

Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer

- das „Restpotenzial“ in Leipzig



Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club

ADFC Leipzig e. V.
Februar 2004

Inhaltsverzeichnis

		Seite
1.	Zusammenfassung	3
2.	Fakten und Argumente	4
	- Nachteile von Einbahnstraßen	4
	- Vorteile einer Öffnung	4
	- Konsequenzen aus § 45 (9) StVO	4
	- Historie	5
3.	Varianten der Öffnung	5
	- Unechte Einbahnstrasse	5
	- Echte Einbahnstraße	6
	- Sonderweg in Gegenrichtung	6
4.	Voraussetzungen für die Öffnung	6
5.	„Stand der Technik“	7
6.	Chronologie für Leipzig	8
	- ADFC-Aktivitäten	8
	- Aktivitäten der Verwaltung	9
	- Umsetzungsprobleme und Rückschläge	9
	- Zwischenbilanz Ende 2000	11
7.	Das „Restpotenzial“	11
	- Mitte	12
	- Süd	14
	- West	16
	- Nord	17
	- Ost	19
8.	Ergebnisse der Analyse	23

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
ADFC Leipzig e. V.
Grünwaldstraße 19, 04103 Leipzig
Tel. (03 41) 22 54 03 13, Fax 22 54 03 14
info@adfc-leipzig.de, www.adfc-leipzig.de



Gesamtredaktion der Studie: Ulrich Patzer

Titelbild: Die Einfahrt von der Käthe-Kollwitz-Straße aus in den verkehrsberuhigten Bereich in der Hillerstraße ist auch für Radfahrer gesperrt.

Zusammenfassung

In Leipzig ist die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr seit der Wende ein Dauerthema. Das Ergebnis ist beachtlich: Im Vergleich zu vielen anderen deutschen Städten ist diese anerkannte Möglichkeit zur Förderung des Radverkehrs bei uns deutlich häufiger genutzt worden. Auf eine Anfrage der PDS-Stadtratsfraktion „Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer“ antwortete die Verwaltung im Mai 2001, dass die noch verbliebenen Einbahnstraßen im Jahr 2000 überprüft worden seien, dieses Programm in Leipzig jedoch im Prinzip abgeschlossen sei.

Nach Auffassung des ADFC gibt es in unserer Stadt jedoch auch heute noch eine beachtliche Anzahl von Einbahnstraßen, in denen der Radverkehr ebenfalls in der Gegenrichtung – ohne Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit! – zugelassen werden kann. – Das Ausloten dieses „Restpotenzials“ ist Gegenstand dieser Studie.

In der Arbeit werden zunächst die vielfältigen Vorteile und auch die verkehrsrechtlichen Erfordernisse einer Anwendung dieses so überaus effektvollen Bausteins für fahrradfreundliche Bedingungen zusammengestellt. Geöffnete Einbahnstraßen sind ein wesentlicher Beitrag für ein engmaschiges, attraktives Radwegenetz. Sie verbessern damit die Nutzungshäufigkeit dieses umwelt- und stadtverträglichen Verkehrsmittels. Und mehr Radverkehr schafft Platz für den notwendigen Autoverkehr auf unseren Straßen. – Ein weiterer für uns sehr wichtiger Aspekt: Eine Beschränkung der Fahrverbote in der Gegenrichtung auf die Fälle, die aus Verkehrssicherheitsgründen tatsächlich zwingend sind, kann die (immer wieder als unzureichend beklagte) Akzeptanz der dann verbleibenden Verkehrsregelungen durch Radfahrende nachhaltig befördern.

Nach Erläuterung der für eine Öffnung infrage kommenden Varianten (echte und unechte Einbahnstraße, Sonderweg in Gegenrichtung) werden die in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung genannten Voraussetzungen für eine Öffnung aufgelistet. Die Auswertung des aktuellen fachwissenschaftlichen Kenntnisstandes bestätigt, dass Radfahren entgegen der Einbahnrichtung generell nicht unfallrelevant ist. Darüber hinaus liefert die Fachliteratur diverse Hinweise für eine zielgerichtete praktische Umsetzung dieser so überaus kostengünstigen Fördermaßnahme.

Eine Auflistung der bisherigen Aktivitäten der verschiedenen Akteure in Leipzig offenbart, dass bereits viel getan wurde, die vorhandenen Möglichkeiten für eine Öffnung bisher aber – aus sehr verschiedenen Gründen – noch nicht ausgereizt sind.

Die detaillierte Analyse des „Restpotenzials“ ergibt, dass im „alten“ Stadtgebiet (vor den Eingemeindungen zwischen 1997 und 1999) noch weit über 70 Straßen für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet werden können – fast alle ohne großen Aufwand, nur über eine angepasste Beschilderung. Wenn dieses „Restpotenzial“ tatsächlich konsequent abgearbeitet wird, wird es in Zukunft in Leipzig nur noch sehr wenige Einbahnstraßen geben, die von Radfahrern nicht in der Gegenrichtung benutzt werden können.

Fakten und Argumente

Die Öffnung der Gegenrichtung von Einbahnstraßen für Radfahrer – das ist für den ADFC ein „klassisches“ Thema, bei dem er sich auf verschiedensten Ebenen seit langem engagiert. Das ist kein Wunder, denn es gibt eine überaus breite Palette von Gründen, die Möglichkeiten für eine Öffnung von Einbahnstraßen voll auszureizen. – Dazu einige Fakten und Argumente.

Nachteile von Einbahnstraßen

Einbahnstraßen sind für den umwegempfindlichen Radverkehr mit zahlreichen Nachteilen verbunden:

- Vielfach unterbrechen sie direkte und schnelle Radfahr-Verbindungen.
- Immer wieder reißen sie empfindliche Lücken in das Radverkehrsnetz.
- Der Zeitvorteil des Radverkehrs im Stadtverkehr geht verloren, und die Erreichbarkeit der Ziele verschlechtert sich.
- In ruhigen Nebenstraßen, auf denen es sich zumeist ausgezeichnet Rad fahren lässt, zwingen Einbahnregelungen die Radfahrer oft auf verkehrsreiche und gefährliche Hauptverkehrsstraßen.
- Besonders im „ruhigen“ Nebennetz sind solche Fahrverbote aus der „Fahrradlenker-Perspektive“ sehr oft nicht einsehbar. Die Folge: Das regelwidrige Fahren gegen die Einbahnrichtung auf der Fahrbahn oder auf dem Gehweg ist inzwischen – sehr zum Ärger des ADFC – eine von allen Altersklassen praktizierte Massenerscheinung geworden.

Vorteile einer Öffnung

- Für Radfahrer reduzieren sich die Umwege und damit die Fahrzeit.
- Geöffnete Einbahnstraßen führen zu höherer Verkehrssicherheit gegenüber „Umfahrten“.
- Ein weiterer Sicherheitsgewinn resultiert aus den gegenüber klassischen Einbahnstraßen reduzierten Fahrgeschwindigkeiten.
- Geöffnete Einbahnstraßen sind ein sehr kostengünstiger Beitrag für ein möglichst dichtes und lückenloses Radwegenetz.
- Für Radfahrer geöffnete Einbahnstraßen bringen diesen Benutzungsvorteile gegenüber dem Autoverkehr, verbessern die Radfahrbedingungen und damit die Nutzungshäufigkeit dieses Verkehrsmittels.
- Eine Beschränkung bei den nicht geöffneten Einbahnstraßen auf die tatsächlich aus konkreten Sicherheitserwägungen nötigen Fälle kann nachhaltig zu einer besseren Akzeptanz von Verkehrsregelungen durch Rad fahrende beitragen.

Konsequenzen aus § 45 (9) StVO

Im § 45, Absatz 9, heißt es: „Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. ... dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko ... erheblich übersteigt“.

Auf Einbahnstraßen bezogen bedeutet diese Vorgabe des Gesetzgebers, dass in sehr vielen Fällen die Einbeziehung des Radverkehrs in die Sperrung einer Fahrtrichtung als rechtswidrig anzusehen ist, denn die Gründe für die Anordnung treffen auf diese meist gar nicht zu:

- Flächen-Probleme sind für Fahrrad-Benutzer mit ihren einspurigen Fahrzeugen zumeist nicht relevant.
- Verkehrslenkungen, die eine Verdrängung des Fahrverkehrs auf die Hauptverkehrsstraßen bewirken, sind bei Rad fahrenden nicht angebracht.

