

- Entwurf -

Stadt Leipzig
Amt für Verkehrsplanung

04092 Leipzig

Leipzig, 13. August 2001

Radverkehr in den neuen Ortsteilen

Stellungnahme des ADFC Leipzig e. V. zum Entwurf vom Mai 2001

1. Gesamtbewertung

Der vorliegende Entwurf ist die erste Analyse zum Radverkehr in den eingemeindeten Ortsteilen. Die Untersuchungen sind erfreulicherweise überaus umfassend und detailliert angelegt worden und umfassen so nahezu das gesamte Spektrum der vielschichtigen Einwirkungsmöglichkeiten auf die Radfahrbedingungen. Die Aussagen dokumentieren eine profunde Ortskenntnis der BearbeiterInnen. Der Entwurf orientiert sich klar an den modernen Planungskriterien. Umfassend sind die Defizite und die vielfältigen Entwicklungsmöglichkeiten dargestellt. Damit liegen planerisch exzellente Grundlagen für eine nachhaltige Förderung des Radverkehrs in den neuen Ortsteilen vor – Gratulation!

2. Großer Nachholebedarf

Aus den Untersuchungen werden die jetzigen Unterschiede in der Radverkehrs-Infrastruktur zwischen altem und neuem Stadtgebiet deutlich: Für die neuen Ortsteile zeigt sich ein erheblicher Nachholebedarf. Entsprechend umfangreich und breit gefächert ist so auch die Palette der vorgeschlagenen Maßnahmen. Diesen Vorschlägen wird grundsätzlich zu gestimmt. Auf Einzelheiten in der Bewertung und auf aus unserer Sicht besonders wichtige Maßnahmen wird weiter unten ausführlicher eingegangen.

3. Realisierungsschritte

Für die tatsächliche Realisierung des von den Gutachtern vorgeschlagenen Maßnahmenkatalogs ist u. E. zwingend:

- a) Ergänzung des Konzeptes durch eine zwischen Verwaltung, Ortsvertretern und ADFC abgestimmte **Rangfolge** der Maßnahmen
- b) Untersetzung aller Maßnahmen mit einer **Kosten-Kalkulation**
- c) **Stadtratsbeschluss** des Gesamtkonzeptes, einschließlich seiner Finanzierung
- d) Sicherung der erforderlichen **Personalkapazität** durch die Verwaltung
- e) Begleitung der Umsetzung durch intensive **Öffentlichkeitsarbeit**

Erläuterung:

In den neuen Ortsteilen besteht eine ausgeprägte **Erwartungshaltung** dahin gehend, dass dem erkannten und anerkannten Nachholebedarf bald Rechnung getragen wird. Dies wird bei Gesprächen mit den Neu-Leipzigern immer wieder deutlich und zieht sich im Übrigen auch wie ein roter Faden durch die der Studie beigefügten Protokolle zu den Abstimmungen mit den Ortschafräten.

zu c: Eine tatsächliche kurz- bis mittelfristige Umsetzung des Maßnahmen-Kataloges erfordert deutlich **mehr Mittel**, als der bisherige Radverkehrshaushalt der Stadt hergibt, der überdies immer wieder mal zusammen gestrichen wird. Deshalb muss der Stadtrat einen angemessenen zusätzlichen Finanzansatz bewilligen. Berücksichtigt werden muss dabei unbedingt, dass das Kosten-/Nutzen-Verhältnis beim Radverkehr um eine Größenordnung (!) günstiger als für Autostraßen ist. Dieser Fakt, der u. a. im „Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland“ benannt ist, muss endlich auch bei uns in Politik und Verwaltung entscheidungsrelevant werden, wenn es um Investitionen für die Radverkehrs-Infrastruktur geht!

zu d: Ohne klare Erweiterung der **Bearbeiterkapazität** für die Radverkehrsplanung ist eine auch nur annähernd anspruchsgerechte Umsetzung des aufgelisteten Maßnahmenkataloges Illusion. Im alten Stadtgebiet hat die permanent unzureichende Planungs-kapazität dazu geführt, dass viele, häufig sogar sehr effektvolle und kostengünstige Maßnahmen nicht umgesetzt wurden und werden. In unserer Stellungnahme vom 4.7.2001 zum „Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs“ finden sich dazu zahlreiche Beispiele. Berücksichtigt werden muss bei der Aufwandsbilanz auch, dass

