



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

ADFC Leipzig e.V.
Grünewaldstraße 19
04103 Leipzig

ADFC Leipzig e.V., Grünewaldstr. 19, 04103 Leipzig

Amt für Verkehrsplanung
Radverkehrsbeauftragter
Michael Gloßat

Leipzig, 10. September 2006

RadLE 06

Stellungnahme zum Entwurf Stand Juni 2006

1. Es ist sehr erfreulich, dass nun endlich Vorgaben für Planung und Bau von Radverkehrsanlagen in Leipzig verbindlich festgeschrieben werden sollen. Wir erlauben uns daran zu erinnern, dass der **ADFC** schon im Juli **1991** einen **ersten Entwurf** mit 15 aus seiner Sicht festzuschreibenden Dingen vorgelegt hatte. Der Bedarf für derartige Regelungen ist seither unverändert groß geblieben.
2. Der seit Jahren bestehende **Handlungsbedarf** wird aus dem **Anhang zu dieser Stellungnahme** sehr deutlich, in dem Beispiele für unterschiedliche Lösungen zusammengestellt sind, die, manchmal schon, oft aber auch nicht, dem „Stand der Technik“ und der überwiegenden Meinung der AG Rad entsprechen.
3. **Planungsgrundsätze**
In der **RadLE 06** (so unser **Vorschlag für die Schreibweise**) sollten (in einer mehr oder weniger ausführlichen Einleitung) wesentliche Grundsätze schon benannt werden. Für die konkreten Einzelheiten aber sind die im jetzigen Entwurf vorhandenen jeweiligen Begründungen verzichtbar. Denn: Die Zielgruppe der RadLE sind nicht Politiker oder die Öffentlichkeit, sondern Fachleute. Durch eine

Telefon (03 41) 22 54 03 13
Telefax (03 41) 22 54 03 14
E-Mail info@adfc-leipzig.de
Internet www.adfc-leipzig.de

Öffnungszeiten
Büro + Selbsthilfwerkstatt
Di + Do. 14 –18 Uhr

Bankverbindung:
Sparkasse Leipzig
BLZ: 860 555 92
Konto-Nr.: 113 113 1661

knappe, i. w. stichpunktartige Auflistung der festzulegenden Standards ergäbe sich eine kompakte und damit übersichtlichere Zusammenstellung, für die dann am ehesten die Chance besteht, dass sie auch tatsächlich zur Richtschnur des Handelns wird.

4. **„Stadt der kurzen Wege“**

Bei den Planungsgrundsätzen müssen auch dazu grundsätzliche Festlegungen formuliert werden:

Die „Stadt der kurzen Wege“ braucht ein dichtes, attraktives Rad- und Gehwegenetz. Dazu gehört grundsätzlich auch die Erreichbarkeit (fahrend!) von kleinräumigen Wegeverbindungen wie Schlippen und Wege durch Parks oder Grünanlagen von der Fahrbahn aus.

Begründung:

Bezüglich der Anbindung von Wegen an die Fahrbahn gibt es seit Jahren in der AG Rad kontroverse Diskussionen. Die vorhandenen Defizite bei der realen Erlebbarkeit der „Stadt der kurzen Wege“ durch Rad fahrende sind von uns mehrfach im Radreport (z. B. in den Heften 3/2003, S. 15, 2/2004, S. 12 und 2/2006, S. 17) thematisiert, bisher aber nur in sehr bescheidenem Umfang abgebaut worden.

5. **Abweichungen von den Standards**

In der RadLE muss festgelegt werden, dass, wenn Abweichungen in Einzelfällen erforderlich sind, sie fachlich konkret zu begründen und in der AG Rad zu diskutieren sind.

6. **Aktualisierung der RadLE**

In jedem Falle muss auch eine **Aktualisierung in festen Abständen** (vielleicht alle 3 oder 5 Jahre) festgeschrieben werden. Erforderlich ist dies sowieso mit der nächsten StVO-Novelle. Da immer noch unklar ist, wann diese kommt, sollte diese Novelle aber jetzt nicht abgewartet werden.

7. **Mischverkehr auf der Fahrbahn**

In diesem Abschnitt (S. 5 des Entwurfs) fehlt als Maßnahme, die unserer Auffassung nach sogar an 1. Stelle genannt sein muss: ... ist zu prüfen, ob

- die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert wird,

8. **Breite der Fahrspur**

In diesen Abschnitt (S. 5 des Entwurfs) gehören unbedingt auch Aussagen über Breite der Fahrspur neben durch Borde abgegrenztem eigenen Gleiskörper der Straßenbahn: Sie muss sein entweder = **3,00 m** oder **> 3,75 m**. Im letzteren Falle sollen dann auch Schutzstreifen markiert werden.

