

Netzlücken in Leipzig

Über genutzte und ungenutzte Chancen, das Wegenetz in Leipzig für Radfahrer und Fußgänger dichter und attraktiver zu gestalten



Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club

ADFC Leipzig e. V.
Februar 2005

1. Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Inhaltsverzeichnis	2
2. Zusammenfassung	3
3. Motivation	4
3.1 „Stadt der kurzen Wege“	.4
3.2 Großes unerschlossenes Potenzial	.4
3.3 Politischer Rahmen	.5
4. Bearbeitung	.6
5. Liste der Netzlücken	6
5.1 Lücken im Gehwegenetz	7
5.2 Lücken im Radwegenetz	8
5.3 Fehlende Schlippen	15
5.4 Gravierende Netzlücken	18
5.5 Barrieren	20
5.6 Trampelpfade	22
5.7 Unbequeme Wegabschnitte	24
5.8 Unverständliche Fahrverbote	26
5.9 Positive Beispiele	29
6. Schlussfolgerungen	32

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

Titelfoto: Jörg Bölsche
In Thekla verläuft der Grüne Ring Leipzig über ‚An den Pferdnerkabeln‘.

Die Parthe-Brücke dort ist seit über drei Jahren wegen Baufälligkeit gesperrt.

2. Zusammenfassung

Es gibt viele gute Gründe, sich für ein engmaschiges, attraktives Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer zu engagieren:

- Die „Stadt der kurzen Wege“ ist unstrittige Zielstellung aller dafür Zuständigen.
- Es gibt noch ein riesiges, konkret benennbares Potenzial für Verbesserungen.
- Und auch die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen in unserer Stadt motivieren zu entsprechenden Aktivitäten.

Im Rahmen einer speziellen Analyse hat der ADFC die Verbesserungsmöglichkeiten im Rad- und Gehwegenetz durch Schließung von Netzlücken untersucht. Dabei sind insgesamt um die 80 Netzlücken verschiedenster Art erfasst worden, darunter 8 Muster-Beispiele, wo die Verwaltung – häufig im Ergebnis von Vorschlägen des ADFC – inzwischen gute Lösungen geschaffen hat.

Aus der Zusammenstellung wird deutlich, dass es noch eine Menge bisher ungenutzter Chancen gibt, das Wegenetz für Nichtmotorisierte dichter (und damit attraktiver) zu machen, damit Vorteile für Radfahrer und Fußgänger im Wettbewerb der verschiedenen Verkehrsarten zu schaffen und gleichzeitig einen Beitrag zur urbanen Lebensqualität zu leisten.

Die Mehrzahl der von uns aufgelisteten Netzlücken im Stadtgebiet ist bekannt, und das zumeist schon seit Längerem – auch in den für diese Belange zuständigen städtischen Ämtern. Für die weit überwiegende Zahl dieser „aktenkundigen“ Unterbrechungen gibt es aber – soweit wir wissen – bisher keine konkreten Aktivitäten der Stadtverwaltung.

Bei etwa einem Viertel der bekannten Lücken gibt es auch Planungen für den Netzschluss. Diese liegen meist schon seit Jahren vor, sind aber aus unterschiedlichen Gründen bisher nicht umgesetzt worden. Im Haushalt eingeordnet ist aus unserer Liste bislang fast nichts.

Ein Großteil der aufgelisteten Netzlücken (um die 30) ist bisher – jedenfalls soweit uns bekannt – überhaupt noch nicht im Verwaltungshandeln thematisiert worden. Dazu zählen beispielsweise die meisten der von uns aufgelisteten „fehlenden Schlippen“ sowie alle 11 „Trampelpfade“ in unserer Zusammenstellung. Letztere sind im Gelände gut erkennbar und signalisieren so anschaulich den Handlungsbedarf.

Bei der Untersuchung kam auch zutage, dass es in einer ganzen Reihe von Vorhaben (aufgelistet sind knapp 10 Beispiele) versäumt worden ist, nötige oder sinnvolle Wegeverbindungen mit zu planen und zu bauen oder wo sogar vorhandene Verbindungen verschwunden sind (ebenfalls knapp 10 Fälle). Bisher ist nur eine dieser zugebauten Relationen wieder geöffnet worden.

Optimistisch stimmt, dass bei schätzungsweise 40 Vorschlägen aus unserer Liste nur geringe Aufwendungen für den Netzschluss erforderlich sind – jedenfalls im Vergleich mit dem erzielbaren Nutzeffekt.

Damit die vielen in unserer Liste zusammengestellten Verbesserungsmöglichkeiten nicht nur für die „Schublade“ zusammengestellt worden sind, schlagen wir vor, zunächst alle Beispiele hinsichtlich Netzwirksamkeit, Planungsaufwand und Kosten zu bewerten und dann eine Rangfolge – einschließlich Zeitplan – für die Umsetzung

aufzustellen. Für die Erarbeitung dieser Prioritätenliste bietet der ADFC seine Mitwirkung an.

3. Motivation

Es gibt eine ganze Palette guter Gründe, sich zu einem benutzerfreundlichen Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer nicht nur zu bekennen, sondern auch etwas für entsprechende Verbesserungen zu tun.

3.1 „Stadt der kurzen Wege“

Die „Stadt der kurzen Wege“ ist eine unstrittige Zielstellung aller Stadt- und Verkehrsplaner:

- geringe Entfernungen zwischen wichtigen Quellen und Zielen
- Abbau der Barriere-Wirkung von Autostraßen, Bahntrassen und Flüssen
- ein dichtes, attraktives Rad- und Fußwegenetz

Mit solchen Forderungen rennt der Mensch offene Türen bei Planern wie Politikern ein. In Leipzig wurde und wird dahingehend viel getan. Erinnerung sei nur an die schon vor der Wende umgesetzten Fußwege-Netzplanungen im Neubaugebiet Grünau, an verschiedene Maßnahmen jetzt im Urban-Projekt und an diverse Lückenschlüsse oder Verbesserungen im Radwegenetz, die häufig im Ergebnis von ADFC-Vorschlägen realisiert wurden. Es gibt aber leider auch etliche Beispiele, wo die o. g. hehren Ziele doch glatt vergessen oder aber anderen Zwängen geopfert worden sind und wo – aus unserer Sicht – Handlungsbedarf existiert.

3.2 Großes unerschlossenes Potenzial

Unsere These: Es gibt in Leipzig noch zahlreiche ungenutzte Möglichkeiten, das Rad- und Fußwegenetz dichter und attraktiver zu machen. Die Ausgangsbedingungen sind günstig: Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten der BürgerInnen zeigen, dass in Leipzig 29 % der derzeit mit dem Auto zurückgelegten Wege kürzer als 3 km sind – Entfernungen die, bei entsprechend angenehmen Rahmenbedingungen, gut zu Fuß zurückgelegt werden können. In der Entfernungsklasse zwischen 3 und 5 km liegen 15 % aller Auto-Wege (Quelle: SrV 2003 – Kennziffern der Mobilität für die Stadt Leipzig, Amt für Verkehrsplanung, Stadt Leipzig).

Schlussfolgerung: Fast die Hälfte aller in Leipzig mit dem Auto absolvierten Ortsveränderungen liegt im optimalen Entfernungsbereich für das Fahrrad. Damit besteht – auch in dem durch die Eingemeindungen wesentlich größeren Leipziger Stadtgebiet – noch immer ein im Prinzip riesiges Verlagerungspotenzial von Autofahrten auf die stadt- und umweltverträglichen nichtmotorisierten Verkehrsarten. Voraussetzung dafür, dass solche vergleichsweise kurzen Wege zum Briefkasten, zum Bäcker oder Frisör zu Fuß oder per Rad zurückgelegt werden, sind natürlich einladende, attraktive Bedingungen und Benutzungsvorteile für Fuß und Rad gegenüber dem Auto.

3.3 Politischer Rahmen

Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen für unsere Aktivitäten ergeben sich aus dem **Stadtentwicklungsplan Verkehr und Öffentlicher Raum – STEP** (Beschluss der 52. Ratsversammlung vom 15.10.03). Als allgemeiner Planungsgrundsatz wurde dort u. a. beschlossen: *„Die Rahmenbedingungen für Fußgänger und Radfahrer sind attraktiv zu gestalten. Es soll ein durchgängiges Radverkehrssystem geschaffen werden.“* Im Kapitel 2.6 Fußgängerverkehr heißt es unter „Weitere Maßnahmen“: *„Das Netz fußgängerfreundlicher Verbindungen soll in Rahmenplanungen und Bebauungsplänen weiterentwickelt und im Zusammenhang mit neuen Bauvorhaben oder Maßnahmen der Stadterneuerung ergänzt werden. Möglichkeiten der Überwindung großräumig wirksamer Barrieren sind zu prüfen.“*

Im Kapitel 2.7 Radverkehr steht: *„Die Stadt strebt einen hohen Anteil des Radverkehrs am Wegeaufkommen an. Der Radverkehr ist durch Integration eines geschlossenen Radwegenetzes in Straßen und Grünräumen ... zu fördern.“*

Die radspezifischen Anforderungen ergeben sich insbesondere aus dem Beschluss der 39. Ratsversammlung vom 18.09.02 **Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs**. Dort steht unter Abschnitt 3.3 Handlungsfeld Hauptverkehrsstraßen: *„Besondere Dringlichkeiten aus Radverkehrssicht ergeben sich dabei für Straßen, ... wo die Schaffung neuer Radverkehrsanlagen aus Netzzusammenhängen und Lückenschlussaspekten besonders wichtig ist ...“* Und unter der Überschrift „Neuanlage Radverkehrsanlagen/Lückenschluss“ sind dann – neben anderem – auch die Brünner Straße, Richard-Lehmann-Straße, Rödelstraße und die Zwickauer Straße aufgelistet – Netzlücken, die auch in unserer unten stehenden Liste benannt sind.

Bedeutsam ist auch das **Konzept für den Fußgängerverkehr in Leipzig**, das als Grundlage für die weitere Planung am 19.07.99 auf der Dienstberatung des Oberbürgermeisters bestätigt wurde. Darin lautet eine der Verkehrsplanerischen Leitlinien: *„Verdichtung der Fußgängernetze in den Stadtteilen – Bei der Bauleitplanung und Erschließung werden bereits wichtige Weichenstellungen für die Fußgängerfreundlichkeit von Stadtteilen vorgenommen. Die für Leipzig typische Netzdichte für Fußgänger in einem kontinuierlichen Straßennetz soll weiterentwickelt werden. Insbesondere die Netzdichte von Fußwegen im Quartier wird in Rahmenplanungen und beim Städtebau systematisch konzipiert bzw. durch neue öffentliche Wegeverbindungen im Rahmen der Erschließung oder Stadterneuerung umgesetzt.“*

Im **Klimaschutzprogramm der Stadt Leipzig**, kurz vor Redaktionsschluss dieser Studie, d. h. Ende Februar 2005, vom Stadtrat beschlossen, steht im Maßnahmenkatalog unter „Stadt der kurzen Wege“: *„Auf der Ebene der Flächennutzungsplanung soll eine ausgewogene Nutzungsmischung zwischen Wohngebieten, Arbeitsplätzen, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen gewährleistet und Leipzig im Sinne der traditionell kurzen Wege weiterentwickelt werden. Gleichzeitig ist bei der Entwicklung neuer Wohn- und Gewerbegebiete auf eine gute ÖPNV-Anbindung und gute Bedingungen für Fußgänger- und Radverkehr zu achten. Motorisierter Individualverkehr verursacht einen erheblichen Ausstoß von CO₂ und anderen Luftschadstoffen. Je*

kürzer die Wege zwischen den einzelnen Funktionen der Stadt und je besser die Bedingungen für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel sind, umso leichter gestaltet sich deren Nutzung.“

4. Bearbeitung

Im Rahmen des Zuarbeitens zur 3. aktualisierten Auflage des FahrRad Stadtplans hat der ADFC eine systematische Überprüfung des vorhandenen Stadtplans auf Fehler und aktuellen Änderungsbedarf vorgenommen. Dabei sind – zunächst als „Nebenprodukt“ dieser Recherchen – diverse unnötige oder ärgerliche Lücken im Wegenetz festgestellt worden. Daraufhin haben wir uns entschlossen, dieses Thema in einer gesonderten Projektstudie näher zu untersuchen. Herausgekommen ist eine (ziemlich lange) Liste von Unterbrechungen im Rad- und Gehwegenetz im Stadtgebiet von Leipzig.