Historie


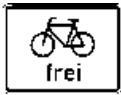
- Bei der Öffnung von Einbahnstraßen als „unechte“ Einbahnstraße gibt einige „Vorreiter“, die schon in den 80er Jahren solche Lösungen, teilweise in erheblichem Umfang, realisiert haben. Dazu zählt neben Städten wie z. B. Münster, Bremen und Saarbrücken auch Leipzig.
- 1997: Mit der so genannten Radlernovelle der StVO wird die Öffnung „echter“ Einbahnstraßen versuchsweise möglich. Die Bedingungen sind ganz konkret in der Verwaltungsvorschrift VwV-StVO vorgegeben – siehe Kapitel 4!
- 2000: Ein neuer Bußgeldkatalog tritt in Kraft: Obwohl das nicht unfallrelevant ist, kostet das Fahren entgegen der Einbahnstraße nun mindestens 30 DM, statt bisher 10 DM. – Aktuell sind das = 15 €, mit Behinderung = 20 €, mit Gefährdung = 25 €, mit Sachbeschädigung = 30 €
- 2000: Mit der neuen StVO-Novelle entfällt der Versuchscharakter für Öffnung „echter“ Einbahnstraßen

Varianten für die Öffnung

Für die Zulassung des gegenläufigen Radverkehrs in Einbahnstraßen gibt es – neben der grundsätzlichen Aufhebung der Einbahnregelung für alle Fahrzeuge – verschiedene Möglichkeiten:

Unechte Einbahnstraße

Bei dieser Regelung wird am Ende der Einbahnstraße unter Zeichen 267 StVO

„Verbot der Einfahrt“  das Zusatzzeichen 1022-10  "Radfahrer (Sinnbild) frei" angebracht.

Gleichzeitig muss am Anfang das (blaue) Einbahnstraßenschild entfernt werden, also

Zeichen 220  bzw. Zeichen 353. 

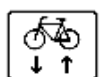
Derartige Regelungen werden deutschlandweit seit langem erfolgreich praktiziert. Es gelten im Wesentlichen die gleichen Einsatzkriterien wie für echte Einbahnstraßen – siehe unten. Das Fahren von Kraftfahrzeugen in der Gegenrichtung (z. B. durch Wenden oder Ausfahren aus Grundstückszufahrten) ist hier aber – anders als in echten Einbahnstraßen – prinzipiell möglich. Wenn nötig, kann es durch Wiederholung der erstgenannten Schilderkombination oder durch Abbiegegebote an Grundstückszufahrten (mit Ausnahmeregelung für Radfahrer) verhindert werden. Wenn Kraftfahrzeuge links parken dürfen, sollten Parkbuchten für diese Fahrtrichtung

ausdrücklich mit Zeichen 314  StVO gekennzeichnet werden.

Geeignet sind Straßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einer Fahrgassenbreite von mindestens 3 m. Die Öffnung ist auch bei engeren Fahrgassen möglich, wenn Ausweichmöglichkeiten bestehen (z. B. durch Grundstückszufahrten, regelmäßig freie Parkstände o. ä.) oder geschaffen werden können (z. B. durch Freihalten einzelner Stellplätze über entsprechend angeordnete Poller).

Echte Einbahnstraße

Seit den StVO-Novellierungen von 1997 und 2000 kann Radverkehr entgegen von „echten“ Einbahnstraßen zugelassen werden durch das Zusatzzeichen "zwei gegen-



gerichtete Pfeile mit Radfahrersinnbild" an den (blauen) Zeichen 220 oder Zeichen 353 „Einbahnstraße“ am Beginn der Einbahnstraße. Am Ende gilt die gleiche Schilderkombination mit Zeichen 267 plus Zusatzzeichen 1022-10 StVO wie bei unechten Einbahnstraßen. Die gemäß Verwaltungsvorschrift zu beachtenden Voraussetzungen sind im nächsten Kapitel im Einzelnen aufgelistet.

Sonderweg in Gegenrichtung

In stärker belasteten Straßen, und auch auf Hauptnetzstraßen, kann der Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung geführt werden, wenn Flächen für einen separaten Radweg oder für einen Radfahrstreifen in der Gegenrichtung vorhanden sind.

In Leipzig gibt es mehrere vorbildliche, seit Jahren sehr gut „funktionierende“ Lösungsbeispiele mit Radfahrstreifen, die von der Gegenrichtung durch einen Kfz-Parkstreifen getrennt sind: Bernhard-Göring-Straße, Talstraße, Brüderstraße. Erstmals ist diese Variante 1992 in der (hoch belasteten) Leibnizstraße eingerichtet worden.

Voraussetzungen für die Öffnung

Für die Öffnung echter Einbahnstraßen gelten die folgenden in der Verwaltungsvorschrift – VwV StVO genannte Kriterien:

- zulässige Höchstgeschwindigkeit = 30 km/h
- geringe Verkehrsbelastung
- Fahrgassenbreite: i. d. R. = 3,50 m, mindestens jedoch 3,00 m mit ausreichenden Ausweichmöglichkeiten, bei Linienbus- und stärkerem Schwerverkehr > 3,50 m
- übersichtliche Verkehrsführung
- Begegnungsstrecke „nur von geringer Länge“, das bedeutet höchstens 400 m
- Ordnung des ruhenden Verkehrs
- gegebenenfalls punktuelle Maßnahmen an Knotenpunkten
- andere Möglichkeiten wie generelle Aufhebung der Einbahnregelung, unechte Einbahnstraße oder Sonderweg in Gegenrichtung entfallen

Diese Vorgaben gelten (obwohl das in der VwV nicht ausdrücklich erwähnt ist) im Wesentlichen auch für die Einrichtung unechter Einbahnstraßen.

„Stand der Technik“

Seit mehr als einem Jahrzehnt gibt es zahlreiche Untersuchungen, die die Vorteile der Öffnung in Gegenrichtung belegen. Der aktuelle Stand ist in der Arbeit „Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr“ dargestellt, erschienen in den Berichten der Bundesanstalt für Straßenwesen – BAST, Unterreihe Verkehrstechnik, V 83, Bergisch-Gladbach Mai 2001. Sie stützt sich auf eine Städte-Umfrage zur Praxis und Anwendung der Regelung, auf eine flächenhafte Analyse aller Einbahnstraßen-Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern im Jahre 1999 sowie eine vertiefende 3- bis 4-jährige Unfallanalyse in 15 ausgewählten Städten, u. a. mit Vorher/Nachher-Vergleich des Unfallgeschehens. Abschließend wurden auch Zählungen und Verhaltens-Beobachtungen in ausgewählten Straßen und Städten vorgenommen.

Nachfolgend sind die wichtigsten Ergebnisse dieser BAST-Studie zusammengestellt, deren Kenntnis für eine effiziente und zügige Abarbeitung des „Restpotenzials“ in Leipzig sicher hilfreich ist:

- Viele Städte waren zunächst zurückhaltend mit der Anwendung der StVO-Novelle vor allem wegen des Versuchscharakters dieser Regelung, wegen genereller Vorbehalte in Politik und Verwaltung (insbesondere bei den Straßenverkehrsbehörden) und wegen des geforderten Prüfaufwandes.
- Ablehnung für eine Öffnung erfolgte am häufigsten wegen zu geringer Fahrgassenbreite, hohem Parkdruck und hohem Kfz-Aufkommen.
- In jeder 5. Kommune wurden Einbahnstraßen aber auch bei Fahrgassenbreiten von $< 3,00$ m oder bei Kfz-Belastungen > 5.000 Kfz/Tag geöffnet.
- Auch in nicht geöffneten Einbahnstraßen gibt es etwa 30 – 40 % gegengerichteten Radverkehr. Bei geöffneten Einbahnstraßen liegt dieser Anteil im Mittel bei etwa 44%.
- In nicht geöffneten Einbahnstraßen weichen 60 % der Radfahrer in der Gegenrichtung auf den Gehweg aus, in geöffneten Einbahnstraßen nur 23 %.
- Frei fahrende Kfz fuhren im Mittel 27 – 37 km/h schnell. Bei Begegnung mit Radfahrern fuhren sie bei geringen Fahrgassenbreiten (3,25 – 3,50 m) deutlich langsamer als bei größeren Breiten, im Mittel um etwa 6,5 km/h.
- Bei breiten Fahrgassen ($> 3,75$ m) fahren Kfz im Begegnungsfall mit Radfahrern weiter mittig – mit entsprechend hohen Interaktionsgeschwindigkeiten.
- Der Anteil kritischer Situationen zwischen Radfahrern in Einbahnrichtung und Kfz ist höher als der für Radfahrer in Gegenrichtung.
- Die Unfalldichte lag in geöffneten Einbahnstraßen im Mittel bei 0,31 U/km*a (Unfälle pro km und Jahr) und 0,35 U/km*a in nicht geöffneten Einbahnstraßen. Zum Vergleich: Erschließungsstraßen = 0,50 U/km*a, Hauptverkehrsstraßen = 3,5 U/km*a
- Im Mittel passieren weit weniger als 1 % aller Radunfälle in Einbahnstraßen, etwa die Hälfte davon (unabhängig von der rechtlichen Regelung) bei gegengerichtetem Radverkehr.
- Unfälle bei Benutzung des Gehweges und generell mit Fußgängern sind nach Öffnung der Einbahnstraßen seltener.
- Überproportional unfallbelastet sind Straßen mit Fahrgassen $< 3,25$ m bzw. $> 3,75$ m. Die ungünstige Tendenz für schmale Fahrgassen gilt aber nur bei nicht geöffneten Einbahnstraßen, in geöffneten schmalen Straßen gibt es dagegen nur wenige Unfälle auf der Strecke.
- Für Radfahrer in Einbahnrichtung sind Unfälle mit ruhendem Verkehr dominant, mehr als 1/3 der Unfälle erfolgen mit geöffneten Autotüren.