Erläuterung:

In Leipzig werden in solchen Fällen vorzugsweise 3,50 m breite Fahrspuren gebaut. Das hat zur Folge, dass Radfahrer dort i. d. R. entweder von Autos ohne jeden Sicherheitsabstand überholt oder aber (wenn sie denn den Mut haben, annähernd mittig zu fahren) angehupt werden. Insoweit sind dies ausgeprägte „Radfahr-Verhinderungsstrecken“. Beim Beispiel Riebeckstraße hatte der ADFC das Problem thematisiert und gegen die gebaute Breite protestiert, u. a. mit einem Artikel im Radreport, Heft 3/96, S. 26 + 27, unter der Überschrift „*Neue Angststrecke für Radfahrer*“. Geholfen hat dies leider nichts.

Im Anhang zu dieser Stellungnahme sind weitere solcher für Radler überaus problematischen Abschnitte aufgelistet.

9. **Straßenbegleitende Radwege** (S. 7)

In jedem Falle fehlt die Unterscheidung zwischen benutzungspflichtigen und anderen Radwegen und der Hinweis auf die Sicherstellung der Überholmöglichkeit (von Radlern untereinander) auf Ersteren.

Erläuterung:

- Es muss die Möglichkeit offen sein, Radwege auch dann zu bauen, wenn die erforderliche Breite usw. für eine Benutzungspflicht nicht gegeben ist, d. h. „andere Radwege“ für unsichere Radfahrer (anstatt Radverkehr auf der Fahrbahn für alle).
- Die Überholmöglichkeit wird bei der nächsten StVO-Novelle ein zentrales Kriterium für die Benutzungspflicht sein.

10. **Grundstückszufahrten** (S. 8)

Begrüßt wird die Aussage zur Verwendung von Formsteinen mit abgeschrägtem Bord, die in anderen Städten schon lange verwendet werden. Noch wichtiger: Es muss festgeschrieben werden, dass **Tiefborde quer zum Radweg** (die der Verdeutlichung der Zufahrt dienen sollen) **nicht zulässig** sind, auch wenn dies z. T. bautechnisch einfacher ist. Diese Vorschrift muss auch für sehr untergeordnete Einmündungen („Quasi-Grundstückszufahrten“) gelten.

Begründung:

- „Querborde“ bedeuten – und das völlig unnötig – generell **Komforteinbußen** für Radfahrer, egal ob sie gut oder schlecht gebaut sind!
- Sie **konterkarieren die** dort tatsächlich vorhandene **Vorfahrtsituation**.
- Sie sind auch **unfallrelevant**: Einerseits wegen Anstrich 2. Und darüber hinaus, weil sich Radfahrer dort darauf konzentrieren, an welcher Stelle sie den Querbord mit geringster Komforteinbuße passieren können, was natürlich vom übrigen Verkehrsgeschehen ablenkt.

11. Radweg-Beginn und -Ende:

Der Satz „An solchen Stellen ist ein Radfahrstreifen von mindestens 10 m Länge anzuschließen.“ sollte folgendermaßen ergänzt werden: **Dieser ist besonders deutlich hervorzuheben, um nicht – wie in Leipzig oft Praxis – als Parkplatz missbraucht zu werden**, wie z. B. im Täubchenweg/Rabensteinplatz (Fertigstellung 2006!) oder in der Lindenthaler Straße stadtwärts nach der Breitenfelder Straße.

12. Linienführung und Gradienten (S. 9)

Hier müssen Angaben zur angestrebten **Entwurfsgeschwindigkeit** gemacht werden, also **30 km/h**. Die im Entwurf angegebenen Maße für mögliche **Verschwenkungen** stehen dazu in krassem Widerspruch. In Berlin gibt es die Festlegung „**mindestens 1 : 5**“. – Das ist auch ADFC-Forderung!

13. Bauliche Ausführung (S: 9)

Als Schutz gegen Falschparker sollten **Fahrradbügel** nicht nur als „ggf. auch“ erwähnt werden, sondern an der 1. Stelle der Möglichkeiten benannt werden.