Zu dieser Zusammenstellung ist folgendes anzumerken:

1. Die Auflistung der Netzlücken ist in jedem Falle sehr unvollständig. Eine systematische flächendeckende Analyse des gesamten Stadtgebietes war weder beabsichtigt noch möglich.
2. Die Palette der beschriebenen Lücken reicht von sehr kleinen Unterbrechungen, die mit minimalem Aufwand geschlossen werden können bis hin zu großen (zumeist seit Längerem bekannten) Problemfällen, deren Lösung teilweise auch erheblichen Planungsaufwand und hohe Kosten verursachen werden.
3. Die Aufnahme der Lücken in die Liste erfolgte unabhängig davon, ob die fehlende Verbindung über öffentliche oder private Flächen verläuft.
4. In der Liste stehen Netzlücken, die massive Barrieren darstellen und große Umwege bedeuten, neben weniger wichtigen kurzen Direkt-Verbindungen.
5. Eine Dringlichkeitsreihung der aufgelisteten Beispiele konnte nicht vorgenommen werden. Auch deshalb, weil uns nur in den wenigsten Fällen bekannt ist, ob für den Lückenschluss Grunderwerb erforderlich ist – ein Fakt, der bekanntermaßen den erforderlichen Planungsaufwand, den Realisierungs-Zeitraum und natürlich auch die Kosten maßgeblich beeinflusst.
6. Teilweise beinhaltet unsere Liste seit Langem bekannte und in der Verwaltung auch thematisierte Problemabschnitte. Die Mehrzahl der Lücken ist aber entweder gar nicht bekannt oder es wird durch die Verwaltung dort bisher kein Handlungsbedarf gesehen.
7. Bei der Zusammenstellung wurde versucht, die Fälle in verschiedene Gruppen zu sortieren. Dies erwies sich teilweise als schwierig. Verschiedene Beispiele könnten also durchaus auch anders oder mehrfach zugeordnet werden.

5. Liste der Netzlücken

Im Folgenden sind alle im Rahmen dieser Studie erfassten Netzunterbrechungen zusammengestellt. Die Beispiele sind jeweils mit dem Netzfeld (oder den Netzfeldern)

bezeichnet, in dem (oder in denen) sie auf dem aktuellen FahrRad Stadtplan Leipzig, 3. Auflage 2004, zu finden sind.

5.1 Lücken im Gehwegenetz

Unstrittige Zielstellung moderner Stadtverkehrsplanung sind beidseitig durchgehende Gehwege an jeder angebauten Straße. Je höher die Kfz-Belastung, je mehr Ziele des Fußverkehrs auf der jeweiligen Straßenseite sind und je unkomfortabler bzw. unsicherer die Querungsbedingungen der Straße sind, umso dringlicher ist die Beseitigung solcher allgemein als planerisches Defizit anerkannter Lücken im Gehwegenetz.

Im Rahmen dieser Studie konnte diese Problematik nur ansatzweise erfasst werden; sie wird hier im Grunde genommen nur anhand einiger Fallbeispiele illustriert. Ein positives Beispiel zu diesem Thema ist in Abschnitt 5.9 genannt.

➤ **Dieskaustraße**

W 13 – In der Dieskaustraße ist der Gehweg auf der Westseite in Höhe **Wingertgasse** unterbrochen. Dies ist besonders deshalb sicherheitsrelevant, weil die Verkehrsbelastung hier bei mehr als 10.000 Kfz/24 h liegt und weit und breit keine Querungshilfe über die zumeist mit hoher Geschwindigkeit befahrene Straße existiert. Auf dieses städtebauliche Defizit ist bereits in der Studie „Umweltqualitätsziele für Fußgänger“, Amt für Umweltschutz Leipzig, 1994, hingewiesen worden (siehe dort Abb. 19).

➤ **Manetstraße**

P 17 – Die Manetstraße ist Bestandteil einer Tempo-30-Zone. Gegenüber der Einmündung Rudolphstraße hat der Gehweg eine (vergleichsweise kurze) Unterbrechung. Dadurch werden Zufußgehende, die Richtung Zimmerstraße wollen, zum Betreten der Fahrbahn gezwungen. Dies ist besonders deshalb problematisch (und u. U. auch sicherheitsrelevant), da sich diese Netzlücke direkt neben dem Eingang zu einem Kindergarten befindet.

➤ **Grünewaldstraße**

Q 19 – Auf der Westseite ist der Gehweg zwischen Einmündung Leplaystraße (Zufahrt zum Parkplatz) und der Brüderstraße völlig zugewachsen und dadurch komplett unbenutzbar – mit der Folge, dass die Fußgänger dort (verbotenerweise) auf dem Radweg gehen müssen. Der zeitweise dort nicht unerhebliche Fuß- wie Radverkehr führt immer wieder zu Konflikt-Situationen.

➤ **Adenauerallee**

M 24 – Im Ostabschnitt ist auf der Südseite der Gehweg „eingespart“ und nur ein (obendrein ziemlich schmaler) Radweg gebaut worden. Dies, obwohl es auch auf dieser Straßenseite eine Fußwegerelemente gibt, die auch zeitweise rege genutzt wird. Die zwangsläufige Folge sind entsprechende Konflikte Fuß/Rad. Die Problematik ist im Amt für Verkehrsplanung seit der Vorplanung bekannt.

ADFC-Kritik an diesem markanten Defizit (ebenso wie an der schlechten Qualität der Pflasterung in diesem Abschnitt) in AG Rad am 10.12.02 (siehe Protokoll).

5.2 Lücken im Radwegenetz

Der Netzschluss zwischen vorhandenen Radverkehrsanlagen ist anerkanntes Ziel der Stadtverkehrsplanung – auch in Leipzig (siehe hierzu auch weiter unten unter dem Problemfall „Mecklenburger Straße“). Wie aus den im Folgenden beschriebenen Beispielen deutlich wird, hat die praktische Umsetzung dieser Zielstellung teilweise noch nicht die von uns erwünschte Dringlichkeit.

Außer bei den beiden in diesem Unterkapitel zuletzt genannten Fallbeispielen ist das Radfahren in dem jeweils betrachteten Netzabschnitt zwar prinzipiell weder verboten noch unmöglich, denn der Radfahrer kann auf der Fahrbahn fahren. Was aber fehlt ist der Netzschluss vorhandener Radverkehrsanlagen. Dies ist für routinierten Schnellradler i. Allg. zwar kein Grund, diese Netzabschnitte generell zu meiden. Ängstliche und Unsichere aber werden durch solche „Radfahr-Verhinderungs-Strecken“ abgeschreckt. Sie müssen mehr oder weniger große Umwege in Kauf nehmen – oder sie verzichten ganz auf die Benutzung des Fahrrades.

Anmerkung:

Nicht betrachtet werden bei dieser Zusammenstellung die (in Leipzig leider nicht seltenen) Netzunterbrechungen für Radfahrer, die dadurch entstehen, dass vorhandene Radfahr-Markierungen in der Knotenzufahrt unterbrochen sind. Beispiele dafür sind die Theresienstraße, Karl-Liebknecht-Straße, Breitenfelder Straße, Industriestraße, Spinnereistraße, Hermann-Liebmann-Straße... Ein betrüblicher und ärgerlicher Zustand, der in der AG Rad immer wieder für kontroverse Diskussionen sorgt. Denn es gibt nach dem „Stand der Technik“ diverse Markierungs-Möglichkeiten, Rad fahrenden auch bei beengten Verhältnissen eine kontinuierliche Führung anzubieten – ohne das dadurch die Kfz-Durchlassfähigkeit leiden müsste!

➤ **Richard-Lehmann-Straße**

T 19+20 – Ein Blick auf den aktuellen FahrRad Stadtplan macht deutlich: Die ganze Richard-Lehmann-Straße ist beidseitig mit Radverkehrsanlagen ausgestattet – mit Ausnahme eines Abschnittes an der Rampe westlich der **Markthallenbrücke**. Dort rollt der Kfz-Verkehr schon immer nur einspurig pro Richtung. Und dort ist auch ausreichend Platz auf der Fahrbahn, um den weiter westlich vorhandenen Radfahrstreifen – und das sogar mit Regelbreite! – fortzusetzen. Hier könnte mit minimalem Aufwand (!) eine unangenehme, unnötige Unterbrechung geschlossen werden!

In der ADFC-Studie „Radfahrstreifen in Leipzig“ vom April 1996 wird darauf hingewiesen, dass die Markierung für diese etwa 400 m lange Lücke zwischen Altenburger Straße und Markthallenbrücke bereits im Schreiben des ADFC von Januar 1992 thematisiert worden war.

Mitteilung in AG Rad am 08.10.96: Ablehnung von Radfahrstreifen durch die städtische ÖPNV-Beschleunigungskommission.

Forderung:

Nachdem dort die Straßenbahn seit mehreren Jahren schon nicht mehr fährt, ist es höchste Zeit hier die Netzlücke zu schließen. Schließlich ist dieser Lückenschluss

bereits im Ratsbeschluss „Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs“ vom 18.09.02 ist als besonders dringlich benannt worden.

➤ **An der Tabaksmühle**

T+U 21 – Hier gibt es noch immer eine 850 m lange Lücke im Radwegenetz – trotz Idealbedingungen für Radfahr-Markierungen. In unserer umfangreichen Studie „Radfahrstreifen in Leipzig – eine Bestandsaufnahme über genutzte, ungenutzte und vertane Chancen“, ADFC Leipzig, April 1996, heißt es dazu auf Seite 20: *„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.“*

Inzwischen ist die Hofer Brücke seit vielen Jahren fertig gestellt, es liegen Planungen für Radfahrstreifen vor, u. a. auch mit Einbeziehung von Mittelinseln als Querungshilfen) – geschehen ist aber nichts.

Forderung:

Zeitnahe Umsetzung der Pläne für die – im Kosten/Nutzen-Vergleich – extrem günstigen Radfahr-Markierungen, auch wenn die Mittelinseln oder andere Ergänzungen jetzt wegen der angespannten Haushaltlage nicht zeitgleich gebaut werden können.

➤ **Zwickauer Straße**

V+W 20 – In der südlichen Zwickauer Straße gibt es zwischen **Probstheidaer Straße** und **Dankwartstraße** überaus günstige Möglichkeiten für einen Netzschluss über angepasste Radfahr-Markierungen. Von der Interessenvertretung der Rad fahrenden ist dies bereits 1988 im großen Arbeitsbericht „Radverkehr in Leipzig“ vorgeschlagen und 1992 in einem Schreiben an den zuständigen Beigeordneten (zusammen mit 28 weiteren Markierungs-Vorschlägen) erneuert worden. In der umfangreichen ADFC-Studie „Radfahrstreifen in Leipzig“, ADFC Leipzig vom April 1996, taucht die etwa 500 m lange Netzlücke natürlich wiederum als Vorschlag auf.

Lichtblick:

Im Ratsbeschluss „Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs“ vom 18.09.02 ist dieser Lückenschluss als besonders dringlich benannt worden.