- Gesamtbewertung der Radverkehrs-Sicherheit: Sie ist in Einbahnstraßen insgesamt sehr hoch. Einbahnstraßen mit zulässigem gegengerichtetem Verkehr von Radfahrern unterscheiden sich von diesem Sicherheitsniveau nicht. Maßgeblich für das hohe Sicherheitsniveau ist das i. d. R. niedrigere Tempo im Vergleich zu Hauptverkehrsstraßen.

Chronologie für Leipzig

ADFC-Aktivitäten

- 1988: Im umfangreichen Arbeitsbericht der Leipziger Umweltgruppen „Radverkehr in Leipzig“ findet sich bereits eine Literaturübersicht zum Thema
- 3/92: Vorschläge an Stadtverwaltung für die Öffnung von 30 Einbahnstraßen
- 8/93: neue Liste mit 60 Straßen
- 9/97: neuer Anlauf: Das Faltblatt „Köpfchen statt Ellenbogen“, das gemeinsam mit der Stadt geplant ist, soll einen Innenstadtplan enthalten – und darauf sind noch viele Einbahnstraßen – Ergebnis: 8 Straßen werden geöffnet, 14 nicht
- Noch ungenutzte Potenziale sind ständiges Thema in der städtischen AG Rad
- Thematisierung immer wieder auch im Radreport: Heft 1/90, S. 13 + 14; Heft 1/92, S. 23 + 24; Heft 4/94, S. 18 + 19; Heft 3/95, S. 29 + 30; Heft 1/96, S. 25 + 26, Heft 3/97, S. 27; Heft 2/98, S. 30
- Öffentlichkeitsarbeit immer wieder auch auf Bundesebene, z. B. die Handreichung „Einbahnstraße – Fahrradfahren gegen die Einbahnstraßenrichtung“ 10/97 zusammen mit dem Bundesverkehrsministerium

Aktivitäten der Verwaltung

Wesentlich beeinflusst durch das permanente „Dranbleiben“ des ADFC Leipzig am Thema hat sich die Stadtverwaltung auch immer wieder damit befasst, insbesondere sind hervorzuheben:

- 1990: „Großversuch“ Innenstadt: etwa die Hälfte der annähernd 40 Einbahnstraßen wurde „unecht“ – Bilanz: hohe Akzeptanz, keine Unfälle
- 1992 – 1997: 11 (!) Sonderberatungen zu Einbahnstraßen, jeweils mit Beteiligung des ADFC
- Einzelprobleme wurden und werden immer wieder in der AG Rad behandelt.

Umsetzungsprobleme und Rückschläge

Leider ist – so unsere Bewertung – keine kontinuierliche Befassung mit dem Thema festzustellen. Immer wieder gab es Pausen bei der Abarbeitung von Einzelfällen, viele „Ups and Downs“ durch interne Entscheidungen auf höherer Ebene, d. h. ohne Einbeziehung der AG Rad, oder durch Einflussnahme von außen, z. B.

- 1993: 8 „unechte“ Straßen sind überraschend wieder zu normalen Einbahnstraßen gemacht worden
- AG Rad 21.05.96: Bitte des Ordnungsamtes, die Öffnung von Einbahnstraßen generell in Tempo-30-Zonen zuzulassen, ist vom Regierungspräsidium abgelehnt worden
- AG Rad 13.08.96: 4 Innenstadt-Straßen sind plötzlich wieder „echte“ Einbahnstraßen: Burgstraße, Burgplatz, Gewandgässchen, Nikolaikirchhof
Nachfrage in der AG Rad ergibt, dass Polizei und Straßenverkehrsbehörde auf 4 – 4,5 m Fahrbahnbreite beharren (Protokoll der AG Rad vom 03.12.96)
- Erlass des Sächsischen Wirtschaftsministeriums vom 19.09.1997:
„Die Bestimmungen zur ... Öffnung ... sind restriktiv anzuwenden. ... Vor Öffnung der Einbahnstraßen ist die Zustimmung des zuständigen Regierungspräsidiums einzuholen.“
- Radreport 3/95, S. 30: Musterbeispiel Bernhard-Göring-Straße, d.h. Radfahrstreifen entgegen echter Einbahnstraße, getrennt durch Parkstreifen – so wie das auch schon seit 1993 in der hoch belasteten Leibnizstraße bestens funktioniert. – Anlässlich einer Verkehrsschau im März 1996 verlangt aber das Regierungspräsidium die Rücknahme der Lösung. – Das kann glücklicherweise aber durch die Stadtverwaltung abgewendet werden.
- 7/97: Prüfantrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen „Aufhebung von Einbahnstraßenregelung“ in Querstraße, Nürnberger Straße, Talstraße, Brüderstraße und Bernhard-Göring-Straße
- 1998: Umleitungen beim Neubau der König-Johann-Brücke: Erstes (und lange Zeit einziges) Beispiel für eine Öffnung als „echte“ Einbahnstraße gemäß der Kriterien der StVO-„Radlernovelle“ von 1997. Gültig nur während der Umleitung. Diese Öffnung in der Lauchstädter Straße erfolgte bei einer Fahrgasse = 5,00 m. Gleichzeitig aber wurden 3 andere Umleitungs-Straßen mit analogen Bedingungen aber Fahrgassen = 5,50 m (!) als echte Einbahnstraßen eingerichtet!
- 2001: Nikischplatz: Durchfahrmöglichkeit zum Park erst nach mehreren Eingaben, Ortsterminen mit zahlreichen Mitwirkenden sowie Anfragen in der AG Rad – letztlich durch die Entscheidung des zuständigen Beigeordneten. Die Möglichkeit, die Einbahnregelung am Nikischplatz insgesamt zu ändern, wurde noch nicht genutzt.

- ADFC-Anfrage vom 22.01.2001 an den Planungsbeigeordneten zum Umsetzungsstand in Leipzig, erneute Nachfrage am 05.12.2001. Antworten des Amtes für Verkehrsplanung vom 07.01.2002 und 13.11.2002.
- 5/01: PDS-Anfrage III/F 186 an den OBM: „Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer“. – Antwort gemäß Niederschrift der Ratsversammlung: Bis 1994 wurden 75 Straßen untersucht, in etwa 60% wurde Radverkehr ermöglicht. Im Jahr 2000 wurden verbliebene Einbahnstraßen überprüft. *„Momentan seien noch zehn Verfahren in Arbeit, die bis zum Herbst 2001 abgeschlossen werden sollten ... Im Prinzip sei dieses Programm in Leipzig jedoch abgeschlossen.“*
- 2003: Nördliche Löhrrstraße: Erst nach jahrelangem Nachhaken, auch über mehrfache Eingaben eines Betroffenen, wurde diese Straße geöffnet und zwar als erste (und bisher einzige) dauerhaft echte Einbahnstraße mit zugelassenem Radverkehr in der Gegenrichtung.

Zwischenbilanz Ende 2000

Statistische Daten über Bestand an Straßen bzw. Straßenabschnitten und die Anzahl geöffneter Straßen waren in der Verwaltung nicht vorhanden. Auch war keine offizielle Bewertung erhältlich zum „Großversuch“ 1990 und zum Bearbeitungsstand im Jahre 2000. Die eigene Recherche des ADFC ergab folgende Bilanz – fast alle Zahlen sind aber nur Schätzwerte!

Bestand Einbahnstraßen 1990:	185 Straßen
davon wurden bisher insgesamt geöffnet	100 Straßen
davon	<ul style="list-style-type: none"> ▶ geöffnet für alle Fahrzeuge 25 Straßen ▶ als „unechte“ Einbahnstraße 65 Straßen ▶ als Radfahrstreifen oder baulich 10 Straßen ▶ als Fahrradstraße 1 Straße

Die Öffnungen als „unechte“ erfolgten – bis auf ganz wenige Ausnahmen – ohne besondere Maßnahmen an den Ein- und Ausfahrten. Eine Öffnung als „echte“ Einbahnstraße gemäß StVO-Novelle erfolgte in Leipzig bisher dauerhaft nur in einem Falle (nördliche Löhrrstraße). Begründung: zu hoher Verwaltungsaufwand.