- ▶ Radverkehrsplanung anerkanntermaßen einen höheren Planungsaufwand als übliche Straßenplanung erfordert,
- ▶ für eine Stadt in der Größe von Leipzig nach Analysen des Umweltbundesamtes mindestens 12 Bearbeiter für Radverkehr nötig wären, wenn das Bekenntnis zur Radverkehrs-Förderung wirklich Ernst gemeint ist,
- ▶ durch die Eingemeindungen das zu beplanende Stadtgebiet erheblich größer geworden ist – bei (bisher) gleich gebliebener Bearbeiterkapazität

zu e: Für die Öffentlichkeitsarbeit muss natürlich auch ein angemessener Finanzansatz und eine professionelle Begleitung gesichert werden.

4. Problemfall gemeinsame Rad-/Gehwege

Sie sind praktisch die Standard“lösung“ für die neuen Ortsteile: fast immer nur einseitig vorhanden und obendrein als benutzungspflichtig – und das für beide Richtungen – beschildert. Die seit Langem bekannten und kritisierten massiven Sicherheits- wie Komfortdefizite werden aus der Studie deutlich.

Das ist nicht überraschend, denn gemäß ERA 95 kommt diese Führungsform ja auch „nur bei geringem Fußgänger- und Radverkehr in Frage ... Mögliche Einsatzbereiche sind vor allem weitgehend anbaufreie Straßen mit nur geringer Randnutzung durch Fußgänger sowie gegebenenfalls ländliche Ortsdurchfahrten.“

Vorschlag: Beschilderung als „Gehweg – Rad frei“, innerorts generell, außerorts jeweils die Gegenrichtung. Damit bleibt die Nutzungsmöglichkeit für Unsichere erhalten.

5. Problemfall Radweg-Ende

Die Sicherheitsdefizite einseitiger Radwege (noch verschärft, wenn sie auch in der Gegenrichtung benutzungspflichtig sind) sind hinlänglich bekannt. Die erschreckende Unfalllage am Radweg in der Althener Straße zwischen Engelsdorf und Althen unterstreicht den dringenden Handlungsbedarf!

Vorschlag: Anfang und Ende einseitiger Radwege generell mit einer Mittelinsel absichern. Dazu müsste wohl angesichts der Sicherheitslage ein Sonderprogramm aufgelegt werden. Vielfach kann so ein Fahrbahnteiler am Ortsanfang auch zur „Einstimmung“ auf die dringend nötige Geschwindigkeitsdämpfung innerorts dienen. Auch dahin gehend gibt es in den neuen Ortsteilen viel Handlungsbedarf.

Auch dort, wo beidseitig Radwege vorhanden sind, enden sie jeweils ungesichert an (anstatt in) der Fahrbahn. Auch hier gibt es Handlungsbedarf.

6. Problemfall Benutzungspflicht „schlechter“ Radwege

In den neuen Ortsteilen gibt es nicht einen Radweg, der die verbindlichen Kriterien für die Benutzungspflicht erfüllt. – Beispiele für Radwege, deren Benutzungspflicht besonders gefährlich oder unsinnig ist:

- Delitzscher Landstraße in Wiederitzsch zwischen Südtangente und Seehausener Straße (Führung, Breite)
- Podelwitzer Straße in Wiederitzsch (Führung, Breite, Kfz-Aufkommen)
- Bahnhofstraße in Lindenthal (mehrere registrierte Unfälle)
- Karl-Heine-Straße in Böhlitz-Ehrenberg (Randnutzung, Kfz-Aufkommen)

Vorschlag: Ausweisung als „andere Radwege“, zumindest generell, bis ein anspruchsgerechter Umbau (wo nötig) realisiert ist. Gleichzeitig: Vermittlung der geltenden gesetzlichen Regelungen für „andere Radwege“ durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit.

7. Tempo 30 innerorts

Die Vorschläge der Gutachter werden nachdrücklich unterstützt. Wo die alten dörflichen Strukturen noch erhalten sind, sollte die gesamte Dorflage zur Tempo-30-Zone werden, z. B. in Rehbach und in den Universitätsdörfern, im Ortskern von Baalsdorf, in Kleinpösna und in Hirschfeld – dort auf jeden Fall, wenn der Autobahnzubringer dort nicht mehr durch führt.