➤ **Tröndlinring**

N 18 – Eine gravierende Unterbrechung im Radwegenetz gibt es auf der äußeren Seite des Promenadenrings zwischen **Gerberstraße** und **Löhrstraße** – eine Relation, die vor allem für die Zufahrt zum Hauptbahnhof per Rad überaus wichtig ist. Die verbliebene Lücke ist umso schmerzlicher, als sich unlängst mit dem Totalumbau des Knotens angrenzend die Radfahrbedingungen bereits entscheidend verbessert haben.

Forderung:

Diese kurze Unterbrechung sollte – vor allem wegen ihrer hohen Netzwirksamkeit – möglichst rasch geschlossen werden. Entsprechende Vorschläge durch vom Amt für Verkehrsplanung beauftragte Planer liegen seit Jahren vor.

Hinweis:

Im von der 52. Ratsversammlung am 15.10.03 beschlossenen Stadtentwicklungsplan Verkehr und Öffentlicher Raum – STEP ist auf S. 36 festgeschrieben: „Das Netz der Radverkehrsanlagen am Promenadenring soll geschlossen werden.“

➤ Rödelsstraße

S 14+15 – Zwischen den Radwegen auf dem **Schleußiger Weg** und denen auf der **Antonienstraße** gibt es eine Unterbrechung, die eine überaus wirksame „Radfahr-Verhinderungsstrecke“ darstellt. Seit vielen Jahren gibt es Ansätze zum Lückenschluss.

Forderung:

Wegen der außerordentlichen Netzwirksamkeit sollten die Bemühungen um diesen Netzschluss entscheidend verstärkt werden. Durch angepasste Radfahr-Markierungen, ergänzt u. U. durch kleine Baumaßnahmen, ist die regelgerechte Herstellung durchgehender Radverkehrsanlagen durchaus möglich.

Hinweise:

- In der umfangreichen ADFC-Studie „Radfahrstreifen in Leipzig“, ADFC Leipzig, April 1996, steht dazu auf S. 13: „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!“
- Hilfreich für einen neuen Anlauf zum Netzschluss dürfte die nächste StVO-Novelle sein, im Rahmen derer die Einsatzbedingungen für Radfahr-Markierungen wesentlich erweitert werden sollen.
- Im am 18.09.02 beschlossenen „Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs“ ist als Lückenschluss – neben anderen – auch die Rödelsstraße (in der Zufahrt Könnertitzstraße) als besonders dringlich benannt.

➤ Permoserstraße

M 26 – Auf dieser Straße mit hohem Kfz-Aufkommen (> 20 000 Kfz/24h) gibt es seit langem eine sicherheitsrelevante Lücke, zu der wir schon vor vielen Jahren einen konkreten Vorschlag für die Markierung von Radfahrstreifen gemacht hatten. In unserer umfangreichen Studie „Radfahrstreifen in Leipzig – eine Bestandsaufnahme über genutzte, ungenutzte und vertane Chancen“, ADFC Leipzig, April 1996, heißt es dazu auf Seite 25:

„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.“

Da zur Querschnittsaufteilung der Fahrbahn kein Konsens zwischen Verwaltung und ADFC erzielbar war, ist diese elegante markierungstechnische Möglichkeit für die „Entschärfung“ dieses anerkannten Problemabschnittes bis heute ungenutzt geblieben.

Exkurs:

Für diejenigen, denen unverständlich ist, warum der ADFC so hartnäckig auf der von ihm favorisierten Querschnittsaufteilung bestanden hat (und besteht), ein Zitat aus der anerkannten (bundesweit verbindlichen) Planungsgrundlage „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 95“, FGSV, Köln, Ausgabe 1995. Die ERA repräsentieren den aktuellen „Stand der Technik“ zum Thema.

„Radfahrstreifen an Engstellen

Auch an Engstellen, z. B. im Bereich von Unterführungen, Brücken, Gebäudevorsprüngen oder Baustellen ... sollte der Radfahrstreifen eine Mindestbreite von 1,50 m (einschließlich Radfahrstreifenbegrenzung) nicht unterschreiten. Die Fahrstreifen des Kraftfahrzeugverkehrs können bis auf 2,75 m Breite verringert werden.“

Anmerkung:

Die Lücke ist im Grunde länger, jedenfalls wenn sie auch im Sinne eines „unbequemen Wegeabschnittes“ gemäß Unterkapitel 5.7 betrachtet wird: Der Radweg hinter der Elisabeth-Schumacher-Straße bis vor die Hohentichelnstraße (Anfang Kreuzungsumbau) ist unbefestigt, schmal und mit schlechter Oberfläche versehen. Stadtauswärts steht deshalb – richtigerweise – auch kein Radwegschild. Es handelt sich dort somit um einen (nicht benutzungspflichtigen) „anderen Radweg“. Fährt der Radfahrende dann aber – rechtens! – auf der Straße, kommt es oft zu 'unerfreulichen' Situationen, weil ihn ein Teil der Autofahrer da 'weghaben' will. Für diese gradlinige stark belastete Verbindung mit wesentlicher Netzfunktion auch für den Radverkehr sollte durchgehend ein anständiger Radweg hergestellt werden!

➤ **Mecklenburger Straße**

N 21 – In der AG Rad sind am 04.05.04 die Planungen für den Umbau des Knotens Mecklenburger Straße/Rosa-Luxemburg-Straße vorgestellt worden. Die Pläne zeigten, dass in der Zufahrt zur Eisenbahnstraße keinerlei Verbesserungen für den Radverkehr geplant sind. Dabei waren uns frühere Aussagen der Verwaltung zu diesem Problem noch sehr gut in Erinnerung: Anlässlich der Planungen für den Listplatz hieß es noch vor einigen Jahren, dass stadtauswärts – wegen der Bedürfnisse des Autoverkehrs – keine Straßen begleitende Radverkehrsanlage möglich sei. Auf unseren Protest erhielten wir damals zur Antwort, dass dieses anerkannte Planungsdefizit nach „Entlastung“ dieses Straßenabschnittes (durch Bau der „Nordtangente“ und Umbau der Eisenbahnstraße) beseitigt würde.

Angesichts des Fehlens dieses wichtigen Netzschlusses in den aktuellen Plänen protestierte der ADFC bei Stadtbaurat Engelbert Lütke Daldrup. In dem Schreiben wurde u. a. an eine Aussage von ihm bei der Anhörung der Interessenverbände zum Entwurf des Stadtentwicklungsplans Verkehr und Öffentlicher Raum erinnert. Dort hatte er betont, dass im Bereich Radverkehr die Schließung von Netzlücken ein

(zusätzlich hereingenommener) Schwerpunkt der Verwaltungs-Aktivitäten sein solle. Im Beschluss der Ratsversammlung zum „Stadtentwicklungsplan Verkehr und Öffentlicher Raum“ heißt es dann auch unter Punkt 2. i): „ ... *Es soll ein durchgängiges Radverkehrssystem geschaffen werden.*“ (Zitat aus: Beiträge zur Stadtentwicklung, Stadt Leipzig, Heft 40, März 2004, S. 6)

In unserem Schreiben hieß es weiter, dass es bisher unstrittiges Ziel gewesen sei, durch den – überaus aufwändigen – Bau der „Nordtangente“ die Eisenbahnstraße vom Autoverkehr zu entlasten, sie wieder als typische Leipziger Einkaufsstraße erstehen zu lassen. Und dass es überhaupt nicht vermittelbar sei, dass dort – nach wie vor – so viel Autoverkehr fließen sollte, dass in der Mecklenburger Straße auch weiterhin vier Kfz-Spuren nötig seien. Wir wiesen darauf hin, dass bei Verzicht auf nur eine Spur sowohl stadtwärts eine unangenehme Engstelle im Radweg beseitigt als auch landwärts der Netzschluss zu den geplanten Radverkehrsführungen in der Eisenbahnstraße hergestellt werden könne.

In der Antwort vom 19. Mai 2004 durch die Leiterin des Amtes für Verkehrsplanung, Edeltraut Höfer, hieß es dann, „*dass ursprünglich vorgesehen war, keinen Durchgangsverkehr in der Eisenbahnstraße zuzulassen und die Verkehrsströme über die nördliche und südliche Umfahrung (Rosa-Luxemburg-Straße/Schulze-Delitzsch-Straße und Lutherstraße/Rabet/Dornbergerstraße) zu leiten. Da entsprechend dem aktuellen Verkehrskonzept den o. g. Umgehungsstraßen nur noch eine geringe Bedeutung zukommt, verbleiben die Verkehrsströme in der Eisenbahnstraße, so dass die Verkehrsbelegung nicht in dem Umfang, wie ursprünglich prognostiziert, rückläufig ist. Aus diesen geänderten Rahmenbedingungen heraus werden 2 Geradeauspuren in der Zufahrt Eisenbahnstraße und damit auch 2 Spuren in der Abfahrt Mecklenburger Straße benötigt. Eine Spurreduzierung zugunsten der Schaffung von Radverkehrsanlagen an der Fahrbahn ist damit gegenwärtig nicht gegeben.*“

Fazit:

Eine doppelt schmerzliche Niederlage für den ADFC: In seinen Bemühungen um ein sicheres, durchgängiges Radwegenetz und um eine faire Abwägung der vielfältigen Nutzungsansprüche an die Eisenbahnstraße als Einkaufsstraße!

➤ **Brünner Straße**

Q 10 – Im Nordteil gibt es auf der westlichen Straßenseite eine seit Langem beklagte, vergleichsweise kurze Lücke im Radwegenetz. Hier bahnt sich jetzt die Möglichkeit zum Lückenschluss an.

Lichtblick:

Im Protokoll der AG Rad vom 10.12.02 heißt es dazu: „*TBA: Es soll Planungen geben, zukünftig nur noch einspurig aus der Lützner Str. in die Brünner Str. abzubiegen, dann könnte Radfahrstreifen bis zum Beginn Radweg auf Westseite markiert werden.*“

Und in AG Rad vom 24.08.04: „*SVB: Brünner Str. im Bereich ehemals Stadtreinigung ist ein Teil der durch die Versetzung des Zaunes gewonnenen Fläche provisorisch befestigt. – Vorschlag: Rest auch so befestigen, damit wäre die Nutzbarkeit kurzfristig gegeben. – TBA: auch dafür keine Mittel vorhanden, deshalb in Prioritätenliste aufnehmen und dann richtig ausbauen.*“

Im Ratsbeschluss „Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs“ vom 18.09.02 ist dieser Lückenschluss als besonders dringlich eingeordnet. Das Projekt ist zwar im Plan des Tiefbauamtes „Ablöse 2005 Radverkehr“ enthalten, zurzeit aber noch nicht als Maßnahme eingeordnet.

➤ **Schönauer Straße**

T 10

Neben dem Robert-Koch-Park ist vor einiger Zeit ein wunderschöner Rad-/Gehweg gebaut worden. Spätestens da war der Netzschluss zu dem Radweg in der **Ratzelstraße** ein Thema, zumal das Erreichen des Radweges von der Ratzelstraße aus wegen einer unglücklichen Markierung an der Einmündung der **Nikolai-Rumjanzew-Straße** regelgerecht nicht möglich war.