Bestand Einbahnstraßen 2000:	85 Straßen
davon	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Entscheidung der Behörde: „bleibt“ 50 Straßen ▶ Entscheidung: „evtl. später“ 20 Straßen ▶ „Vergessenes“ 15 Straßen

ADFC-Prognose 2000:

Vom aktuellen Bestand kann noch mindestens die Hälfte geöffnet werden. Denn: Viele Entscheidungen sind fachlich nicht nachvollziehbar. Und: Die bisher nicht

geprüften, „vergessenen“ Straßen können vermutlich auch alle geöffnet werden. Der „Restbestand“ an nicht geöffneten Einbahnstraßen wäre dann noch etwa ein Viertel des ehemaligen Gesamtbestandes. Das Erreichen eines solchen Ziels erfordert allerdings weiteres „Dranbleiben“ am Thema.

Das „Restpotenzial“

Nachfolgend sind mit Stand Ende 2003 alle uns bekannten Einbahnstraßen zusammengestellt, die – nach unserer Einschätzung – für den Radverkehr noch geöffnet werden können. Die Zusammenstellung beschränkt sich auf das „alte“ Stadtgebiet, da für die 1997 bis 1999 eingemeindeten Ortsteile eine gesonderte Detailuntersuchung durch das Planungsbüro StadtLabor vorliegt.

Die Bewertung des „Restpotenzials“ erfolgte selbstverständlich unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben und des aktuellen Standes der Verkehrswissenschaft zum Thema. Sehr hilfreich waren auch die in unserer Stadt bereits gesammelten vielfältigen Erfahrungen bei der Öffnung von Einbahnstraßen.

Bei den jeweiligen Straßen sind auch – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – die bisherigen Aktivitäten für eine Öffnung vermerkt. Daraus wird deutlich, dass es in manchen Fällen schon sehr erhebliche Bemühungen gab, die aber noch nicht zum Ziel geführt haben.

► Mitte

Schillerstraße

Hier gibt es in der Gegenrichtung einen gemeinsamen Rad-/Gehweg bei allerdings sehr hoher Nutzungsdichte und entsprechend starkem Konfliktpotenzial Rad/Fuß. Die Relation ist für die Umfahrung der innerstädtischen Fußgängerzonen von größter Bedeutung. Und sie ist eine Haupttrasse für den studentischen Radverkehr! Deshalb steht die Öffnung der Gegenrichtung auf der Fahrbahn für den Leipziger ADFC seit Jahren auf der Prioritätenliste ganz weit oben.

Der angestrebte „Fahrradstraßenring“ um das Stadtzentrum, der über die Schillerstraße laufen muss, ist 2001 beim Frühlingsanradeln des ADFC, gemeinsam mit Bundesumweltminister Jürgen Trittin und Bürgermeister Holger Tschense, medienwirksam getestet worden – siehe Radreport 2/01, S.9.

- AG Rad Sonderberatung am 16.09.97: *„Wegen vorhandenem Rad-/Gehweg sieht nur das AfU Handlungsbedarf, deshalb keine Veränderung erforderlich.“*
- OBM-Radtour 09.05.00: erneute Forderung für eine Öffnung
- Im neuen Radverkehrskonzept für Leipzig, beschlossenen vom Stadtrat im September 2002, ist nun ein *„attraktiver innerer Stadtring“* für den Radverkehr vorgesehen.

Ratsfreischulstraße

Sie ist – seit einigen Jahren schon – zwischen Oberem Dittrichring und Burgplatz für alle Fahrzeuge geöffnet. Einfahrt vom Promenadenring aber ist verboten, obwohl das eine stark nachgefragte Radfahrrelation ist und auch fahrend vielfach genutzt wird,

besonders von Radfahrern, die die Konflikte mit den Fußgängern auf der Mittelinsel scheuen. Unschöne Trampelpfade auf der Mittelinsel signalisieren, ebenso wie die durch das Grün auf der Ostseite, dass auch Zufußgehende eine direktere, umwegfreie Straßenquerung wünschen. – Ein angepasster Umbau der Insel wird von uns schon seit Jahren gefordert.

- AG Rad Sonderberatung am 16.09.97: Ablehnung, „weil die Querung des Ringes nur als Fußgänger möglich ist.“

Oberer Dittrichring

Gegenüber der Einmündung der Bosestraße befindet sich Zeichen 267 – Einfahrt verboten. Damit ist auch den auf dem Straßen begleitenden Rad-/Gehweg von der „Runden Ecke“ kommenden Radfahrern die Weiterfahrt in den Oberen Dittrichring verwehrt.

Bosestraße

- Sonderberatung AG Rad 16.09.97: Ablehnung!
- AG Rad 03.07.01: Entscheidung nach Ende der Baumaßnahme
- Schreiben AfV vom Okt. 2000: „wird geprüft“
- Schreiben AfV vom 13.11.02: Öffnung nach Sanierung Schauspielhaus

Nikischplatz

- 1995 und 1996 bereits Forderung zur Öffnung über mehrere Eingaben
- AG Rad 17.12.96: Forderung für Öffnung
- Sonderberatung AG Rad 16.09.97: „Bisher wurde die Forderung nur von Herrn Patzer erhoben, von den anderen Anwesenden sieht niemand Handlungsbedarf.“
- Kritik in Radreport 2/98, S. 30
- AG Rad 24.02.99, AG Rad 19.05.99, AG Rad 21.09.99

Nach weiteren Vorstößen ist die Durchfahrt Richtung Zentralstraße dann 2001 freigegeben worden. Im übrigen Bereich mit der jetzigen Einbahn-Regelung sollte jedoch das Rad fahren für die anliegenden Bewohner ebenfalls in beiden Richtungen erlaubt werden. Alle Kriterien der VwV sind voll erfüllt:

- ausreichende Breite = 3,15 m Fahrgasse neben 2 x 1,85m Parkständen
- Tempo 30
- sehr klare Ordnung des ruhenden Verkehrs
- sehr geringe Länge des Abschnitts ohne Ausweichstelle
- sehr geringe Kfz-Belastung (nur Parkverkehr)

Goedelerring

Querung des Platzes vor der Hauptfeuerwache aus der Lessingstraße kommend

- Forderung schon 1988 im großen Arbeitsbericht der Leipziger Umweltgruppen „Radverkehr in Leipzig“
- AG Rad 04.06.96: Forderung wiederholt
- danach Öffnung mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“
- seit mindestens einem Jahr ist dort das Zusatzzeichen verschwunden.

Johannisgasse

Sie ist seit längerem bereits unechte Einbahnstraße. Nur die kurze Verbindungsstraße zum Johannisplatz ist noch echte Einbahnstraße. Es gibt keinen erkennbaren Grund, die Einfahrt für Radler vom Johannisplatz nicht offiziell zuzulassen.

Täubchenweg

- Sonderberatung AG Rad am 16.09.97: *„Öffnung ist im Zuge des Totalumbaus des Johannisplatzes zu beachten“*
- Schreiben Dez. Planung vom Okt. 2000: *„bei Umgestaltung Johannisplatz“*

Rabensteinplatz

Ein Teilstück ist – seit einiger Zeit bereits – in beiden Richtungen zugelassen, auch für Kfz. Umso unverständlicher, dass Radfahrer noch immer nicht die ganze Straße in beiden Richtungen befahren dürfen.

- Sonderberatung AG Rad am 16.09.97: *„Es besteht noch Klärungsbedarf.“*

Großer Brockhaus

Fahrbahnbreite = 3,50 m – für den seltenen Fall des Begegnungsverkehrs Bus/Rad gibt es Ausweichstellen in sehr kurzem Abstand

- AG Rad 04.06.96: Forderung für Öffnung
- Sonderberatung AG Rad am 16.09.97: Ablehnung! Aber auch: *„Es gibt Bestrebungen, die Verkehrsorganisation dort insgesamt zu überarbeiten.“*

Hahnekamm

Fahrbahnbreite = 7,50 m, bei zurzeit beidseitigem Parken bleibt eine Fahrgasse = 3,50 m. Im Schreiben AfV vom 13.11.02 wird aber mitgeteilt: *„erst nach Platzneugestaltung.“* Die Öffnung dort ist zwar nicht vordringlich, sollte aber nicht derart weit rausgeschoben werden.