8. Tempo 50 außerorts

Zwischen vielen der neuen Ortsteile und der Kernstadt stellen die noch vorhandenen Ortseingangs- bzw. Ortsausgangs-Schilder eine deutliche Zäsur dar. Das ist für das Zusammenwachsen der alten und neuen Stadtteile nicht nur unter rein psychologischen Aspekten kontraproduktiv. Das hat auch massive Auswirkungen auf die Straßenraumnutzung:

Ein gravierendes Problem, besonders in den neuen Ortsteilen, sind die innerorts so oft viel zu unangemessenen Auto-Fahrgeschwindigkeiten. Darauf wird von den Gutachtern – sehr zu Recht – immer und immer wieder hingewiesen. Eine wesentliche Ursache dafür sind die hohen zugelassenen Geschwindigkeiten in den anbaufreien Streckenabschnitten, d. h. hinter den Ortsausgangs-Schildern. Diese Zusammenhänge zwischen außerorts zugelassenen Geschwindigkeiten und dem dann tatsächlich innerorts gefahrenen Tempo sind aus der Unfallwissenschaft ebenso hinlänglich bekannt wie die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit der ungeschützten Nichtmotorisierten.

Die außerorts erlaubten hohen Fahrgeschwindigkeiten stellen andererseits ein latentes hohes Unfallrisiko für Radfahrer dar und schrecken viele BürgerInnen von der Fahrradbenutzung ab, jedenfalls wenn auf solchen Streckenabschnitten keine Radwege existieren.

Forderung: Im gesamten Stadtgebiet gilt als Höchstgeschwindigkeit Tempo 50. Höhere Geschwindigkeiten nur, wenn ein Radweg – und zwar mit gesichertem Anfang und Ende – oder eine wirklich attraktive Alternative für die Benutzung dieses Streckenabschnittes vorhanden ist. Voraussetzung für Geschwindigkeiten > 50 km/h im Stadtgebiet von Leipzig muss auch sein, dass das in der Verkehrswissenschaft seit Langem bekannte Inventar zur Gestaltung von Ortseinfahrten im Sinne einer Einwirkung auf die Fahrgeschwindigkeit im angebauten Bereich angewendet worden ist. Dahin gehend gibt es in den neuen Ortsteilen allerhand Nachholebedarf!

9. Fahrbahnsanierung

Auf vielen Straßen in den neuen Ortsteilen ist der Belag sanierungsbedürftig. Bei der Sanierung muss unbedingt vermieden werden, dass der besonders von Radfahrern so gefürchtete (und aus der Kernstadt hinlänglich bekannte) Effekt höherer, unangemessener Kfz-Geschwindigkeiten eintritt. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung müssen Bestandteil jeder Deckensanierung werden. An das Umfeld angepasste Fahrgeschwindigkeiten sind schließlich ein wesentliches Kriterium der urbanen Lebensqualität!

10. Einbahnstraßen, Sackgassen

Mit der Analyse ist, erstmals für Leipzig, eine (vermutlich weitgehend vollständige) Liste der zu öffnenden Einbahnstraßen und der für Radfahrer offenen Sackgassen vorgelegt worden. Es muss eine Terminfestlegung geben, bis wann die Umschilderung erfolgt.

11. Feldwege

In den neuen Ortsteilen ist die Wiederherstellung von Wegebeziehungen im Wirtschafts-Wegenetz von besonderer Bedeutung. Hier sollten in einer 1. Stufe 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, muss aber mittelfristig systematisch verbessert werden.

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 der Studie von ADFC-Mitglied Heiko Rudolf am Beispiel Mölkau/Engelsdorf aufgezeigt worden.

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 Radwegbau vorzuziehen ist. Dazu gehören natürlich auch eine entsprechende Wegweisung, Kartenmaterial und Marketing.

Die Herstellung eines solcherart dichten Radwegenetzes unter Nutzung von Feldwegen und Schlippen ist natürlich auch für die Möglichkeiten der „sanften“ Naherholung – nicht nur als „Zubringer“ für den Grünen Ring“ – von wesentlicher Bedeutung.

Bei der Ausstattung der für den Alltagsverkehr oder den Radtourismus bedeutenden Feldwege mit einem angenehm befahrbaren Belag gibt es, wie fast überall in Ostdeutschland, noch immer einen riesigen Nachholebedarf. Bei der Wahl der Belagart müssen die für Leipzig verbindlichen Kriterien unbedingt beachtet werden (siehe den Handlungsleitfaden für die Verwaltung „Wegebelag in Grüngebieten“).