AG Rad am 14.10.03: „*Schönauer Str./Nikolai-Rumjanzew-Str.: wie ist letzter Stand zur Markierung über diese Einmündung? – SVB prüft*“

AG Rad am 15.06.04: „*Markierung über N.-Rumjanzew-Str. zur Auffahrt auf Geh-/Radweg fehlt immer noch – SVB: da größerer Aufwand (bauliche Veränderung Wegführung), soll in Verbindung mit Knotenausbau Schönauer Str./Ratzelstr. erfolgen – Bitte aus AG dies vorzuziehen – SVB prüft*“

AG Rad am 24.08.04: „*Schönauer Str./Nikolai-Rumjanzew-Str.: SVB legt Plan für Markierung/bauliche Gestaltung der Auffahrt auf den Geh-/Radweg entlang der Schönauer Str. vor – Zustimmung für diese Fahrtrichtung – AfV-FB: Radfahrer soll auf Fahrbahn Schönauer Str. fahren können – Es ist eine direkte Verbindung vom Geh-/Radweg zur Brücke gebaut worden, damit dies nicht erforderlich ist – es erfolgte keine weitere Diskussion – bauliche Anpassung, damit Radfahrer in Richtung Ratzelstr. die Schönauer Str. an vorhandener Querungstelle queren kann – Gegenrichtung zum Abbiegen in N.-Rumjanzew-Str. ist ungelöst (Weg ist Zweirichtungsweg) – Vorschlag: Freigabe des linken Gehweges mit Radfahrer frei an N.-Rumjanzew-Str. bis zur ersten Bordabsenkung*“

Aus ADFC-Sicht gibt es gute Bedingungen, die Netzlücke zwischen Nikolai-Rumjanzew-Straße und Ratzelstraße in beiden (!) Richtungen zu schließen.

➤ **Bismarckstraße**

U+V 13 – In der ADFC-Studie "Radfahrstreifen in Leipzig" von 1996 ist die Bismarckstraße (ehemals Heinrich-Rau-Straße) mit 7 m Fahrbahnbreite auf 1 km Länge schon als Beispiel nicht genutzter Möglichkeiten für Schutzstreifen trotz günstiger Bedingungen benannt.

Nachdem dort die Fahrbahn komplett saniert worden war, hat der ADFC mit Schreiben vom 01.07.04 an das Amt für Verkehrsplanung an diesen Vorschlag erinnert. Damit könnte der Netzschluss zwischen den Radwegen in der **Dieskaustraße** und der **Gerhard-Ellrodt-Straße** hergestellt werden.

➤ **Weidenweg**

V 12 – Für diese Straße waren auch bereits 1996 in der ADFC-Studie „Radfahrstreifen in Leipzig“ Radfahr-Markierungen vorgeschlagen worden: „*Auftrag an OA für Angebotstreifen – 10/95 in AG Rad verabschiedet*“

Nach dem Neubau der Rippachtalstraße als „Autobahn-Zubringer“, einschließlich eines (einseitigen) Zweirichtungs-Radweges, ist das Kfz-Aufkommen im Weidenweg stark zurückgegangen, so dass die Bedingungen für entsprechende Markierungen noch günstiger sind. So könnte sehr kostengünstig der Netzschluss zwischen den Radverkehrsanlagen in der **Rippachtalstraße** und der **Gerhard-Ellrodt-Straße** geschlossen werden

➤ **Rippachtalstraße**

Z 6 – Dieser „Autobahn-Zubringer“ hat abschnittsweise einen straßenbegleitenden Radweg. Weiter landwärts gibt es auf einer längeren Strecke eine Radfahr-Möglichkeit auf (mehr oder weniger weit abgesetzten) Wirtschaftswegen. Nur zwischen der **Ortsverbindungsstraße Rehbach – Albersdorf** und der **B 186** muss der stark belastete Zubringer benutzt werden, um die Radwege an der B 186 zu erreichen. Über einen möglichen Zeitpunkt für den Bau dieses Netzschlusses ist uns nichts bekannt.

➤ **Herzberger Straße**

M 31 – Zusammen mit der neuen B 6 Ost ist auf der Westseite dieser Straße ein Rad-/Gehweg gebaut worden, der bis in die Ortslage Taucha führt. In Sommerfeld endet der Weg jedoch etwa 50 m vor der östlichen Verlängerung von **Am Sommerfeld**, die in unserer Lücken-Liste ebenfalls aufgeführt ist (siehe Abschnitt 5.7). Die Schließung der Lücke auf der Herzberger Straße ist in der Verwaltung als dringlich anerkannt. Dazu ist allerdings Grunderwerb erforderlich. Dies könnte 2006 erfolgen – sofern die entsprechenden Finanzmittel eingeordnet werden können.

➤ **B 2 Nord**

B 21 – Von der Neuen Messe gibt es in nördlicher Fortsetzung der Alten Dübener Landstraße eine wunderschöne als Wirtschaftsweg („Rad frei“) ausgewiesene Verbindung bis zur B 2 in Höhe **Kossaer Straße**. Weiter Richtung Norden muss zurzeit auf der Bundesstraße mit sehr hoher Kfz-Belastung (mehr als 25 000 Kfz/24h) bei überdurchschnittlichem Lkw-Anteil gefahren werden. Hier fehlen nur wenige Hundert Meter Radweg für den Netzschluss zum **Podelwitzer Weg** und zum **Seehausener Weg** (siehe auch Abschnitt 5.9 – Podelwitzer Weg). Diese Netzlücke ist umso schmerzlicher, seit nördlich des Podelwitzer Weges neben der B 2 unlängst ein komfortabler Radweg gebaut worden ist.

➤ **Westplatz**

P 17 – Auszug aus dem Protokoll der AG Rad am 14.12.04: *„Durch den Neubau der Friedrich-Ebert-Straße ist die wichtige Radverkehrsrelation zwischen **Bachstraße** und **Kolonnadenstraße** unterbrochen. Es besteht keine Möglichkeit einer Querung für Radfahrer.“*

Dieses Ergebnis ist besonders frustrierend, da diese Relation vor einiger Zeit als wichtige Radrelation (Westvorstadt – Stadtzentrum) im Amt für Verkehrsplanung planerisch untersucht worden war und darauf bei der Vorstellung der Ausbauplanungen zur Friedrich-Ebert-Straße in der AG Rad

auch nachdrücklich hingewiesen worden war. Im FahrRad Stadtplan ist diese Relation als empfohlene Wegeführung gekennzeichnet.

Forderung:

Kurzfristige Herstellung einer vernünftig benutzbaren Querung (d. h. für fahrende Radfahrer) über die Friedrich-Ebert-Straße in Höhe Westplatz.

➤ **Muldentalstraße**

Za 29 – Ab der Oberholzstraße in Liebertwolkwitz gibt es einen überaus schmalen, trotzdem aber benutzungspflichtigen (!) Zweirichtungs-Radweg Richtung Großpösna, der an der Engstelle Bahnunterführung unvermittelt und völlig ungesichert endet, dahinter aber fortsetzt. Dies ist ein schon lange in der Kritik stehendes Defizit.

Forderung:

Allerspätestens mit Fertigstellung der Ortsumfahrung für Liebertwolkwitz, nach der ja die Belastung des jetzigen „Autobahn-Zubringers“ deutlich abnehmen wird, muss eine Sicherheits- wie Komfort-Ansprüchen des Radverkehrs genügende Lösung gefunden und umgesetzt werden.

➤ **Elster-Saale-Kanal**

N+O 8+9 sowie **L+M 4+5** – Der beidseitig vorhandene „Treibelpfad“, der zu einer radtouristischen Relation entwickelt werden soll, ist auf der Südseite an zwei Stellen unterbrochen, und zwar in den Abschnitten

⚒ **Lyoner Straße – Merseburger Straße**

⚒ **Bienitz – Brücke östlich Dölzig**

5.3 Fehlende Schlippen

Am besten erlebbar wird die „Stadt der kurzen Wege“ über die in Leipzig „Schlippen“ genannten, meist kurzen und schmalen Wegeverbindungen im feinteiligen Nachbarschaftsnetz. Wie die folgenden Fallbeispiele zeigen, gibt es da noch Verbesserungsmöglichkeiten, die zumeist ohne großen Aufwand genutzt werden können.

➤ **Kleinwiederitzsch**

C 19 – Um den Kfz-Durchgangsverkehr von der **Podelwitzer Straße** in die Wohnsiedlung zu verhindern, ist im Bereich Salzhandelsstraße/Thymianweg die Anbindung behelfsmäßig so zugebaut worden, dass sie auch für Radler fahrend nicht passierbar ist.

➤ **Wohnpark Seehausen**

C 24 – Bei der Planung dieser Wohnsiedlung wurden folgende sinnvolle Verbindungen im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ „vergessen“:

鋪 **Kornweg – Göbschelwitzer Straße**
鋪 **An der Alten Mühle – Storchenweg**

➤ **Wolfswinkel**

X 17 – In der Wohnsiedlung gibt es zwischen **Ernst-Sommerlath-Weg** und **Am Eichbogen** statt einer für Fuß und Rad angenehm benutzbaren „Schlippe“ nur einen vermüllten Trampelpfad.

➤ **Windorf**

W 13 – In der AG Rad gab es am 24.10.03 die Anfrage, ob eine Wegeverbindung zwischen **Grillenstraße** und **Dieskaustraße** mittels B-Plan vorgesehen werden soll. Die AG entschied sich mehrheitlich für die Einzeichnung in den B-Plan, obwohl die Realisierung nicht dringend und zeitlich auch nicht eingeordnet ist.

➤ **Kleine Luppe**

O 14 – AG Rad am 01.04.03: Vorstellung des Planentwurfes für eine Wegeverbindung **Lindenau – Palmengarten** entlang der Kleinen Luppe

➤ **Eythraer Straße**

T+U 13 – An ihrem Süd-Ende ist sie im FahrRad Stadtplan als empfohlene Wegeverbindung zur **Kurt-Kresse-Straße** eingetragen. Tatsächlich ist diese Schlippe ein als Gehweg beschilderter, sehr schmaler, schwierig passierbarer, in Regenzeiten verschlammter Trampelpfad. Hier könnte mit vergleichsweise wenig Aufwand eine gut benutzbare Verbindung hergestellt werden. – Ein Hinweis darauf ist schon in AG Rad gegeben worden.

➤ **Luckaer Straße**

T+U 13 – Am Süd-Ende dieser Straße könnte – ähnlich wie in der parallelen Eythraer Straße (s. o.) – über eine kurze Schlippe die Anbindung an die **Kurt-Kresse-Straße** hergestellt werden.

Dieser Vorschlag hat jedoch gegenüber dem zur Eythraer Straße eine geringere Priorität. Beide Relationen (Eythraer und Luckaer Straße) führen über Privat-Grundstücke, sodass hier zunächst Grunderwerb nötig ist.

➤ **Wachsmuthstraße**

Q+R 13 – In nördlicher Verlängerung der **Wachsmuthstraße** fehlt die Durchwegung zur **Naumburger Straße**. Hier ist Höhe Markranstädter Straße 8 (im Prinzip) praktisch nur ein Fabriktor im Wege, dahinter ist eine riesige, gut befahrbare Fläche.

Anmerkung:

Die Industriebrachen dort haben viel größere Abstände zwischen den Straßen zur Folge als anderswo in der Stadt. Das bedingt zurzeit relativ weite Umwege.

➤ **Naumburger Straße**

Q 13 – Nördlich dieser Straße ist auf einem ehemaligen Anschlussgleis ein vorzüglicher Rad-/Gehweg gebaut worden. Was leider fehlt, ist eine Anbindung an das in der Naumburger Straße befindliche Jugendamt. Dies wäre über den Kfz-Parkplatz dieser städtischen Einrichtung hinweg vermutlich ohne unüberwindliche Probleme möglich.

➤ **Fockestraße**

T 17 – Zwischen **Kantstraße** und **Richard-Lehmann-Straße** gibt es keine direkte Verbindung zwischen dem nördlichen und dem südlichen Straßenabschnitt. Bei der Wohnbebauung vor einigen Jahren sind reichlich 50 m Verbindungsweg für Fußgänger und Radfahrer „vergessen“ worden. Der Umweg durch den Wald am Fuße des Fockeberges ist nicht erheblich. Der Weg ist allerdings sehr schmal, wird nachts gemieden und ist auch nicht allwetter-tauglich.