14. Radfahrstreifen (S. 11)

Protest! Die geforderte verbleibende **Fahrbahnbreite bei Linienbusverkehr** von mind. 6,50 m würde drastische Einschränkungen der Anwendungsmöglichkeiten bedeuten und ist mit den Vorgaben der EAHV unvereinbar!

15. Geh- und Radwege – Einsatzbedingungen:

Benutzungspflichtige **gemeinsame Rad-/Gehwege** sind nach Auffassung des ADFC (die nicht neu ist) die schlechteste Führungsform überhaupt. Sie kommen deshalb auch **im „Stadtaußenbereich“** nicht generell, sondern **generell nur in Sonderfällen „in Frage“**.

16. Selbstständige Radwege (S. 20):

Hier muss ergänzt werden, dass in den Leipziger **Parks und Grünanlagen Rad fahren generell erlaubt** ist und eine **Beschilderung nur bei Abweichungen von dieser Grundsatz-Regel** erfolgt. Diese Regelung für unsere Stadt muss auch in die nächste Novellierung der Polizeiverordnung Eingang finden. Außerdem sollte festgeschrieben werden, dass eine **Kennzeichnung** mit Verkehrszeichen gemäß S. 20 unten überall dort erfolgen soll, **wo ein Hinweis auf eine existierende Radverbindung gegeben werden soll**. Auch dies ist ein Beitrag für eine tatsächlich erlebbare Stadt der kurzen Wege.

17. Bauliche Ausführung (S. 20)

Hier fehlt der Zusatz, dass bei aus ökologischen Gründen ausgeführten wassergebundenen Decken der finanzielle Aufwand für deren regelmäßige Wartung sicherzustellen ist, um auch weiterhin eine gute Befahrbarkeit zu gewährleisten.

18. Radwegoberfläche (S. 22)

Hier muss auch auf den Erlass des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit vom 11.03.05 verwiesen werden, in dem – in Abstimmung mit der Obersten Naturschutzbehörde – für Radfernwege und Regionale Hauptradrouten als Standardlösung die Asphaltbauweise festgelegt worden ist.

Begründung:

Vorteile sind geringer Rollwiderstand, hohe Ebenheit, Allwetter-Tauglichkeit und geringe Unterhaltungskosten. Im Erlass wird darauf hingewiesen, dass sich hinsichtlich der Versiegelung bituminöse Bauweisen kaum von wassergebundenen unterscheiden, da das Niederschlagswasser immer breitflächig über die Bankette versickert. Ist die bituminöse Oberfläche aufgrund von ästhetischen (Landschaftsbild) oder ökologischen Gründen (Aufheizung der Oberfläche) nicht anwendbar, ist gemäß Erlass zu prüfen, ob das bituminöse Mischgut aufgehellt wird, bzw. eine kombinierte Asphalt-/Pflasterdecke oder ungefastes Betonsteinpflaster verwendet wird.

19. Engstellen (S. 27)

Hier muss ergänzt werden, dass das Prinzip der Führungskontinuität auch an **Mittelinseeln** gilt. Speziell dafür sollten Beispielskizzen beigelegt werden.

20. Furten (S. 30)

Das Kapitel muss sicher aktualisiert werden. Mit **Rot** sollten nach Vorstellung des ADFC insbesondere Furten **markiert** werden

- **die von der Fahrbahn abgesetzt sind**
- **bei Zweirichtungs-Radverkehr**
- **bei nicht konfliktfreiem Grün für Radler**

In diesem Zusammenhang verweisen wir noch einmal auf unsere Ausarbeitung „Unzureichend markierte Radfurten“ (Anlage zum Protokoll der AG Rad vom 28.10.03), in der zahlreiche Stellen zusammengetragen sind, die aus Sicht des ADFC unfallrelevant sind und deshalb rot eingefärbt werden müssen. Trotz mehrfacher Nachfragen haben wir zu dieser Untersuchung bis heute keine Antwort erhalten.

ADFC-Position:

Roteinfärbungen sollten generell im Einzelfall geprüft werden können und immer dort möglich sein, wo Konfliktbereiche als problematisch bekannt sind. Das betrifft selbstverständlich auch Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen. Insbesondere an Stellen mit starkem Rechtsabbiegeverkehr bei gleichzeitigem Grün für geradeausfahrenden Radverkehr ist eine Rotmarkierung nicht nur bei abgesetzter Führung notwendig. Aber auch an verkehrsreichen Ein- und Ausfahrten muss der Einsatz möglich sein.