Querstraße

Fahrbahnbreite in Höhe Cermaks Garten = 7,50 m

Vorschlag: Parken nur auf der Ostseite mit folgender Fahrbahnaufteilung:

Fahrgasse Richtung Süd = 3,50 m + Parken = 2,00 m + Radfahrstreifen = 2,00 m

► Süd

An der Verfassungslinde

- OBM-Radtour 09.05.00: Forderung für eine Öffnung
- Schreiben AfV vom Okt. 2000: *„wird geprüft“*

Sternwartenstraße

- AG Rad 25.02.97: Ablehnung durch Amtsleiterentscheidung weil Breite der Fahrgasse < 4 m
- Sonderberatung AG Rad 16.09.97: Anordnung SVB wurde zurückgezogen
- OBM-Radtour 09.05.00: Forderung für eine Öffnung
- Schreiben AfV vom Okt. 2000: *„ist angeordnet“*

Tatsächlich ist dies bis heute nicht umgesetzt – das ist unakzeptabel!

Beethovenstraße

Die Öffnung wird von uns seit über 10 Jahren schon gefordert, da dort – ganz anders als an der hoch belasteten Riemannstraße! – der Peterssteinweg ohne größere Probleme – und das fahrend! – gequert werden kann.

- Sonderberatung AG Rad 16.09.97: „Die nicht verkehrssichere Ausfahrt auf den Peterssteinweg verhindert schon seit Jahren die Öffnung.“
- AG Rad 23.09.97: 1. Skizze vom AfV
- AG Rad 04.07.00: Forderung für Öffnung
- Schreiben AfV vom 13.11.02: „Aufstellfläche für Querung Peterssteinweg nötig“
- Radreport 4/02, S. 13 + 14: scharfe Kritik, dass trotz Umbau...

Münzgasse

siehe Beethovenstraße!!

Lampestraße

Paul-Gruner-Straße – Hohe Straße: keine Einbahnstraße. Fahrbahn = 7,70 m, beidseitig erlaubtes Parken → Fahrgasse = 3,70 m

Hohe Straße – Riemannstraße: echte Einbahnstraße. Fahrbahn = 6,50 m, Parken nur rechts erlaubt → Fahrgasse = 3,50 m, was für den (seltenen) Begegnungsverkehr Rad/Pkw völlig ausreichend wäre!

Simsonstraße

Mozartstraße – Haydnstraße = echte Einbahnstraße. Fahrbahn = 7,00 m, Parken nur rechts erlaubt → Fahrgasse = 5,00 m. Radverkehr in der Gegenrichtung ist aber verboten! – Warum?

Haydnstraße – Robert-Schumann-Straße = keine Einbahnstraße. Fahrbahn = 7,70 m, Parken beidseitig erlaubt → Fahrgasse = 3,70 m. Diese ist für alle Fahrzeuge (!) in beiden Richtungen offen, obwohl dort (außerhalb von Ausweichstellen) der Begegnungsverkehr Kfz/Kfz unmöglich ist.

Paul-Gruner-Straße

Zufahrt von Dufourstraße zum Floßplatz ist verboten – Öffnung für Rad ist sicherlich nur vergessen worden!

Hohe Straße 1

Floßplatz – Lampestraße: Für uns sachlich-fachlich nicht nachvollziehbar, wird die Umschilderung jetzt von einer Belagsanierung abhängig gemacht. Das, obwohl hier das Tiefbauamt vor Jahren sogar schon eine Extra-Rampe für die Zufahrt zur Fußgängerampel gebaut hat! Das Missverständnis sollte baldigst aufgeklärt werden.

- AG Rad 17.12.96: Öffnung wird geprüft
- AG Rad 14.01.97: Nachfrage
- AG Rad 24.02.98: erneute Nachfrage
- AG Rad 10.03.98: TBA prüft Belag
- AG Rad 05.05.98: TBA: Asphalt statt Wildpflaster nötig
- Schreiben AfV vom 13.11.02: „Reko durch TBA erforderlich“
- AG Rad 19.05.03: erneute Forderung

Hohe Straße 2

Arthur-Hoffmann-Straße – Bernhard-Göring-Straße: Wenn die Einbahnregelung in der Bernhard-Göring-Straße aufgehoben wird, kann natürlich auch dieser Straßenabschnitt für alle Fahrzeuge in beiden Richtungen befahrbar gemacht werden.

Bernhard-Göring-Straße

Seit langem gibt es Forderungen, die Straße für alle Fahrzeuge in beiden Richtungen zu öffnen. In dieser Wohnstraße ist der in der Fachwelt seit langem bekannte sicherheitsrelevante „Beschleunigungseffekt“ für Kfz durch die Einbahnregelung (als Folge des fehlenden Gegenverkehrs) besonders deutlich zu beobachten.

Im südlichen Stadtgebiet gibt es ein beispielloses (Über-)Angebot an Radialstraßen: B 2, August-Bebel-Straße, Karl-Liebknecht-Straße, Bernhard-Göring-Straße, Arthur-Hoffmann-Straße. Angesichts dessen ist der von der Verwaltung bisher immer geäußerte Vorbehalt, dass das Kfz-Aufkommen an der Einmündung Riemannstraße dann nicht mehr zu bewältigen wäre, nicht überzeugend. – Die Verkehrsführung sollte unter diesem Aspekt noch einmal generell überprüft werden.

Kochstraße

Die Erreichbarkeit des kurzen Abschnittes am Südplatz von der Schenkendorfstraße aus für Bewohner und Kunden der Geschäfte ist nur bei größerem Rückstau an der Lichtsignalanlage etwas schwierig. Dieser Abschnitt ist von Süden aus jetzt nur schiebend oder aber mit großen Umwegen zu erreichen.

Forderung für eine Öffnung bereits im umfassenden Arbeitsbericht der Leipziger Umweltgruppen „Radverkehr in Leipzig“ von 1988!

Wiedebachplatz

Neben dem sehr selten von der Straßenbahn befahrenen Gleis ist Platz für Radfahrer. Die Sicht auf die Bornaische Straße ist gut.

Klemmstraße

Hier wäre der (tatsächlich überaus seltene) Gegenverkehr auf dem Gleis nur auf etwa 2 m (!) bei der Ausfahrt in die Bornaische Straße. Bei einem Ansatz entsprechend dem in der **Pörstener Straße** praktizierten (siehe unter Kötzschauser Straße!) wäre der Radverkehr hier in beiden Richtungen möglich.

Ernst-Toller-Straße

Durch geordnetes versetztes Parken wird hier für eine sehr deutliche Geschwindigkeitsreduzierung gesorgt. Für die Fahrgasse verbleiben 3,00 m Breite. Eine Begründung dafür, warum die echte Einbahnstraße beibehalten werden muss, fehlt bisher.

Brunhildstraße

Zuwegung zum Konsum, von Nord und von Süd: Die Fahrbahn ist dort 2,85 m breit, abschnittsweise fehlt sogar ein Gehweg

Vorschlag:

Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich mit Radverkehr in beiden Richtungen

► West

Hillerstraße

AG Rad am 04.06.96, ebenso am 18.11.97 und 16.12.97 = Forderung für Öffnung!

AG Rad 13.01.98: „SVB: ist bereits geöffnet“

Inzwischen ist dort sogar – schon seit einigen Jahren – umgebaut und ein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet worden! Der bis heute fehlende Zusatz Zeichen 1022-10 „Rad frei“ unter dem Zeichen 267 „Verbot der Einfahrt“ von der Käthe-Kollwitz-Straße aus (siehe Titelfoto!) ist vermutlich nur vergessen worden.

Jahnallee

Kurzer Abschnitt landwärts vor Leibnizstraße. Straßenbahn und Taxi sind dort vom Einfahrverbot ausgenommen. Analoge Situation wie **Stannebeinplatz**, wo seit einiger Zeit auch Radverkehr offiziell den gefährvollen Verschwenk vermeiden darf.

- AG Rad 29.07.97: „ADFC und AfV sind für Öffnung auch für Radfahrer“

Dreilindenstraße

Nachdem dort die Straßenbahn nicht mehr fährt und das Kfz-Aufkommen auch sehr gering ist, kann die Straße nun geöffnet werden.

Lützner Straße

Nebenfahrbahn im Abschnitt Dürrenberger Straße – Henriettenstraße: Fahrbahn etwa 4 m breit plus jede Menge Ausweichstellen zwischen den Masten, die dort direkt auf der Fahrbahn stehen – Verkehrsaufkommen vernachlässigbar – ausreichende Sicht auf die Lützner Straße ist gegeben, aber Schreiben AfV vom 13.11.02: „bleibt (keine Sicht auf Lützner Str.)“ – hier ist ein Ortstermin sinnvoll!

Rückmarsdorfer Straße

Schreiben AfV 13.11.02: „bei Ausbau (Brücke) zur Merseburger Straße“

Falls das noch längere Zeit dauert, kann sehr einfach eine radfahrerfreundliche Zwischenlösung über ein Rechtsabbiegegebot am Knoten Rathaus Leutzsch geschaffen werden.