Auf der Radwege-Besichtigungstour mit dem Oberbürgermeister am 10.06.04 wurde durch den ADFC auf dieses Defizit aufmerksam gemacht.

Lichtblick:

Inzwischen liegt dazu eine Vorplanung vom Amt für Verkehrsplanung vor. Bisher ist das Projekt aber leider noch nicht in die Prioritätenliste des Tiefbauamtes eingeordnet worden.

➤ **KGV Gemeinnutz**

P 29 – Die Öffnung des Weges zwischen **Sportplatz Engelsdorf** und dem **Kleingartenverein Gemeinnutz** würde den Zugang zum Sportplatz Hans-Weigel-Straße aus östlicher Richtung verbessern.

Hinweis:

Damit ließe sich die Nutzung der Engelsdorfer Straße, die in diesem Bereich zwischen den Gartenanlagen ohne Fußwege und Randstreifen ist, vermeiden.

➤ **EKZ Kiewer Straße**

Q 7 – In der Zufahrt zum **Einkaufszentrum Kiewer Straße 30** aus Richtung **Weimarer Straße** ist der Radfahrer durch Richtungspfeile (Zeichen 209) gezwungen, rund um den riesigen Parkplatz oder – nicht gerade angenehm – quer über die Parkfläche zu fahren. Hier bietet sich die Freigabe des Gehweges in Verlängerung der Front des Einkaufszentrums an.

Anmerkung:

In der Gegenrichtung kann die normale Fahrbahn benutzt werden.

5.4 Gravierende Netzlücken

Neben fehlenden Schlippen gibt es verschiedene eigentlich sehr attraktive, bisher aber nicht nutzbare Wegerelationen, deren Erschließung eine immense Netzwirksamkeit haben könnte. Dafür sind zumeist aber auch recht beachtliche Aufwendungen erforderlich.

➤ Porsche

C+D 12 – Dieses besonders betrübliche Fallbeispiel hat sich inzwischen zu einer geradezu unendlichen Geschichte ausgewachsen, in der sich betroffene und nicht direkt betroffene BürgerInnen, Landespolitiker, Ortschaftsräte, Stadträte wie Umweltschutzvereine engagiert haben – auch der ADFC,

Die Problematik wird aus einem Schreiben des ADFC vom 13.05.04 an die Porsche AG deutlich: „ ... Leider sind ... durch den Bau des Porschewerkes im Radwegesystem im Leipziger Norden Relationen unterbrochen worden, die teilweise erst nach der Wende entstanden waren. Besonders kritisch ist die Verbindung von **Lützschenastahmeln** nach **Radefeld**, die durch die Einrichtung der Büffelanlage ohne Alternative verschwand. Im Bebauungsplan ist die Festschreibung eines Ersatzes offensichtlich ganz einfach vergessen worden. Nicht nur viele LeipzigerInnen, die früher ihren Arbeitsweg zum Güterverkehrszentrum (zumindest im Sommer) umweltschonend mit dem Rad absolviert haben, fordern seitdem eine Problemlösung, wollen sich nicht abfinden mit diesem „Radwegopfer für Porsche“ (so die Problembenennung). ...“

In der Antwort vom 24.06.04 heißt es u. a.: „In den Grundstückskaufverträgen Porsche – GVZ wurden keine Einschränkungen für die Trassenführung von Radwegen gemacht. Die meisten das Porsche Areal umgebenden Grundstücke sind nach wie vor im Besitz der GVZ. So kann das Radwegekonzept nur unter Federführung des Amtes für Verkehrsplanung und der GVZ als Verkäufer oder Besitzer der Grundstücke realisiert werden.“

➤ Lösegraben

K 29+30 – Der ADFC hat sich – neben dem Ökolöwen – für eine direkte autofreie Verbindung zwischen **Paunsdorf** und **Taucha** eingesetzt. Denn: Die 'Parallelangebote' über die Sommerfelder Straße (in Taucha) und auf der B 87 gehen am Wohnschwerpunkt Paunsdorf vorbei. Und: Diese jetzt vorhandenen Verbindungen sind (zumindest abschnittsweise) auch gefährlich und ihre Nutzung ist überdies sehr zeitraubend durch den riesigen Umweg (bei der Sommerfelder Straße) bzw. eine Serie von radfahrer- und fußgänger-unfreundliche Ampeln (an der B 87).

AG Rad am 04.02.03: „Ausbau der A 14 – Anfrage ADFC: Ausbauplanungen sollen öffentlich vorgestellt werden, ADFC wird von Bürgern herangetragene Forderung nach einer Autobahnquerung zwischen Taucha und Paunsdorf am Lösegraben vortragen“

Mit Schreiben vom 16. Oktober 2003 hat sich der ADFC dann an den Planungsbeigeordneten gewandt: *„Seit Längerem schon wird von uns eine Rad-Fuß-Relation zwischen Paunsdorf und Taucha im Bereich des Lösegrabens angeregt, als attraktive Verbindung für die stadtverträglichen Mobilitätsformen und – noch wichtiger! – zur Verbesserung der Naherholungs-Bedingungen für die Paunsdorfer.*

Die Voraussetzungen für eine Realisierung erscheinen jetzt durch den geplanten Ausbau der A 14 extrem günstig: Zurzeit quert die A 14 den Lösegraben bereits mit einer Brücke. Künftig soll hier ein Brückenbauwerk ausgebildet werden mit lichter Breite von 5,0 m ... Auf der letzten AG Rad am 14. Oktober sind die Ausbauplanungen für die A 14 vorgestellt worden. Dabei wurde darüber informiert, dass die Stadtverwaltung die von uns gewünschte Rad-Fuß-Querung bisher nicht geplant hat. Das ist, wenn der Nutzeffekt für die Paunsdorfer mit den zu erwartenden geringen Zusatzkosten verglichen wird, überhaupt nicht zu verstehen.“

➤ **KGV Am Schillerhain**

K+L 15+16 – Dieser **Kleingartenverein in Gohlis** verweigert bisher die Durchfahr-Möglichkeit für Radfahrer, so dass die vor Jahren bereits beplante, bisher aber leider noch immer nicht ausgewiesene **Wahrener Radroute** umwegig geführt werden muss.

➤ **KGV Froschburg**

J+K 14+15 – Der **Kleingartenverein in Möckern** verweigert ebenso die Durchfahrt, so dass die **Wahrener Radroute** sehr umwegig geführt werden muss.

Frage:

Wie ist die Position der Stadt hinsichtlich der Schaffung von Durchfahr-Möglichkeiten durch auf städtischem Grund befindliche Kleingartenanlagen?

Frage:

Für wann und mit welcher Routenführung ist die Ausweisung und die Ausgestaltung der bereits vor Jahren beplanten Wahrener Radroute vorgesehen?

➤ **„Olympiabrücke“**

N 14 – Bei den ADFC-Vorschlägen für Olympia 2012 in Leipzig spielte die Relation zu den olympischen Sportstätten eine herausragende Rolle – ganz im Geiste der von verschiedensten Seiten propagierten „Olympiade der kurzen Wege“. Auch deshalb, weil diese Radroute – ganz unabhängig vom Anlass ‚Olympia‘ – für eine nachhaltige, stadtverträgliche Verkehrsgestaltung in unser Stadt sehr bedeutsam ist. Im Radreport Sachsen, Heft 3/2003, S. 4 + 5, heißt es dazu: *„Kernstück der Olympia-Vision des ADFC ist ein Netz von Radfahr-Schnellverbindungen zwischen den olympischen Sportstätten. Die wichtigste Verbindung führt vom Hauptbahnhof über Tröndlinring in die Gustav-Adolf-Straße zum Sportforum. Von dort weiter westwärts, über eine der geplanten Olympiabrücken am Elsterbecken direkt zum Olympiastadion. Das olympische Dorf am Lindenauer Hafen wird über die Fahrradstraßen Roßmarkt- und Demmeringstraße angebunden. Eine Weiterführung bis zum Stadtteil Grünau bietet sich zwanglos an.“*

Durch Realisierung dieses Konzeptes der „**Radfahr-Olympiameile**“ könnte eine sehr attraktive Schnellverbindung zwischen der Innenstadt und Lindenau bzw. Grünau entstehen – und damit deutliche Benutzervorteile im Alltagsverkehr für Rad fahrende gegenüber der Kfz-Nutzung.

In den Planungen der Stadt für Olympia war eine der angedachten Rad-Fuß-Brücken über das Elsterbecken Bestandteil eines so genannten Aktivbandes.

➤ **Roßmarktstraße**

O 14 – Im Radrouten-Konzept für Olympia stand auch – in westlicher Fortsetzung der o. g. „Olympiabücke“ – eine (bisher fehlende) Wegeverbindung nördlich des Kleinmesse- und LVB-Geländes und ihre Anbindung an die Roßmarktstraße.

Hinweis:

Aus Sicht des Lindenauer Stadtteilvereins sollte diese Lücke im Radwegenetz dringlich geschlossen werden.

➤ **Demmeringstraße**

P 12 – Auch diese Straße ist Bestandteil der o. g. „Radfahr-Olympiameile“. Sie hat eine Unterbrechung durch die **S-Bahn**. Es gibt zwar einen Tunnel mit Treppen unter den Gleisen, der aber sogar für Fußgänger sehr unkomfortabel ist. Deshalb gibt es seit Längerem Diskussionen, diese Relation durch Umbau in eine Unterquerung mit Rampen aufzuwerten. Auch der Lindenauer Stadtteilverein drängt auf eine Verbesserung der Situation.

Hierzu auch AG Rad am 01.04.03: „*Demmeringstr. – AfV-FB: Sanierung S-Bahn-Haltepunkt – Ziel: Rampen zur Bahnquerung vorsehen, wegen begrenzter Platzverhältnisse schwierig und teuer*“

5.5 Barrieren

Neben stark belasteten Straßen haben Flüsse und Bahnanlagen generell eine besondere Trennwirkung. Im Folgenden sind verschiedene solcher Barrieren beschrieben, unabhängig davon, wann dafür Lösungsmöglichkeiten finanziell einordenbar sind.

➤ **Raschwitzer Straße**

W 19 – Die Fortsetzung Richtung West ist seit dem Bau der B 2 in den 80-er Jahren gekappt. Dadurch ist die Verbindung zur **Lößniger Straße** in Markkleeberg unterbrochen. Auch für den in diesem Bereich ausgebauten **Pleißeradweg** fehlt die entsprechende Anbindung Richtung Osten.

➤ **Althen**

O 34 – Durch den Ausbau der Bahnstrecke zur ICE-Trasse ist der **ebenerdige Bahnübergang** verschwunden und damit ein enormer Trenneffekt neu entstanden. Wie in der LVZ vom 28.05.02 zu lesen war, würde ein Fußgängertunnel – in der billigsten Variante – 1,7 Mio. € kosten.

Frage:

Welcher Art waren und welches Ergebnis hatten die Bemühungen der Stadt Leipzig, die Bahn als Verursacher dieser Teilung des Dorfes in die Pflicht zu nehmen?

➤ **Engelsdorfer Weg**

R 28+29 – Der Engelsdorfer Weg in Mölkau ist Teil einer früher als Pastorweg bekannten Wegeverbindung von **Zweinaundorf** zur Straße **Am Hohen Graben** in Baalsdorf. Diese Relation ist durch die Bahngleise unterbrochen ohne eine legale Querungsmöglichkeit. Durch Schaffung einer Bahnquerung und Weiterführung übers Feld Richtung Osten könnte eine schöne Verbindung abseits der stark belasteten Zweinaundorfer und Brandiser Straße geschaffen werden.