Die auf S. 16 genannten Betonspurwege sind als Belag für Radfahrer nicht geeignet, da dort nach längerer Zeit fast immer Kantenbildungen durch unterschiedliche Setzung der einzelnen Platten auftreten und sie mit Fahrradhängern kaum benutzbar sind.

12. Radialverbindungen

Für viele neue Ortsteile fehlen sicher und komfortabel benutzbare Radrouten in die Kernstadt. Wenn es gelingt, die jetzt noch zahlreichen als „Radfahr-Verhinderungsstrecken“ wirksamen Netzabschnitte zu entschärfen und ein attraktives Routen-Angebot zu gestalten, könnte ein sehr erheblicher Teil der vielen Berufspendler vom Auto auf das Fahrrad umgelenkt werden. Die Gestaltung dieser Radialen muss deshalb ein besonderer Schwerpunkt im Sinne einer umwelt- und stadtverträglichen Anbindung der neuen Ortsteile an die Kernstadt sein.

Um im Wettbewerb mit den Bedingungen für Autopendler zu bestehen, müssen diese Radialen zu attraktiven Schnellverbindungen ausgebaut werden. Ein schönes Beispiel dafür könnte die bereits seinerzeit im Rahmen des Ostraumprojektes geplante „Grünradiale“ über den Eilenburger Bahnhof Richtung Mölkau sein, die aber bisher nur ansatzweise realisiert worden ist.

Bei der Gestaltung der Radialen muss geprüft werden, welche Streckenabschnitte als **Fahrradstraße** ausgewiesen werden können. Für die von den Gutachern vorgeschlagene Radiale über Wiesenweg – Pestalozzistraße in Böhlitz-Ehrenberg bietet sich so etwas z. B. geradezu an.

13. Grüner Ring

Der Ansatz, den Grünen Ring abschnittsweise auch für den Alltagsverkehr interessant zu machen und die daraus abgeleiteten Vorschläge zur Änderung des Wegeverlaufs werden unterstützt. Voraussetzung für eine Änderung muss aber eine nutzergerechte Gestaltung sein. In diesem Zusammenhang sollten auch die so wichtigen Anbindungen an die ÖV-Haltepunkte verbessert werden.

14. Elster-Saale-Kanal

Der radfahrgerechte Ausbau der Treidelpfade einschließlich der Anbindung an das Straßennetz steht seit Langem an. Wichtig ist, dass zunächst erst einmal auf einer Seite (Nord?) eine durchgehende Fortsetzung des herrlichen Kanal-Radweges und seiner Fortsetzung am Hafen ins Umland entsteht.

15. Miltitz

Wegen des extremen Sicherheitsdefizites und der Unfalllage sollte der Bau von Mittelinseln an der Einmündung Mittelstraße und Auenweg höchste Priorität bekommen. Im letzt genannten Fall ist dies sehr elegant im „Schatten“ der (ohnehin aus Verkehrssicherheits-Gründen anstehenden) Einrichtung einer Kfz-Linksabbiegespur in den Auenweg machbar.

16. Lausen

Auf S. 2 steht, dass die (ziemlich neuen) Radwege an der Lausener Straße modernen StVO-Kriterien entsprächen. Tatsächlich erfüllen sie aber die verbindlichen Qualitätsanforderungen für benutzungspflichtige Radwege nicht.

17. Rückmarsdorf

Im Zuge der radfahr-mäßigen Aufwertung der Dorfstraße müssen die ärgerlichen Bordkanten und Drängelgitter im Zuge der Querung der Miltitzer Straße beseitigt werden.

18. Lützschena-Stahmeln

- a) Im gesamten Nordosten wird es durch Porsche und BMW sehr bald weitere wesentliche Veränderungen im Straßen- und Wegenetz geben. Darauf sind wir – so unsere Behauptung – unzureichend vorbereitet. Dies beweist nicht zuletzt die den Gutachern verfügbar gewesene Wegekarte, die nicht aktuell ist und in der auch schon länger vorhandene Wegeverbindungen nicht enthalten sind. Damit nicht erst dann, wenn es vielleicht schon zu spät ist, Defizite kritisiert werden, muss schnellstens ein **gesondertes Radwege-Konzept** für diesen Raum in Auftrag gegeben werden.
- b) Ein sehr stresserzeugendes Defizit betrifft die **Anbindung des Flughafens** für Radfahrer: Von Leipzig aus gibt es bisher keine einzige Relation ohne Zwang zum Fahren auf hoch belasteten und überdies auch noch schmalen Außerortsstraßen. Verschärft wird die Situation durch die deutschlandweit einmalige (!) Besonderheit, dass die Fahrrad-Mitnahme im Zubringerverkehr zum Flughafen nicht möglich ist. – Hier gibt es akuten Handlungsbedarf!

