autos parken, sind Radfahrstreifen möglich, ansonsten nur Angebotsstreifen.

Abb. 21: **Gustav-Esche-Straße** an der Luppebrücke - Dem Fahrverkehr stehen nur 2 x 2,90 m zur Verfügung. Außerhalb der Brücke wäre bei 3,00 m breiten Kfz-Spuren ein 1,60 m breiter Radfahrstreifen auf der Westseite möglich.

Abb. 22: **Pfaffendorfer Straße** am Zoo
Der verschmutzte Randbereich markiert ungenutzte Fahrbahnflächen: Neben den Straßenbahngleisen ist genug Platz für eine Kfz-Spur und eine Radfahr-Markierung

Abb. 23: **Kommandant-Prendel-Allee**, Blick Richtung Prager Straße
Angebotsstreifen wären ein Beitrag zur Geschwindigkeitsdämpfung und für eine angstfreiere Benutzung durch Radler. Fahrbahnrand- und Mittelmarkierungen bewirken das Gegenteil!

Abb. 24: **Püchauer Straße** - Eine elegante Fortsetzung dieses gefahrvoll endenden Radweges wäre bis zur Wurzner Straße möglich.

Abb. 25: **Prager Straße**, Zufahrt zum Ostplatz
Das Zusammendrängen von Radlern und Fußgängern auf engstem Raum vor Geschäften erzeugt zwangsläufig Konflikte.
Erfreulicherweise ist eine Prüfung der Radlerführung auf der Fahrbahn zugesichert.

Abb. 26: **Kiewer Straße**, Blick von der Ratzelstraße aus
Das klassische Beispiel für eine völlig überdimensionierte Straße, die förmlich nach Radfahrstreifen verlangt.
Selbst auf der S-Bahnbrücke sind problemlos Angebotsstreifen möglich.

Abb. 27: **Tauchaer Straße**
In Höhe Cleudener Straße gibt es nur landwärts einen Radweg.
In Gegenrichtung könnte ein Radfahrstreifen von der Fahrbahn abmarkiert werden.

Abb. 28: **Tauchaer Straße**, nahe Stadtgrenze

Angebotsstreifen könnten den geschwindigkeitsfördernden “Durchschuß” dieses langen geraden Abschnittes mildern und zu einer angstfreieren Benutzung dieser wichtigen Verbindungsstraße durch Radfahrer beitragen.