➤ **Shakespearestraße**

R 19 – Zur Überwindung der Barriere ‚Bahngleise‘ in Richtung **Tarostraße** gibt es zurzeit nur einen sehr unattraktiven Fußgängertunnel in Höhe Shakespearestraße, der zusammen mit dem Bau des „Citytunnels“ verschwinden wird. Für die Idee der „Stadt der kurzen Wege“ ist hier die Schaffung einer Rad-Fuß-Verbindung (ebenerdig oder als Brücke) von großer Bedeutung, denn die Bahn teilt dort – in der inneren Stadt – Wohn- und Arbeitsstätten und zwingt so zu kilometerlangen, u. U. gefährlichen Umwegen.

➤ **Kuhturmallee**

M 16 – Ein Blick auf den Stadtplan macht deutlich, dass die Fortsetzung dieser Achse im Rosental bis hin zur **Christianstraße** durch den Elstermühlgraben unterbrochen ist.

Hinweis:

Der Bürgerverein Waldstraßenviertel hat sich für eine Schließung dieser Netzlücke ausgesprochen.

➤ **Teilungswehr**

U 15 – Hier gibt es seit Langem den Vorschlag, (nicht nur) im Interesse der Naherholung über eine Rad-Fuß-Brücke die Verbindung von der südlichen **Pistorisstraße** ins Leipziger **Ratsholz** herzustellen. – Damit ergäbe sich eine attraktive, überaus „grüne“ Verbindung, abseits der stark belasteten Hauptnetzstraßen, von Grünau-Süd über Volkspark Kleinzschocher – Küchenholz – Ratsholz bis nach Connewitz.

Hinweis:

Diese Relation ist Bestandteil des Neuen Radverkehrskonzepts für Leipzig.

➤ **Parthe-Brücke**

G 26 – Der „Innere Grüne Ring“ verläuft in Thekla über **An den Pferdnerkabeln** und quert dort die Parthe. Diese Parthe-Brücke ist seit über 3 Jahren gesperrt (siehe Titelfoto), ohne dass für diese beschilderte Radroute wenigstens eine Umleitung ausgewiesen worden wäre. Protest, der u. a. auch schon im Radreport, Heft 3/02, S. 13, artikuliert wurde, hat bisher keine Änderung bewirken können.

In der Antwort des Tiefbauamtes vom 14.02.05 auf die Anfrage eines ADFC-Aktiven heißt es: „Die Brücke musste aus bautechnischen Erfordernissen gesperrt werden. Eine Instandsetzung ist nach Rücksprache mit unserer zuständigen Fachabteilung zurzeit nicht geplant. Die Ergänzung einer Umleitungsbeschilderung werden wir prüfen. ... Eine Realisierung kann jedoch nur in Abhängigkeit der bereitgestellten finanziellen Mittel erfolgen.“

Forderung:

Wenn der Grüne Ring zu einem radtouristischen Qualitätsprodukt entwickelt werden soll, ist kurzfristig die Ausschilderung einer Umleitungsstrecke erforderlich und – zumindest mittelfristig – eine Sanierung der Brücke unverzichtbar.

➤ **Elsterradweg**

L 14 – Der einzige überregionale Radfernweg, der im Stadtgebiet auch immense Bedeutung für den Alltags-Radverkehr hat, quert in Höhe Kläranlage Rosental die Weiße Elster. Der (wenig geeignet gewesene) Belag der Brücke ist entwendet worden und nun kein Geld da, dort einen neuen Belag einzubauen.

Forderung:

Diese Netzlücke muss schnellstmöglich wieder geschlossen werden. Bis dahin muss zumindest eine Umleitung für diese Hauptradroute ausgeschildert werden!

➤ **Querung Jahnallee**

O 14 – Zur Verbindung der Wege am **Westufer des Elsterbeckens** und für die Vernetzung der Grünräume Palmengarten und nördlicher Auwald ist aus Sicht des Lindenauer Stadtteilvereins in südlicher Fortsetzung des **Cottawegs** eine LSA-Querung der Jahnallee dringend.

5.6 Trampelpfade

An einer ganzen Reihe von Stellen im Stadtgebiet zeigen mehr oder weniger ausgeprägte Trampelpfade sehr anschaulich, dass hier für die „Stadt der kurzen Wege“ Handlungsbedarf existiert. Sehr betrüblich ist, dass in einigen Fällen vorhandene und nachgefragte Relationen überbaut worden sind.

➤ **Gohlis Nord**

F+G 17 – Zwischen **Sylter Straße** und **Sperlingsgrund** in Wiederitzsch führt ein rege genutzter Trampelpfad übers Feld und zeigt den Bedarf für diese Relation an.

➤ **Eichbergsiedlung**

H 26 – In Thekla signalisiert ein übers Feld führender viel benutzter Trampelpfad zwischen **Eichbergstraße** und **Schneeberger Straße** ebenfalls deutlich den Handlungsbedarf.

➤ **Gewerbegebiet Althen**

N 33+34 – Hier gibt es gleich zwei Stellen mit Verbesserungsmöglichkeiten:

鋪 Einer der Trampelpfade ist der in Regenzeiten total verschlammte Verbindungsweg zwischen **Oertgering** im Gewerbegebiet und **An den Werkstätten** im Handwerkerzentrum Panitzsch.

鋪 Ebenso fehlt die Anbindung des südlichen Teils des **Oertgeringes** an die **Prof.-Andreas-Schubert-Straße** – nur wenige Meter und eine Bordstein-Absenkung.

➤ **Paunsdorf**

L 29 – Am südlichen Ende der **Rotfuchsstraße** zeigt der Trampelpfad über die Straßenbahngleise Richtung **Paunsdorfer Allee**, dass es hier eine nachgefragte Relation gibt, die bei den Planungen des Neubaugebietes nicht beachtet wurde.

Anmerkung:

Eine gute Lösung müsste dort die Sicherung (am besten wohl durch eine Mittelinsel) über die fast schon anbaufreie, schnell befahrene Paunsdorfer Allee beinhalten. Dies dürfte ziemlich aufwendig sein. So bleibt vermutlich auf absehbare Zeit als Alternative nur der (relativ kurze) Umweg über die Hermelinstraße zum Rad-/Gehweg auf der anderen Seite der Paunsdorfer Allee.

➤ **Wohnsiedlung Mölkau**

R 26 – Im neuen Wohngebiet westlich der Schulstraße gibt es eine seinerzeit bei den Planungen offensichtlich nicht bedachte Relation und zwar zwischen der Schulstraße in Höhe **Fasanenweg** und dem **Ulmenweg**. Dieser Trampelpfad sollte zu einer anspruchsgerechten Rad-Fuß-Verbindung ausgebaut werden.

➤ **Ökogut Mölkau**

R 26 – Hinter dem Mölkauer Friedhof existiert zwischen dem **Ökologischen Stadtgut** und **Schulstraße** ein viel benutzter, in Regenzeiten arg verschlammter Trampelpfad.

➤ **Aldi Klingenstraße**

R 12 – Zwischen dem Weg parallel zur Klingenstraße westlich der Eisenbahn (siehe „Kleinzschocher“) und dem Aldi-Markt an der Klingenstraße gibt es einen rege genutzten Trampelpfad, aus dem dringend ein offizieller und ordentlicher Weg werden sollte. Es handelt sich um vielleicht 10 m. Kaum jemand nimmt mit dem Rad alternativ den riesigen Umweg über die Gießerstraße. Zurzeit wird eher – gefährlich und durch Rad fahrende illegal – die Antonienstraße im Verlauf der Klingenstraße gequert.

➤ Praktiker Brünner Straße

R 11 – Am **Radweg nördlich der S-Bahn** (siehe unter 5.9 – S-Bahn Grünau) fehlt eine kurze Rampe für die direkte Zufahrt zum Praktiker-Baumarkt. Ein entsprechender Trampelpfad ist schon wenige Monate nach Neubau des Radwegstückes am neuen Anschlussgleis entstanden. Die "offizielle" Zufahrt per Rad zum Praktiker befindet sich am Zebrastreifen. Dieser Weg quer über den riesigen Parkplatz bedeutet einen erheblichen Umweg.

Vorschlag:

Unabhängig davon, wer diese Verbindung „vergessen“ hat (die Planer des Baumarktes oder die des Radweges), sollte diese Lücke zeitnah geschlossen werden.

➤ Stahmeln

F 10 – Von der **nördlichen Auenblickstraße** gab es einen Feldweg in Richtung jetzige Bebauung am **Wiesenring**. Der Weg ist noch vorhanden, und sogar in gutem Zustand, endet aber nun an einer Gartenpforte bei der Wohnbebauung. Und an der nördlichen Auenblickstraße steht ein Schild

Privatweg – Betreten und Befahren verboten

Ein unakzeptabler Zustand! Den beklagen auch die Bewohner der Siedlung, die diesen Weg bei ihrem Abendspaziergang, oder wenn sie ihren Hund ausführen wollen, nicht mehr benutzen können.

Frage:

Was wird die Verwaltung unternehmen, diese unerquickliche Situation in Ordnung zu bringen?

➤ Schleußig

R+S 14 – Ein besonders unschönes Beispiel dafür, wie die Ansprüche einer „Stadt der kurzen Wege“ nicht beachtet worden sind: Von der **Antonienstraße** gab es in Höhe Schwimmhalle in DDR-Zeiten eine rege genutzte Wegeverbindung zur **Limburger Straße**. Zusammen mit der nach der Wende neu entstandenen Wohnanlage an der Limburger Straße ist dieser Weg komplett überbaut worden.

Frage:

Was wird die Stadt unternehmen, um diese Verbindung zu reaktivieren?

5.7 Unbequeme Wegeabschnitte

Die von Radfahrern generell gern genutzten Nebenstraßen fallen wegen ihres uralten Kopfsteinpflaster-Belags oder aufgrund der zunehmend unzureichenden Instandhaltung leider zu einem nicht unerheblichen Teil in diese Kategorie. Diese Problematik wird hier nicht näher betrachtet.

Ebenso kann hier nicht eingegangen werden auf Hindernisse, die sich durch Falschparker an Bordstein-Absenkungen ergeben, über die Radfahrer aus eigenständigen Radweg-Verbindungen auf die Straße geführt werden. Da sich die Verwaltung weigert, das Parkverbot an solchen (zumeist erst auf Anregung der Radfahrerlobby vom Tiefbauamt gebauten!) Absenkungen durch Zickzack-Markierungen zu verdeutlichen, müssen sich die Radler häufig schiebend zwischen falsch parkenden Autos hindurchquetschen. Das Thema ist auch im Radreport (Heft 2/2003, S. 15 und 2/2004, S. 12) öffentlich gemacht worden – bis auf einen, besonders sicherheitsrelevanten Fall bisher aber ohne Erfolg. Natürlich sind das „nur“ Detail-Erschwernisse bei der Nutzung der „Stadt der kurzen Wege“. Aber diese – und ebenso die Fahrradfreundlichkeit einer Stadt – setzt sich nun mal aus Tausenden Einzelbausteinen ‚pro Rad‘ zusammen.

➤ **Sommerfeld**

N 31 – Die Verbindung von **Am Sommerfeld** zur **Herzberger Straße** (mit Anschluss an den Radweg Richtung Taucha – s. Abschnitt 5.2 Herzberger Straße) ist zurzeit eine „Schlaglochpiste“.

➤ **Dreiecksiedlung Panitzsch**

N 33 – Verbindung von der **Riesaer Straße** zur **Sommerfelder Straße**: Es gibt einen sehr schmalen Weg mit festem Belag, der aber an die Riesaer Straße mit Regelbordhöhe anschließt. Die direkte (und sinnvolle) Anbindung an die ehemalige Autobahn-Zufahrt existiert schon zur Hälfte. Es müssen nur etwa 10 m ordentlich befestigt und eine unangenehme (und unnötige) Bordkante abgesenkt werden.