Georg-Schwarz-Straße

Erich-Köhn-Straße – Merseburger Straße: Das Thema steht – genau wie das Fallbeispiel Huttenstraße – seit langem auf der Agenda.

LVB-Fahrgastbeirat am 14.08.03 mit dem Schwerpunktthema „Radverkehr“: Die LVB signalisieren Aufgeschlossenheit, das ist Thema der AG Lichtsignalanlagen in der Stadtverwaltung!

Windorfer Straße

Bei einem Rechtsabbiege-Gebot in die Antonienstraße wäre Radverkehr Richtung Adler problemlos möglich.

Huttenstraße

- AG Rad 27.01.98, AG Rad 10.03.98
- Radreport 4/00, S. 13: „Auf fast 500 m fahren Rad (und Auto) ... auf den Schienen. Die letzten 50 m aber können angeblich für Radfahrer nicht durchlässig gemacht werden.“
- LVB-Fahrgastbeirat am 14.08.03: siehe unter Georg-Schwarz-Straße!

Kötzschauer Straße

Sie ist Bestandteil einer Straßenbahn-Wendeschleife, ebenso wie die parallel verlaufende **Pörstener Straße**. Letztere ist – trotz analoger Bedingungen – in beiden Richtungen offen – und das sogar für Kfz! Es gibt aber das Hinweisschild: „**Achtung, Straßenbahn im Gegenverkehr**“. – Es ist nicht vermittelbar, warum so eine Regelung, zumindest für Radfahrer, die ja in entsprechenden (tatsächlich äußerst seltenen) Situationen viel flexibler als Zweispur-Fahrzeuge reagieren (und ausweichen) können, nicht in der Kötzschauer Straße möglich sein sollte.

Gleitsmannstraße

Sie ist Bestandteil der Wende-Einrichtung an der Straßenbahn-Endstelle in Knauthain. Mit einer analogen Lösung wie in der **Pörstener Straße** könnte auch hier der Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung ermöglicht werden.

► Nord

Bitterfelder Straße

Wittenberger Straße – Apelstraße: Dort gibt es eigentlich nur Kfz-Parkverkehr und – ganz selten – eine Straßenbahn. Zwischen den Schrägparkern und dem Gleis bleibt genug Platz für Radfahrer in der Gegenrichtung.

Apelstraße

Bitterfelder Straße – Wittenberger Straße: Im Ostabschnitt der Apelstraße muss der Fahrzeugverkehr jetzt komplett auf dem Gleis fahren. Im o. g. Abschnitt müsste er das dann noch auf knapp 10 m, ehe der Radfahrer neben dem Straßenbahngleis fahren könnte, wenn diese Richtung für ihn freigegeben wird.

Eutritzscher Markt

Kfz-Aufkommen geht gegen Null, die Fahrbahnbreite = 6,50 m, an der Ausfahrt auf die Delitzscher Straße immer noch = 3,10 m

Seitengasse

Ablehnung der Öffnung gemäß Schreiben Dezernat Planung von Okt. 2000 kann nur ein Missverständnis sein: Die Verbindung zum Eutritzscher Markt ist sogar abgepollert (!), die Fahrbahnbreite = 3,50 m

Bünaustraße

Ablehnung gemäß Schreiben AfV vom 13.11.02 ist unverständlich, denn: Fahrbahnbreite im Einrichtungsabschnitt = 4,15 m, in der Kurve = 5,85 m. Im (auch für Kfz) in beiden Richtungen offenen Abschnitt: Fahrbahn = 7,60 m; bei beidseitigem Parken bleibt hier nur eine Fahrgasse = 3,80 m! – AG Rad 03.02.94

Dieselstraße

Die direkte Ausfahrt auf die Theresienstraße – um dort z. B. den landwärtigen Radfahrstreifen zu erreichen – ist zurzeit verwehrt, trotz sehr breiter Fahrbahn und guter Sichtverhältnisse an der Ausfahrt. Stattdessen muss der Radfahrer in der o. g. Relation einen Haken über die Schönefelder Straße mit sehr unangenehmem Kopfsteinpflaster nehmen.

Seelenbinderstraße 1

Georg-Schumann-Straße – Yorckstraße: Fahrbahn = 6,80 m, Parken: einseitig längs. Es bleibt eine Fahrgasse von 4,80 m. Auf der anderen Seite gibt es von der Fahrbahn abgetrennten Parkständen quer. Radfahren entgegen der jetzt nur zugelassenen Fahrtrichtung ist deshalb sogar weniger gefährlich als in der erlaubten Richtung!

Seelenbinderstraße 2

Georg-Schumann-Straße – Kirschbergstraße: Fahrbahnbreite für Begegnungsverkehr Rad/Kfz völlig ausreichend. An Georg-Schumann-Straße ist evtl. Rechtsabbiege-Gebot nötig.

Yorkstraße

Fahrbahnbreite = 6,15 m, Parken: einseitig, verbleibende Fahrgasse = 4,15 m!

Faradaystraße

Fahrbahnbreite für Begegnungsverkehr Rad/Kfz völlig ausreichend.

Voltairestraße

Vorhandener Querschnitt:

- Gehweg, nur einseitig = 1,60 m (ohne Bord, nur markiert!)
- Fahrbahn = 4,55 m, aber mit durchweg einseitigem Parken

→ Der Straßenabschnitt ist von Kfz auch im Einrichtungsverkehr nicht befahrbar ohne Mitbenutzung des (abmarkierten) Gehweges! Für Radfahren in der bisher gesperrten Richtung wäre nur im (sehr seltenen) Begegnungsfall mit Kfz eine Mitbenutzung des markierten Gehweges nötig.

Vorschlag: Ausweisung als unechte Einbahnstraße in verkehrsberuhigtem Bereich. Damit entfallen auch die jetzt zwangsweise permanenten Regelverstöße durch Kfz

Jupp-Müller-Straße

Zufahrt aus Georg-Schumann-Straße ist zurzeit auch für Radfahrer gesperrt. Ist bei vernachlässigbarem Verkehrsaufkommen dort und einer Fahrbahnbreite = 3,40 m nicht nötig.

Lucknerstraße

Fahrbahnbreite = 8,00 m. Einordnung des (vorhandenen) Parkstreifens zwischen Fahrbahn und gegengerichtetem Radfahrstreifen (wie z. B. in der Brüderstraße) ist im Prinzip möglich. Problem könnten die in dieser Straße an der Endhaltestelle wartenden Busse sein.

Am Zuckmantel

Fahrbahnbreite = 7,40 m. Einordnung des (vorhandenen) Parkstreifens zwischen Fahrbahn und gegengerichtetem Radfahrstreifen (wie z. B. in der Brüderstraße) ist im Prinzip möglich.

► Ost

Schulze-Delitzsch-Straße

An der Einmündung Hermann-Liebmann-Straße ist die Fahrgasse = 5,60 m breit. Auch bei Berücksichtigung der erforderlichen Schleppkurve für einbiegende Lkw bleibt genug Platz für den Radfahr-Gegenverkehr. Die Sicht auf die Hauptstraße ist gut.

Hamburger Straße

Die Notwendigkeit des Verschwenks über die Hartzstraße bei der Ausfahrt auf die Berliner Straße sollte angesichts des jetzt nach Verkehrsfreigabe der Berliner Brücke ganz erheblich geringeren Kfz-Aufkommens über die Hamburger Straße generell überdacht werden.

Blochmannstraße

Schreiben AfV vom 13.11.02: „*geöffnet*“ – ist aber noch nicht realisiert!

Fahrbahnbreite = 8,85 m – Günstig ist sicher eine angepasste Markierung, vor allem für die riesige ungegliederte Fahrbahnfläche an der Einmündung der Kanalstraße.

Erlenstraße

Bei einer Fahrbahnbreite = 5,35 m abzüglich 2 x 0,35 m nicht befahrbares Randpflaster bleiben immer noch 4,65 m Fahrbahn, die problemlos den Gegenverkehr sogar von Rad/Lkw ermöglichen. Nötig ist Ordnung des Verkehrs an der Einfahrt durch angepasste Markierung – siehe Blochmannstraße!

- Schreiben AfV vom 13.11.02: „*bleibt, Anhörung durch die Polizei abgelehnt*“

Lindenthaler Straße

Wolfener Straße – Eisenacher Straße: Hier gibt es nur eine etwa 2 m lange Engstelle an einem bizarren Mastfuß. Dafür muss sowieso bald einmal eine andere (auch stadtgestalterisch befriedigendere) Lösung gefunden werden!

Eisenacher Straße

Bei der Totalsanierung der Straße sind die Möglichkeiten, den Radverkehr dort in Gegenrichtung zu führen – im Wortsinn! – verbaut worden.