21. Einmündung von Nebenstraßen (S. 32)

Bitte ergänzen: **Bei Tiefborden für die Verkehrsberuhigung muss die Bordkante in der Mitte auf etwa 1 m Breite auf Null abgesenkt werden.** – Dies funktioniert in Leipzig zurzeit leider nur teilweise (siehe Anhang).

22. Radwegüberfahrten

Abgesetzte Radwegüberfahrten über Einmündungen von Nebenstraßen (S. 33) müssen aufgepflastert werden. Dies ist auch für Zweirichtungs-Radwege sowie bei Radwegen mit erheblichem (nicht erlaubtem) Zweirichtungs-Radverkehr erforderlich, um das Unfallrisiko zu mindern.

Über die Länge und die Längsneigung der Anrampungen muss es ganz konkrete Festlegungen in der RadLE geben.

Begründung:

- Die seinerzeit in der Karl-Heine-Straße und in der Waldstraße gewählten Anrampungen haben nicht zur beabsichtigten Geschwindigkeitsreduzierung einbiegender und ausfahrender Kfz geführt und deshalb keine verbesserte Verkehrssicherheit für Radfahrer gebracht.
- Zusätzlich zur mangelnden Verkehrssicherheit mindern abgesetzte Radwegüberfahrten oftmals den Fahrkomfort für Radler deutlich durch die oft schlechte Bauausführung an den Übergängen Radweg/Einmündung, in denen sich nach Niederschlägen außerdem Pfützen bilden (z. B. Prager Straße/Paulinerweg und Gletschersteinstraße).
- Beispiele für Unfall-Schwerpunkte bei erlaubtem oder verbotenen Zweirichtungs-Radverkehr sind die Grünewaldstraße/Brüderstraße und Leplaystraße, Windmühlenstraße/

23. Knotenpunkte, Markierungen:

Dazu müssen Aussagen (ergänzt mit Beispielskizzen) auch zu solchen in Leipzig seit vielen Jahren strittigen Lösungen kommen, wie z. B.

- **Auffang-Radfahrestreifen** – hier sollte die Standardlösung aus Berlin (= Regelplan für die Anordnung einer vorgezogenen Haltlinie für Radfahrer) übernommen werden
- **Vorbeifahrestreifen** – sie sind seit 1995 Bestandteil der ERA!

24. Fahrradparken (S. 39)

Hier sollte ergänzt werden

- **Mindestabstand von 1,00 m nur in Ausnahmefällen**
- **Unterscheidung von Kurz- und Langzeitparkern und ihre unterschiedlichen Anforderungsprofile**
- **Parker im Straßenraum sollen i. d. R. auf Kaps angeordnet werden, die fahrend erreichbar sein müssen**

- **Bei Einordnung der Fahrradparker auf der Fahrbahn müssen sie (vorn und hinten) durch eine kleine (!) Bake gegen Demolierung abgesichert werden**

25. Unterhaltung (S. 40)

Ergänzt werden muss hier u. a.:

- **Das in die turnusmäßige Reinigung einbezogene Radwegenetz ist einmal pro Jahr mit der AG Rad abzustimmen**
- **Dies gilt ebenso für das „Winternetz“, das auch die Schneeberäumung von Hauptrelationen des Radverkehrs in den Parks und Grünanlagen der Stadt umfassen soll.**

26. LSA für den Radverkehr:

Dafür sollte es einen eigenen Abschnitt geben. Dort müssen u. a. auch folgende Aussagen rein:

- **Aus Akzeptanzgründen: getrennte Signalisierung von Rad und Fuß generell, wenn 2 oder mehr Fahrstreifen überquert werden müssen**
- **Signalanforderung über „Bettelampeln“ nur in besonders zu begründenden Ausnahmefällen**
- **Vorzug von Bewegungsmeldern vor Induktionsschleifen für die Signalanforderung (da letztere bei Rädern mit Alurahmen oft nicht reagieren)**

27. Verkehrsraum-Einschränkungen

Was bisher in der RadLE komplett fehlt, aus Sicht des ADFC aber unverzichtbar ist, sind konkrete Festlegungen für die Berücksichtigung des Radverkehrs bei zeitlichen Einschränkungen des Verkehrsraumes. Dies betrifft vor allem zwei Bereiche:

- **Großveranstaltungen:** Hier hat es zuletzt bei der Fußball-Weltmeisterschaft trotz vielfältiger Initiativen des ADFC im Vorfeld wieder völlig unakzeptable Fahrverbote fürs Fahrrad gegeben, die dann massenhaft ignoriert worden sind (s. Radreport Heft 3, S. 16 + 17 und Heft 4/2006, S. 18 + 19).
- **Baustellen:** Dringender Handlungsbedarf leitet sich schon allein daraus ab, dass beim Fahrradklimatest die Radfahrer unserer Stadt dafür zwei mal hintereinander die schlechteste Note erteilt haben.