19. Wiederitzsch

- a) Extreme Sicherheits- und Komfort-Defizite haben die (bis heute sogar noch als benutzungspflichtig ausgewiesenen) Radwege in der **Delitzscher Landstraße** zwischen Südtangente und Seehausener Straße. Die Änderung dieser unhaltbaren Situation hat für uns 1. Priorität.
- b) Für die **Bahnhofstraße** als Schulwegrelation hatte der damalige Gemeinderat bessere Radfahrbedingungen gefordert. Darauf hin angesprochen, hatte sich der ADFC, sehr massiv, und auch öffentlichkeitswirksam, für die Abmarkierung von Schutzstreifen dort eingesetzt. Dies ist damals vom Straßenbauamt Leipzig mit gerade zu peinlicher (weil völlig veralteter) Argumentation abgeblockt worden. Da auch jetzt, nach teilweisem Umbau, die exzellente Bedingungen für diese moderne Führungsform immer noch existieren, müssen diese so kostengünstigen Möglichkeiten nun endlich genutzt werden.

20. Seehausen

Hier gibt es u. a. folgenden bereits seit Längerem angemahnten Änderungsbedarf:

- a) Im Bereich des **Sachsenparks** besteht ein erhebliche Umwege erzeugendes System von Einbahnstraßen, das für Radfahrer durchlässig(er) gemacht werden muss.
- b) Am **Handelsring** muss für die Relation des Grünen Ringes an der östlichen Zufahrt zur Messemulde eine Bordabsenkung am Radweg und eine Querungshilfe gebaut werden.
- c) An der Abfahrt in die Messemulde von der **Seehausener Allee** aus müssen die deutlichen Sicherheitsdefizite für den dort querenden Zweirichtungs-Radweg beseitigt werden.
- d) An der **B 2** in Höhe Dieselstraße steht stadtwärts das Schild „Radfahren verboten“. Seit Jahren fordert der ADFC, dass dort eine Radwegweisung in die Stadt erfolgt.

21. Mölkau

- a) Die Reaktivierung des **Engelsdorfer Weges** Richtung Osten hat für uns eine hohe Priorität. Die damit erschließbare Relation ist für Alltags- und Freizeitverkehr gleichermaßen von großer Bedeutung.
- b) Der Radweg in der **Chemnitzer Straße** muss dringend saniert werden.
- c) In der **Engelsdorfer Straße** muss neben dem Unfallschwerpunkt an der Industriestraße auch die bekannte Gefahrenstelle an der Einmündung des Mühlwegs entschärft werden.

22. Engelsdorf

- a) In der **Leipziger Straße** müssen endlich die von uns schon seit Eröffnung der ohne Radwege gebauten B 6 neu so dringlich geforderten Radfahr-Markierungen beauftragt werden. Gemessen an der aktuellen Unfalllage scheint dies die gefährlichste Radfahr-Radiale im ganzen neuen Stadtgebiet zu sein. Die Entschärfung gerade dieser „Radfahr-Verhinderungsstrecke“ hat für uns allerbeste Priorität, zumal es sich ja hier um eine sehr kostengünstige Abhilfe handelt!
- b) Uns nicht vermittelbar ist, dass für die **Bahnhofstraße** spezielle Untersuchungen für Rad-/Gehwege veranlasst worden sind. Statt hier kostbare Planungskapazität zu binden, hätte man den solche aufwändigen Maßnahmen Fordernden erläutern müssen, welche Führungsformen für den Radverkehr unter solchen Bedingungen heutzutage in Frage kommen.

23. Liebertwolkwitz

Die Ortsdurchfahrt entlang des Autobahn-Zubringers ist derzeit überaus problematisch, auch in den Abschnitten, wo es Radwege gibt. Am gefährlichsten scheint der Knoten Markt/Kirch-/Bornaische Straße zu sein – mit 7 polizeilich erfassten Unfällen ein besonderer Schwerpunkt. Radfahr-Markierungen am Knoten und auf der Strecke, Tempo 30 sowie Querungshilfen (speziell am Ortsausgang Richtung Leipzig) könnten die Situation nachhaltig verbessern.

Ulrich Patzer
Vorsitzender
ADFC Leipzig