➤ **Seehausener Allee**

D 22 – Zahlreiche Leipziger, die (umweltschonend) mit dem Rad zum Einkauf in den **Sachsenpark** fahren wollen, vermeiden den riesigen Umweg über die Handelstraße. Letztere ist als echte Einbahnstraße ausgeschildert und hat überdies im Ostteil eine sehr unangenehme und gefahrvolle Netzlücke bei den Radverkehrsanlagen.

Auf der kurzen Verbindung müssen sich die Rad fahrenden jetzt über mehrere hohe Bordkanten quälen.

Vorschläge:

鏹 Schaffung einer anspruchsgerechten Querungsstelle durch entsprechende Bordabsenkungen und Befestigung der Querungsstelle

鏹 Prüfung der tatsächlichen Notwendigkeit einer dreistreifigen Kfz-Führung in diesem Abschnitt der Seehausener Allee und damit der Möglichkeiten für die Einordnung einer Mittelinsel zur sicheren Querung

Lichtblick:

Nach Aussagen des Tiefbauamtes besteht die Aussicht, dieses Projekt für 2005 als „Reserve“ einzuordnen.

➤ **Abgehängte Jungmannstraße**

G 13 – Dazu heißt es im Protokoll der AG Rad vom 17.12.97: „*Sie ist im FahrRad Stadtplan als empfohlene Wegverbindung gekennzeichnet. Ist nun von der Tannenwaldstraße abgehängt worden, ohne dass Radlerdurchfahrt offen blieb.*“

Anmerkung:

Eine radgerechte Durchfahrt ist leider bis heute nicht hergestellt worden, wäre aber mit geringem Aufwand realisierbar.

➤ **B 6 West**

E+F 10-12 – Beim Bau der neuen B 6 in Richtung Halle gab es Festlegungen, gleichzeitig (auf der Nordseite) eine Radweg-Verbindung zu bauen. Einerseits, weil auf der B 6 das Radfahren verboten ist und andererseits weil diese Route die kürzeste Verbindung zum Flughafen wäre und sich am ehesten als Trassenverlauf für die im neuen „RadNetz Sachsen“ unseres Freistaates festgeschriebene Verbindung Leipzig – Flughafen – Halle anbietet.

Hinweis:

Mehrere Jahre nach Fertigstellung der B 6 gibt es zwar ab Hans-Grade-Straße bis hinter die Radfelder Allee vorzüglich befahrbare Wirtschaftswege. Der Abschnitt zwischen **Pater-Gordian-Straße** und **Hans-Grade-Straße** (in Höhe S-Bahnhof Lützschena) ist aber noch immer eine (in Regenzeiten absolut unpassierbare) „Schlaglochpiste“.

5.8 Unverständliche Fahrverbote

An verschiedenen Stellen gibt es Fahrverbote, die dem Ziel eines engmaschigen, attraktiven Radwegenetzes entgegenstehen. In keinem der unten beschriebenen Fälle sind dabei Verkehrssicherheits-Probleme erkennbar. Abgesehen von dem Beispiel „Kleinzschocher“, wo Zäune die Weiterfahrt direkt verhindern, werden die Fahrgebote oder -verbote von Radfahrern regelmäßig ignoriert, da die Verkehrseinschränkungen nicht vermittelbar sind. Durch entsprechende Änderungen der Verkehrsorganisation kann (mit kaum nennenswertem Aufwand) nicht nur das Wegenetz dichter gemacht werden. Es wird gleichzeitig – für den ADFC eine gleichermaßen wichtige Zielstellung! – ein Beitrag geleistet für ein regelkonform(er)es Verhalten der Rad fahrenden.

➤ **Messemulde**

E 22+23 – Die offizielle Durchfahrt durch die Messemulde (**Merkurpromenade – Handelsring**) wird, obwohl auch während Messe-Veranstaltungen problemlos und gefahrlos möglich, für z. B. auf dem Grünen Ring Radelnde immer noch verweigert – trotz mehrfacher Vorstöße seitens der Stadtverwaltung und des ADFC.

Frage:

Wann wird es der Stadt Leipzig gelingen, die Messe-Verwaltung davon zu überzeugen, dass mit der Durchfahr-Möglichkeit für Radfahrer das „Messegeschäft“ nicht behindert wird und dass diese Routenführung nicht nur für den Grünen Ring eine Attraktion ist, sondern auch kostenfreie Werbung für das interessant gestaltete direkte Umfeld der Neuen Messe?

➤ **Zentrum West**

P 17 – Zwischen **Reichelstraße** und **Manetstraße** gibt es eine Schlippe, die auch für den Radverkehr Bedeutung hat. Sie ist allerdings als Gehweg beschildert, was aber Rad fahrende nicht daran hindert, sie ungeniert zu benutzen. Angesichts einer Breite von 3 m ist ein Fahrverbot dort auch nicht zu vermitteln.

Die Forderung des ADFC, durch den Zusatz „Rad frei“ eine legale Benutzung zu ermöglichen, ist von der Straßenverkehrsbehörde bisher abgelehnt worden.

➤ **Kleinzschocher**

Q+R 12 – **Parallel zur Klingenstraße** gibt es (östlich der Eisenbahn) einen Weg, der als Variante für eine Radroute schon im Radverkehrskonzept steht. Leider ist seit ca. 1 Jahr ein Zaun aufgebaut, so dass der Mensch am Trampelpfad zu „Aldi“ (siehe unter Abschnitt 5.6 „Aldi Klingenstraße“) kehrt machen muss. Grund war wohl die Vermüllung. Und die Benutzung des sehr breiten Weges durch Kfz hatte durchaus auch ein Gefährdungspotential.

Dabei ist die Strecke als Radroute ideal: Man erspart sich insbesondere die Querung der Antonienstraße, auch die Querungs- bzw. Einfahrtstelle in den fließenden Verkehr an der Naumburger Straße ist sicher. Bei entsprechender Gestaltung wäre dies eine sehr attraktive Relation von der **östlichen Kurt-Kresse-Straße** über die **Eythraer Straße** (siehe Abschnitt 5.3) bis zum **Plagwitzer Bahnhof** und von dort weiter zum Kanal und/oder zur Zschocherschen Straße. Nicht ideal ist freilich zurzeit der Belag, aber das ist kein Grund für die Sperrung der Durchfahrt für Radfahrer!

Vorschlag: Öffnung des Weges für Rad und Fuß, Sanierung des Belages und Sicherung gegen Kfz-Benutzung.

➤ **S-Bahn Grünau**

R 12 – Nördlich der S-Bahn gibt es zwischen der nördlichen **Diezmannstraße** und der **Brünner Straße** eine schöne, fast durchgehend autofreie Wegeverbindung. An der Eisenbahnunterführung wird ein Anschlussgleis gequert. Der Übergang hat (dies aber nur auf einer Seite) ein „Drängelgitter“ und ist außerdem (aber nur in einer Richtung) mit Zeichen 239 – „Sonderweg Fußgänger“ ausgeschildert. Dadurch wird einerseits das legale Befahren verwehrt und zum anderen die Benutzung mit Hänger unmöglich gemacht, was insbesondere deshalb schade ist, weil es sich hier um eine sehr günstige Zufahrt zum Praktiker-Baumarkt in der Brünner Straße aus Richtung Kleinzschocher handelt (siehe hierzu auch unter 4.6 – „Praktiker Brünner Straße“).

Ein zweiter neuer Übergang westlich hat dagegen keine Drängelgitter. Daraus könnte man folgern, dass der erste Übergang auch keines braucht... An diesem Übergang sind allerdings die Gleise recht schräg über den Weg, und es besteht möglicherweise Sturzgefahr, wenn jemand die Gleise nicht bemerkt.

➤ **Allee-Center**

R 8 – Für die Zufahrt für Radfahrer zu diesem großen Einkaufszentrum gibt es in zwei Bereichen Verbesserungs-Möglichkeiten:

📍 **Fußgängerzone Stuttgarter Allee** zwischen S-Bahn und Lützner Straße:

Diese zusammenhängende Verkehrsfläche ist an den verschiedenen Zufahrtsmöglichkeiten (a) Stuttgarter Allee 41, (b) Ludwigsburger Straße 16/18, (c) Ludwigsburger Straße 24, (d) Offenburger Straße 15 und (e) Stuttgarter Allee 29 unterschiedlich beschildert, und zwar mit

- Fußweg + Radfahrer frei = (b)
- Fußweg + Lieferverkehr frei = (c)
- Fußgängerzone = (e)
- gar nicht = (a) + (d)

So bleibt unklar, ob und wo Radfahrer dort fahren dürfen. Die Verkehrsfläche ist an allen Stellen ausreichend dimensioniert für Radverkehr in beide Richtungen, insbesondere im Vergleich zur freigegebenen Fußgängerzone südlich der S-Bahn, wo regelmäßig ein (den Weg versperrender) Wochenmarkt stattfindet. Vor allem das Zufahrtsverbot aus Richtung Ludwigsburger Straße 24 – der Weg mit der geringsten Fahrstrecke innerhalb des Fußgängerbereichs zum Fahrrad-Parkplatz am Hauptingang des Allee-Centers! – erscheint bei gleichzeitiger Freigabe für den (motorisierten) Lieferverkehr nicht sachgerecht.

Vorschlag:

Alle o. g. Zufahrten als Gehweg (oder Fußgängerzone) – „Rad frei“ ausweisen.

📍 Zufahrt aus Richtung **Schönauer Straße/Weißdornstraße 7 bzw. 34:**

Sie führt direkt ins Parkhaus. Die Weiterfahrt geradeaus ist durch ein riesiges Zeichen 625 – "Richtungstafel in Kurven" versperrt. Hinter der Richtungstafel ist eine kurze Straße.

Vorschlag:

Zum Ermöglichen der Zufahrt bräuchte lediglich die Richtungstafel um ca. 0,5 m verkürzt werden. Das Ergebnis wäre ein Durchlass für Radfahrer von etwa 1 m Breite; gegebenenfalls ist zusätzlich eine Markierung mit Fahrradsymbol und Richtungspfeil hilfreich.

Hinweis:

Alle alternativen Zufahrtmöglichkeiten sind stark umwegig. Aufgrund der großen Ausdehnung des Allee-Centers ohne Einkaufswagenparks an den Eingängen (was zu langen Fußwegen mit dem Zwang zum Tragen des Einkaufsgutes führt) ist der Verweis auf andere Eingänge nicht zielführend.

Bei der Ausfahrt vom Allee-Center Richtung Schönauer Straße/Weißdornstraße 7 bzw. 34 gibt es dasselbe Problem wie vorstehend, jedoch ist die Lösung nicht ganz so einfach.

Vorschlag:

Freigabe des Fußweges an der Ludwigsburger Straße 1, die Breite ist ausreichend, und das Ende ist sicher (Ampelkreuzung mit Radwegfurten).

5.9 Positive Beispiele

Natürlich gibt es in Leipzig nicht nur diverse ungenutzte Chancen bei der Schließung von Netzlücken. Das riesige Neubaugebiet Grünau ist beispielsweise geradezu ein Paradebeispiel für eine „Stadt der kurzen Wege“. Hier gibt es tatsächlich sehr, sehr viele Abkürzungen für Fußgänger und Radfahrer gegenüber dem Kfz-Straßennetz. Insbesondere die regelmäßigen Hausdurchbrüche heben sich positiv vom restlichen Leipzig ab. Man kann hier ganz ernsthaft von einem zusätzlichen Wegenetz für Nicht-motorisierte unabhängig vom Straßennetz sprechen.

Auch an anderen Stellen gab und gibt es diverse Aktivitäten der Stadtverwaltung – teilweise auf Anregung des ADFC. Hierzu sind im Folgenden einige Beispiele zusammengestellt.