Der Verwaltung sind durch den ADFC nicht nur die Festlegungen zu Baustellen in unserer Nachbarstadt Halle bekannt gemacht worden = **„Empfehlungen für die Führung des Radverkehrs an Baustellen u. a. Absperrpunkten“** – Stadt Halle (Saale), Dezernat Planen und Bauen, Januar 2002. Inzwischen gibt es auch aus Nordrhein-Westfalen eine vorzügliche Zusammenstellung dazu, die der Verwaltung inzwischen ebenfalls vom ADFC zur Verfügung gestellt wurde = **„Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen – Hinweise für alle mit Baustellensicherung befassten Personen“** – AG fahrradfreundliche Städte, Krefeld, März 2006.

Forderung:

In die RadLE müssen die wesentlichen Festlegungen aus beiden Dokumenten übernommen werden.

Insbesondere sollte auf das bislang an Leipziger Baustellen sehr oft verwendete, bei den Nutzern sehr im Verruf stehende Zusatzzeichen 1012-32 „Radfahrer absteigen“ zukünftig generell verzichtet werden, d. h. es muss grundsätzlich nach einer Lösung für das Fahrzeug Fahrrad gesucht werden.

28. Bordkanten an Parkbuchten

In der RadLE fehlen bisher auch Aussagen zur Höhe der Bordkanten an Parkbuchten. **Sie müssen unbedingt Regelbordhöhe zum Radweg haben**, sonst parken die Autos häufig auf dem Sicherheitsstreifen, was eine immense Gefährdung der Radfahrer durch plötzlich geöffnete Autotüren bedeutet. – Positive und negative Beispiele: siehe Anhang!

29. Verwendung von Naturpflaster

Nötig in der RadLE sind auch Aussagen über die Verwendung von Pflaster auf öffentlichen Verkehrsflächen: **Wenn dies aus stadtgestalterischen Gründen erforderlich ist, müssen ebene Steine verwendet werden. Natursteine dürfen nur geschnitten verwendet werden. Bei Verwendung von Plaster muss die Radfahrerführung in jedem Falle deutlich bleiben**

Begründung:

- „Holpriger“ Belag ist ein bekanntes und anerkanntes massives Hemmnis für mehr Radverkehr. Auch seitens der Fußgänger (das betrifft insbesondere Gehbehinderte und Senioren) gibt es bei uns seit Längerem, und immer wieder, Kritik an neu gebautem schlecht begehbarem Pflaster und zwar nicht nur in solchen Fußgängerbereichen wie z. B. dem Barfußgäßchen.
- Wenn die Radwegführung nicht klar erkennbar ist, erhöht sich das Konfliktpotenzial Rad/Fuß. Das kann nicht akzeptiert werden. Negativbeispiele finden sich – erst vor kurzem neu gebaut! – am Goedelerring und am Johannisplatz.
- Auch die Pflasterungen auf Fahrbahnen außerhalb von Fußgängerzonen (zum Zwecke der Verkehrsberuhigung) sind für angenehme Bedingungen von Rad und Fuß kontraproduktiv: Sie sind lärm erzeugend, bedeuten für Radfahrer eine unangenehme „Schüttelstrecke“ und sind für Fußgänger schlecht begehbar.

Negativbeispiele: Nikolaistraße/Brühl und Nikolaistraße/Richard-Wagner-Straße, Luppenstraße (Verbindung zur Lützner Straße), Roßmarktstraße, Mariannenstraße, Hedwigstraße

- Auch die in Leipzig teilweise praktizierte Pflasterung eines Streifens jeweils quer zur Einmündung ist für Radfahrer unangenehm befahrbar. Dieser Streifen liegt für Fußgänger unverständlicherweise auch noch genau in deren Laufrichtung.