- AG Rad 12.11.02: „*ADFC: „Gehweg – Rad frei“ für die Gegenrichtung – SVB ist dagegen – es kommt Ortstermin*“
- AG Rad 14.10.03: Ortstermin ist schiefgelaufen

Löbauer Straße

Hier sind kleine Umbauten nötig, um den Radverkehr bis zur Fußgängerampel zu führen

- AG Rad 15.10.02
- AG Rad 30.01.03: für 2004 eingeordnet unter Stellplatzablösebeträge

Gorkistraße

Volksgartenstraße – Ossietzkystraße: Die für die Straßenbahn abgetrennte Spur ist 2,60 m breit, Radverkehr also auch landwärts problemlos auf dem Gleis möglich. Voraussetzung ist, dass akzeptiert wird, dass der Radfahrer dann dort – auf einem Abschnitt von kaum mehr als 100 m (!) – ab und an u. U. für wenige Sekunden die Fahrgeschwindigkeit der Straßenbahn bestimmt – eine Situation, die in zahlreichen

anderen Straßen von Leipzig inzwischen als gegeben akzeptiert ist, ohne dass es deswegen zu Protesten der Verkehrsbetriebe gekommen wäre. Das Thema ist im Fahrgastbeirat der LVB am 14.08.03 diskutiert worden. Die LVB haben dazu Aufgeschlossenheit signalisiert.

Schlippe: Clara-Wieck-Straße – Schmidt-Rühl-Straße

Fahrbahnbreite = mind. 4,00 m, Gehweg fehlt teilweise, die Kfz-Belastung ist vernachlässigbar.

Schreiben AfV vom 13.11.02: „*alte unklare Beschilderung soll geändert werden*“
Bisher aber noch nicht umgesetzt.

Vorschlag: Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich, evtl. mit unechter Einbahnstraße

Julian-Marchlewski-Straße: Berthold-Brecht-Straße – Löbauer Straße

Fahrbahnquerschnitt: 4,20 m (!) Fahrgasse + 2,00 m Parkstreifen.

Sehr gute Sichtverhältnisse, in der Kurve zusätzlich großzügige Schleppkurve.

Schreiben AfV vom 13.11.02 aber: „*nein (Zufahrt Einkaufszentrum)*“

Paul-Heyse-Straße

Bereich Stannebeinplatz: Ein klassischer Fall: Die Einbahnregelung ist auf Wunsch der Anwohner eingerichtet worden, um den Durchgangsverkehr aus dem Wohngebiet herauszuhalten (was damit auch gut gelungen ist)! Massiv betroffen – obwohl dabei gar nicht gemeint – wurde damit aber auch der Radverkehr: Die wichtige Direktverbindung Richtung Hermann-Liebmann-Brücke ist so versperrt. Regelkonform sich verhaltende Radfahrer müssen unangenehme und konflikträchtige Umwege nehmen. Dabei ist die Sicht an der Ausfahrt exzellent und die Querung der Rohrteichstraße wäre in den Zeitlücken problemlos möglich. Durch Einkürzung des Staauraums für Linksabbieger in die Hermann-Liebmann-Straße lässt sich sogar – sehr elegant – eine Wartefläche für die Querung markieren oder als Insel bauen!

Anwohnerforderungen für die Öffnung sind bisher abgelehnt worden.

Trinitatisstraße

- AG Rad Sonderberatungen am 07.04.92 und 03.02.94
- AG Rad 11.04.00: „*Der blaue Pfeil am Anfang fehlt schon, am Ende braucht nur „Rad frei“ ergänzt zu werden – SVB prüft*“

Merkurpromenade 1

Zufahrt von Alte Dübener Landstraße: Ist jetzt außer für Rad- nur für Sonderverkehr erlaubt. Ausfahrt stadtwärts wäre bei riesig breiter Fahrbahn für Rad problemlos. An der Einfahrt ist das Einbahnstraßenschild schon nicht mehr vorhanden.

Merkurpromenade 2

Abfahrt auf Alte Dübener Landstraße: analoge Situation wie oben

Merkurpromenade 3

Verbindung Richtung Wiederitzsch: Das Zusatzzeichen 1022-10 „Rad frei“ unter dem Zeichen 267 „Verbot der Einfahrt“ ist vermutlich nur vergessen worden!

Hofmeisterstraße

Dohnanyistraße – Brandenburger Straße: Die einzige, überdies sehr kurze „Engstelle“ an der Ausfahrt in die Brandenburger Straße ist 3,50 m breit. Die Einfahrt vom Radweg in der Brandenburger Straße aus kann also problemlos legalisiert werden.

Kapellenstraße

Einfahrt aus Dresdner Straße für Rad ist aus der Fahrradlenker-Perspektive problemlos möglich. Die von SVB in AG Rad am 24.10.00 geforderte bauliche Lösung mit Bordabsenkungen zum Überfahren der Insel sind u. E. gar nicht erforderlich, denn

- die Kfz-Ausfahrt – und damit ein Begegnungsfall Lkw/Rad – ist dort überaus selten
- wenn doch, wird eben eines der beiden Fahrzeuge – wie das, zumindest im Nebennetz, allgemein üblich ist – warten
- die Sichtverhältnisse sind exzellent

Heinrichstraße

Südabschnitt ist – bei gleichem Fahrbahnquerschnitt – für alle Fahrzeuge in beiden Richtungen offen. Insoweit ist nicht einzusehen, warum der Ostteil für Radfahrer eine Einbahnstraße ist. Für die Ausfahrt in die Dresdner Straße ist eventuell ein Rechtsabbiege-Gebot nötig. So wie das in der parallel verlaufenden **Anna-Kuhnnow-Straße** gilt, die bei einer Fahrbahnbreite von nur 4,50 m (!) sogar für alle Fahrzeuge in beiden Richtungen offen ist.

Tiefe Straße

Analoge Situation wie Heinrichstraße: Für Ausfahrt in Zweinaundorfer Straße ist ebenfalls Rechtsabbiege-Gebot nötig.

Ostplatz

Oststraße – Johannisallee: Bei gleichzeitigem Rechtsabbiege-Gebot in die Oststraße wäre Öffnung ebenso problemlos möglich – wichtig nur für Rad fahrende Anwohner

Friedhofsweg

Der Abschnitt südlich von ‚An der Tabakmühle‘ ist echte Einbahnstraße. Deshalb muss der Radfahrer jetzt Richtung Stadt – will er korrekt fahren – zur Straße des 18. Oktober fahren und dort die Hauptstraße – ohne jede Querungshilfe! – passieren. Bei Öffnung des südlichen Friedhofsweges in Gegenrichtung wäre die Hauptstraßen-Querung dort aber sicherer möglich und zwar unter Nutzung der Sperrfläche in der Fahrbahnmitte. Letztere müsste in der Markierung angepasst werden. Die Sicht auf den Knoten aus dem südlichen Friedhofsweg ist gut.

Deutscher Platz

Der überaus starke Radfahr-Zielverkehr zur Deutschen Bücherei benutzt – weit überwiegend vorschriftswidrig – die insgesamt 8,00 m breite Fahrbahn. Eine besondere Unfall-Gefährdung ist nicht bekannt. Auf der anderen Seite ist nunmehr durch die Neubauten (auf der Westseite des Deutschen Platzes) ebenfalls ein erheblicher Radfahr-Zielverkehr festzustellen. Deshalb wird es höchste Zeit, über eine unechte Einbahnstraße für das gesamte Oval das Verhalten der Radler zu legalisieren. Das Einbahnstraßenschild an beiden Einfahrten fehlt bereits. Tempo 30

ist dort nicht nur wegen der gewünschten Einbahnregelung nötig, sondern schon allein wegen der hohen Nutzungsdichte an den verschiedenen Zielpunkten.

Verbindung Philipp-Rosenthal-Straße – Deutscher Platz

Hier gibt es nur einen Zielpunkt für Radfahrer bei dieser Einbahnregelung: die Messehalle 7. Öffnung für Radfahrer ist in diesen Straßen möglich, wegen geringen Bedarfs aber – ganz im Gegensatz zum Deutschen Platz! – nicht vordringlich.

Augustinerstraße

An Russenstraße Fahrverkehr nur stadtwärts zugelassen, obwohl das eine überaus wichtige Radfahr-Relation ist, für die auch der Bürgerverein Probstheida bereits vor längerer Zeit eine Lösung angemahnt hatte. Schon vor mehreren Jahren ist die Dringlichkeit anerkannt und festgelegt worden, einen kleine Fläche vor dem Grünstreifen zu befestigen, damit für große Fahrzeuge eine ausreichende Schleppkurve gesichert werden kann.