➤ Dinterstraße

J 19 – Beim Umbau der **Delitzscher Straße** war an der abgehängten Dinterstraße eine entsprechende Bordabsenkung für Radfahrer vergessen worden, so dass diese Wegeverbindung fahrend nicht benutzbar war.

Erfolg:

Dies wurde nach ADFC-Forderung nachgeholt. – Dank dafür in AG Rad am 16.12.97.

➤ Alexanderstraße

O 16 – Beim Umbau der **Käthe-Kollwitz-Straße** war an der (abgehängten) Alexanderstraße die Bordabsenkung zum Radfahrstreifen hin vergessen worden. Darauf war vom ADFC in der AG Rad 03.07.01 sowie am 26.11.02 hingewiesen worden.

Erfolg:

Im Sommer 2003 ist der Bord dort abgesenkt worden!

Aber: Die Weiterfahrt in die Alexanderstraße ist leider – wegen des hohen Kfz-Parkdrucks – häufig unmöglich. Deshalb nun der

Vorschlag:

Der Zufahrtsbereich sollte mit Pollern geschützt werden (s. AG Rad am 05.10.04).

➤ **Osttor Alte Messe**

T 21 – Eine günstige Radrelation verläuft entlang der Straße des 18. Oktober. Sie führt direkt über das Gelände der Alten Messe. Das Tor am Ausgang zum S-Bahnhof ist nur an Feiertagen verschlossen, ansonsten sind für eine Durchfahr-Möglichkeit für Radler nur 2 Bordabsenkungen nötig.

AG Rad am 14.05.02: „AG Rad: Verbindung ist wichtig, ständige Benutzbarkeit gewährleisten – ADFC: Bordabsenkung erforderlich“

Weitere Thematisierung in AG Rad am 10.06.03, 19.08.03, 14.10.03, 30.11.04.

Erfolg:

Inzwischen sind dort Metallwinkel angebracht worden, mit deren Hilfe die Borde überfahren werden können.

➤ **Alte Zwickauer Straße**

S 20 – Bei der Neutrassierung der Straße war keine Anbindung an die alte Zwickauer Straße (jetzt **An den Tierkliniken**) gebaut worden, so dass sich dort rasch ein hässlicher und gefährlicher (weil steiler und schräger) Trampelpfad bildete.

AG Rad am 03.11.99: „Verbindung ist nur Trampelpfad (siehe beiliegendes Foto), LESG als Bauherr wird um Rückäußerung gebeten“

Antwort LESG vom 01.12.99: Umweg von ca. 130 m ist zumutbar

AG Rad am 06.11.01: „ADFC: Verbindung zwischen alter und neuer Zwickauer Straße ist dringend erforderlich“

AG Rad am 18.12.01: Verbindungsrampe ist in Liste der Baumaßnahmen, die aus Stellplatzablösegebühren 2002 finanziert werden, aufgenommen

Erfolg:

Im Jahre 2003 ist über eine schöne Rampe die Verbindung hergestellt worden!

➤ **Lindenthal**

F 14 – Schon ein Blick auf den Stadtplan macht deutlich, dass es zwischen **Äußerer Friedrich-Naumann-Straße** bzw. **Lange Trift** und **Oswald-Kahnt-Ring** Bedarf für eine Wegeverbindung gibt, der auch durch einen ausgeprägten Trampelpfad angezeigt wurde.

AG Rad am 18.12.01: Vorstellung der Vorplanung

AG Rad am 01.04.03: Vorlage Ausbauplanung

Erfolg:

AG Rad am 07.09.04: „TBA informiert, dass der Radweg fertig gestellt ist. ... Die Möglichkeit der Befahrung durch Pkw wird durch das Tiefbauamt unterbunden.“

➤ **Körnersteg**

X 13 – In der **Dieskaustraße** gibt es nördlich der Fußgängerbrücke über den Elstermühlgraben am Körnersteg auf der Ostseite eine unangenehme Lücke im Gehwegnetz.

Erfolg:

Noch in diesem Jahr wird hier durch das Tiefbauamt der Netzschluss hergestellt.

➤ **Podelwitzer Weg**

A 22 – C 24 – Direkt am Fuße der ehemaligen Müllkippe vorbeiführend, gibt es zwischen Seehausen und Podelwitz eine sehr direkte autofreie, jenseits der B 2 autoarme Verbindung über **Podelwitzer Weg** und **Seehausener Weg** (in Podelwitz). Im Fahrrad Stadtplan ist diese Relation als empfohlene Wegeverbindung gekennzeichnet. Sie hat auch (bis auf einige kurze Abschnitte) einen vergleichsweise gut befahrbaren Asphaltbelag. Am Ortsausgang Seehausen war die Verbindung durch ein Tor versperrt, das man aber (allerdings etwas schwierig) umfahren konnte.

AG Rad am 05.03.02: *„Bestehender Podelwitzer Weg für Radverkehr wichtig, derzeit abgesperrt mit Tor am Ortsrand Seehausen“*

Erfolg:

Inzwischen ist der Weg an beiden Enden mit Zeichen 260 – „Verbot für Kfz“ gekennzeichnet und das o. g. Tor gut zu umfahren.

Vorschlag 1:

An der B 2 muss – genau wie am anderen Ende – die Zufahrt für Kfz wirksam verhindert werden, damit der „Mülltourismus“ dort ein Ende findet!

Vorschlag 2:

An der Querungsstelle der B 2 sollte eine Querungshilfe (Mittelinsel) eingeordnet werden.

Vorschlag 3:

An der Einfahrt von der B 2 aus ist an den beiden Sackgassenschildern (Zeichen 357) der Zusatz „Rad frei“ (Zeichen 1022-10) zu ergänzen.

➤ **Wilhelm-Seyfferth-Straße**

Q 17 – Diese war vor einigen Jahren von der **Karl-Tauchnitz-Straße** abgehängt worden. Nach ADFC-Hinweis wurde dann nachträglich auch noch eine schöne Durchfahr-Möglichkeit für Radfahrer geschaffen. Diese durch Fußgänger wie Radfahrer sehr stark nachgefragte Verbindung zur **Wächterstraße** führt am US-Generalkonsulat vorbei und ist – seit mehreren Jahren nun schon – aus Sicherheitsgründen komplett gesperrt.

Erfolg:

Nach langem Drängen von verschiedenen Seiten wird es – nach entsprechenden Bauarbeiten am Konsulat – noch in diesem Jahr eine (Wieder-)Öffnung dieser wichtigen Relation geben.

6. Schlussfolgerungen

1. In unserer Liste sind insgesamt 81 Netzlücken verschiedenster Art beschrieben. Darunter sind 8 Beispiele, wo die Verwaltung – teilweise im Ergebnis von Vorschlägen oder Forderungen des ADFC – inzwischen gute Lösungen geschaffen hat.
2. Aus der Zusammenstellung wird deutlich, dass es noch eine Menge bisher ungenutzter Möglichkeiten gibt, das Wegenetz für Nichtmotorisierte dichter (und damit attraktiver) zu machen und so Wettbewerbsvorteile für den Rad- und Fußverkehr gegenüber dem Autoverkehr zu schaffen. Eine konsequente Ausreizung dieser Potenziale wäre – nicht zuletzt – auch ein Beitrag für eine nachhaltige Stadtverkehrsentwicklung und zur urbanen Lebensqualität.
3. Die Mehrzahl der von uns aufgelisteten unangenehmen oder auch unnötigen Netzlücken im Stadtgebiet ist (zumeist auch schon seit Längerem) bekannt – auch bei den Zuständigen in den Ämtern. Für die weit überwiegende Zahl dieser „aktenkundigen“ Unterbrechungen im Wegenetz sind aber bisher keine Aktivitäten der Verwaltung bekannt.
4. Nur für etwa ein Viertel der bekannten Lücken gibt es auch Planungen für einen Netzschluss. Die Pläne liegen teilweise schon seit vielen Jahren vor, sind aber aus unterschiedlichen Gründen bisher nicht umgesetzt worden. Im Haushalt eingeordnet ist aus unserer Liste bislang fast nichts. Dafür lassen sich drei Gründe ausmachen:
 - Dies liegt einerseits daran, dass Objekte, deren Realisierung auf dem Wege ist, nicht in unsere Liste stehen.
 - In verschiedenen Fällen ist die Problemlösung schwierig, mit hohen Kosten verbunden und/oder nicht konsensfähig und wird deshalb immer wieder hinausgeschoben.
 - Schließlich ist das auch Ausdruck dafür, dass die Dringlichkeit seitens der Verwaltung (bisher) nicht so gesehen wird, wie vielleicht von uns und in dieser Studie dargestellt.
5. Ein Großteil der aufgelisteten Netzlücken (um die 30) sind bisher – jedenfalls soweit uns bekannt – überhaupt noch nicht im Verwaltungshandeln thematisiert worden. Dazu zählen beispielsweise die meisten der von uns aufgelisteten „fehlenden Schlippen“ sowie alle 11 im Abschnitt 5.6 als „Trampelpfade“ ausgewiesenen Unterbrechungen. Insgesamt – d. h. zusammen mit den in der Verwaltung schon bekannten Lücken – ergibt sich aus unserer Netzlücken-Liste ein sehr beträchtliches Potenzial, für das Untersuchungen zur Machbarkeit und für konkrete Lösungsansätze ausstehen.
6. Sehr ärgerlich ist, dass es in einer ganzen Reihe von Vorhaben (aufgelistet sind knapp 10 Beispiele) versäumt wurde, nötige oder sinnvolle Wegeverbindungen mit zu planen und zu bauen. Zum Teil sind das allerdings Baumaßnahmen aus Vorwende-Zeiten oder aus erst später eingemeindeten Ortsteilen.
7. Noch ärgerlicher sind die Fälle, wo vorhandene, teilweise sogar sehr wichtige Wegeverbindungen – und das mit Wissen oder Duldung der Verwaltung – verschwunden sind (ebenfalls knapp 10 Beispiele). Nur in einem Falle ist bisher eine solche Verbindung wieder hergestellt worden.

8. Bei schätzungsweise 40 Vorschlägen sind – jedenfalls im Vergleich mit dem erzielbaren Nutzeffekt – keine großen Aufwendungen für den Netzschluss erforderlich. Einige (bekannte) Lücken erfordern dagegen recht erhebliche Planungs- und Baukosten, bringen dafür aber auch einschneidende Verbesserungen im Rad- und Gehwegenetz.
9. Damit die vielen Lücken in unserer Liste nicht nur für die „Schublade“ zusammengestellt worden sind, schlagen wir vor, zunächst alle Beispiele zu bewerten hinsichtlich
 - erwarteter Netzwirksamkeit,
 - erforderlichem Planungsaufwand,
 - notwendigem Grunderwerb sowie
 - Realisierungs-Kostenund dann eine Rangfolge – einschließlich Zeitplan – für die Umsetzung aufzustellen. Für die Erarbeitung der Prioritätenliste bietet der ADFC seine Mitwirkung an.
10. Bei der Umsetzung unserer Vorschläge sollten auch unkonventionelle Lösungsansätze versucht werden: Im ländlichen Bereich sind beispielsweise anstelle von Flächenerwerb und Wegebau vorerst auch einfache Lösungen denkbar: Es könnten „Wiesenwege“ angelegt werden und den Pächtern Ausgleichsflächen angeboten werden. Denn häufig sind die Pächter Landwirtschaftsbetriebe mit städtischer Beteiligung, wie z. B. das Saatgut Plaußig. Mit einem flexiblen Herangehen müsste es möglich sein, einen Großteil unserer Vorschläge trotz schlechter Haushaltslage zeitnah umzusetzen – im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“.