- AG Rad 11.03.97: OA soll prüfen
- AG Rad 03.06.97: OA prüft
- AG Rad 15.07.97: Ortstermin ist am 23.07.97
- AG Rad 11.04.00: AfV soll Planungen veranlassen
- Schreiben Dez. Planung vom Okt.2000: Umbau erforderlich
- AG Rad 18.07.01: Anmahnung der Umsetzung
- AG Rad 04.12.01: geplant für 2003, evtl. schon 2002
- Schreiben AfV 13.11.02: erforderliche Planung steht noch aus
- AG Rad 10.12.02: „AG Rad: Öffnung Augustinerstraße ist wichtig“
- AG Rad 13.01.04: Vorstellung erster Planungsvarianten

Gotthelfstraße

Ausfahrt auf Prager Straße ist – völlig unnötig – auch für Rad verboten, obwohl auf dort vorhandenen (in beiden Richtungen befahrbaren) Radweg aufgefahen werden kann. Das Zusatz-Zeichen 1022-10 „Rad frei“ unter Zeichen 267 „Verbot der Einfahrt“ ist hier vermutlich nur vergessen worden.

Ringelnetzweg

Ausfahrt auf Prager Straße – Sachverhalt genau wie in Gotthelfstraße!

Ergebnisse der Analyse

► Seit 2000 geöffnete Einbahnstraßen

Seit unserer Zwischenbilanz mit Stand 2000 (siehe Kapitel 6) sind zahlreiche weitere Straßen geöffnet worden. Uns bekannt sind um die 20 Fälle:

Kupfergasse, Nikolaistraße, nördlicher Hahnekamm, Querstraße (teilweise), nördliche Lutherstraße, westliche Brüderstraße, Richterstraße (2 x), Gabelsberger Straße, Nikischplatz (teilweise), Biedermannstraße, Dürrstraße, Rembrandtplatz, Helenenstraße, Erich-Köhn-Straße, Kuhlurmstraße, Bochumer Straße, Am Meilenstein, Renoirstraße, Stannebeinplatz

► Verbleibendes „Restpotenzial“

Vom derzeitigen Bestand an Einbahnstraßen in Leipzig können nach unserer Analyse noch einmal deutlich mehr als 70 Straßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden – fast alle ohne großen Aufwand, nur über eine angepasste Beschilderung. Nur in sehr wenigen Fällen empfehlen sich ergänzende Markierungen, um den Fahrverkehrs besser zu ordnen oder es sind kleinere bauliche Maßnahmen erforderlich.

► „Vergessenes“

An mehreren Stellen ist die die Anordnung bzw. das Anbringen des Zusatzzeichens 1022-10 „Radfahrer frei unter Zeichen 267 „Verbot der Einfahrt“ offenbar nur übersehen worden:

Hillerstraße, Paul-Gruner-Straße, Oberer Dittrichring, Jupp-Müller-Straße, Merkurpromenade (3 Fälle), Gotthelfstraße, Ringelnatzweg. Das gilt vermutlich auch für die Trinitatisstraße und den Deutscher Platz (2 x).

► Rechtsabbiege-Gebot

In 6 Straßen kann das Benutzen der Gegenrichtung legalisiert werden, indem gegebenenfalls zusätzlich an der Einfahrt auf die Hauptverkehrsstraße Zeichen 209-20 „Vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts“ angeordnet wird:

Windorfer Straße, Rückmarsdorfer Straße, südliche Seelenbinderstraße, Heinrichstraße, Tiefe Straße, Ostplatz

Deutliche Vorteile ergeben sich dabei vor allem für die Anwohner dieser Straßen, die so erhebliche Umwegfahrten – teilweise über stark belastete Straßen – vermeiden können.

► Verbesserte Querungsbedingungen

In mehreren Fällen wäre die Querung angrenzender Hauptverkehrsstraßen deutlich sicherer (und auch umwegärmer) möglich, wenn die jetzt noch gesperrte Gegenrichtung der Einbahnstraße legal benutzt werden dürfte, insbesondere beispielsweise in der Beethovenstraße, der Münzgasse und im Friedhofsweg.

► Keine Umwege

Verschiedentlich kann die jetzige umwegige und teilweise sogar überaus konflikträchtige Radfahrerführung (unterstützt u. U. durch eine angepasste Markierung) vereinfacht werden:

Jahnallee, Blochmannstraße, Erlenstraße, Hamburger Straße, Dieselstraße

► Straßenbahngleise

- In 2 Straßen würde die Öffnung bedeuten, dass die Radfahrer – jeweils ein kurzes Stück – auf dem Gleis fahren: Huttenstraße und Georg-Schwarz-Straße. Hier müsste nur die Signalisierung an der Hauptnetzstraße so angepasst werden, wie das schon lange beim Fallbeispiel **Lindenthaler Straße** funktioniert, dort nach sehr intensiven Bemühungen, besonders des Bürgervereins Gohlis – siehe Radreport Heft 1/96, S. 25 + 26.
- In 7 Straßen ist Radfahren nicht erlaubt, weil dort in einem kurzen Abschnitt auf oder dicht neben dem Gleis gefahren werden müsste: Kötzschauser Straße, Gleitsmannstraße, Klemmstraße, Bitterfelder Straße, Apelstraße, Lindenthaler Straße, Wiedebachplatz. Bei der Prüfung einer Öffnung müssen entsprechende Erfahrungen mit dem Beispiel der Straßenbahn-Wendeschleife in der **Pörstener Straße** berücksichtigt werden. Letztere ist (versehen mit einem Hinweisschild „**Achtung, Straßenbahn im Gegenverkehr**“) seit längerem in beiden Richtungen offen – sogar für Kfz!

► Umbau erforderlich

Nur in 3 Fällen wären kleinere Umbauten nötig, um eine regelkonforme Benutzung der gesperrten Fahrtrichtung zu ermöglichen:

Löbauer Straße, Augustinerstraße, Ratsfreischulstraße

► Ungenügende Begründung

In einer Reihe von Fällen gibt es bisher keine fachlich überzeugende Begründung für die Ablehnung der Öffnung oder sie ist uns nicht bekannt. Das betrifft z. B.:

südlicher Hahnekamm, Lampestraße, Simsonstraße, Hohe Straße, Ernst-Toller-Straße, Brunhildstraße, Seitengasse, Bünaustraße, Seelenbinderstraße, Yorckstraße, Schulze-Delitzsch-Straße, Julian-Marchlewski-Straße, Wiedebachplatz

► Unstimmigkeiten

In mehreren Fällen stimmen die offiziellen Aussagen bzw. die daran geknüpften Erwartungen nicht mit der Realität überein:

- Hillerstraße: Im Protokoll der AG Rad vom 13.01.98 heißt es „*ist bereits geöffnet*“ – tatsächlich bis heute aber nicht realisiert – siehe Titelblatt!
- Sternwartenstraße: Schreiben AfV vom Okt. 2000: „*ist angeordnet*“ – nach über 3 Jahren aber immer noch nicht realisiert
- Blochmannstraße: Schreiben AfV vom 13.11.02: „*geöffnet*“ – das ist aber bis heute eine echte Einbahnstraße
- Renoirstraße: Schreiben von Okt. 2000: „*bleibt*“ – sie ist inzwischen aber offen – sogar für alle Fahrzeuge!

► Verbleibende Einbahnstraßen

Bei konsequenter Ausschöpfung des „Restpotenzials“ wird es insgesamt in Leipzig nur noch sehr wenige Einbahnregelungen im öffentlichen Straßenraum geben, für die dann auch ein hohes Maß an Akzeptanz durch Rad fahrende zu erwarten ist. Dies wären vor allem

- Johannisplatz (2 x): Einrichtungs-Regelungen entfallen nach Umbau des Platzes
- Nürnberger Straße: Nach jetzigem Planungsstand ist leider im Zusammenhang mit dem Umbau des Johannisplatzes keine Aufhebung vorgesehen.
- Gustav-Adolf-Straße und Teilabschnitt Friedrich-Ebert-Straße: Eine Verkehrsführung ohne Einbahnregelung ist geplant.
- Wahrener Straße: Wegen der Führung der Straßenbahn bei recht beengten Verhältnissen würde die Öffnung für Radler Bordkorrekturen (und damit Einengungen der ohnehin schmalen Gehwege) erfordern.
- Schönbachstraße und Ludolf-Colditz-Straße: Als Lösungsansatz kommt vermutlich – wegen des hohen Kfz-Aufkommens – nur ein Sonderweg in Gegenrichtung infrage.
- Bismarckstraße (Arthur-Nagel-Straße – Dieskaustraße) und Hohentichelnstraße (vor Merkwitzer Straße – Permoser Straße) sind Straßenabschnitte, wo es keinen Radfahr-Zielverkehr gibt und die jetzige Führung akzeptierbar ist.
- Vollhardtstraße und Bogislawstraße: Zwei Abschnitte, bei denen in der Gegenrichtung die Sicht auf die Hauptstraße ungenügend wäre.