Negativbeispiele: Hillerstraße, Neustädter Straße, Schulze-Delitzsch-Straße/Rosa-Luxemburg-Straße

Forderung:

Bei Aufpflasterungen von Knoten und Einmündungen zum Zwecke der Verkehrsberuhigung müssen an beiden Seiten gut befahrbare Abschnitte (aus Asphalt oder ebenem Pflaster) eingeordnet werden.

Hinweis:

Die Verwendung geschnittener Steine ist inzwischen in den Ländern Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg Voraussetzung für die Förderung solcher Umbaumaßnahmen!

30. Hindernisse auf Radwegen

Auch dazu müssen in der RadLE Aussagen kommen, da der Umgang damit häufig Anlass zu Ärgernissen ist und diese darüberhinaus oft auch massive Sicherheitsrisiken bedeuten.

- **Masten**

Abspann-, Beleuchtungs- oder Schildermaste dürfen grundsätzlich nicht im Lichtraumprofil des Radweges untergebracht werden.

- **Poller**

Ihr Einsatz erfordert eine sorgfältige Prüfung, inwieweit sie tatsächlich zwingend erforderlich sind. Wenn sie eingesetzt werden, muss gleichzeitig abgesichert werden, dass sie auch i. d. R. nicht umgeklappt sind (das ist dann auch eine Unfallquelle!) und der Sperrbereich nicht seitlich umfahren werden kann. Die Ausrüstung mit Reflexfolie ist zwingend. Auf der freien Strecke muss auf Poller generell mit einem gepflasterten Keil (ersatzweise entsprechende Markierung) aufmerksam gemacht werden.

- **Umlaufsperrn**

Diese als „Drängelgitter“ berüchtigten Hindernisse dürfen nur in Ausnahmefällen eingesetzt werden. Sie müssen so gestaltet werden, dass sie fahrend (!) auch von Tandems, Liegerädern und mit Fahrradanhänger passiert werden können. Es sollte dabei auf Abschnitt 4.1.2 – „Umlaufsperrn“ der „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA“, Ausgabe 2005, verwiesen werden.

Begründung:

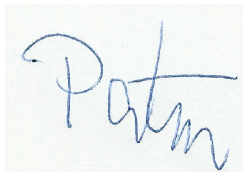
Zu Anstrich 1 gibt es immer wieder Negativbeispiele, erst jüngst von der Prager Straße (gegenüber Alte Messe) und auf dem neuen Radweg an der Dieskaustraße. Fast ständig umgeklappte Poller und – noch viel häufiger – der Einsatz von Pollern ohne Reflexfolie bedeuten seit Jahr und Tag ungelöste Sicherheitsdefizite.

31. Radwegweisung

Auch zum Standard der Wegweisung müssen – unter Verweis auf die Vorgaben in der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005 – Aussagen in die RadLE.

Begründung:

- Dies ist in Zukunft Voraussetzung für die Förderfähigkeit.
- Im Stadtgebiet gibt es (leider genau wie außerhalb) verschiedene Neu-Beschilderungen, die diesen Standards nicht entsprechen:
 - Grüner Ring Leipzig: Fast nur Zwischenwegweiser
 - Parthe-Mulde-Radrouten: ebenso, und außerdem zu klein
 - Wegweisung Bereich Cospudener See: Tabellen- anstatt Pfeilwegweiser

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Patzer', on a light-colored rectangular background.

Ulrich Patzer, Vorsitzender

Anhang

zur Stellungnahme des ADFC zum Entwurf der RadLE 06 von Juni 2006

Zusammenstellung von Situationen, die z. T. entsprechend modernen Anforderungen des Radverkehrs realisiert wurden und teilweise nicht. Die Liste soll die Notwendigkeit der RadLE verdeutlichen. Bei Bedarf kann die Situation verschiedentlich auch durch diverse Fotos veranschaulicht werden.

1. Fahrbahnbreite neben eigenem Gleiskörper

Sollte sein = 3,00 m oder > 3,75 m

Beispiele:

positiv:

- Lindenauer Markt, Haltestelle = 3,00 m
- Kap-Haltestelle Angerbrücke = 4,40 m

negativ:

- Riebeckstraße, Höhe Oststraße = 3,50 m,
Protest u. a. schon im Radreport, Heft 3/96, S. 26 + 27
- Kühlturmstraße = 3,50 m
- Anton-Bruckner-Allee = 3,50 m
- Wurzner Straße/ Torgauer Straße = 3,50 m
Protest in AG Rad 13.01.04

2. Fahrdynamik an Grundstückszufahrten

Radweg-Absenkungen dürfen grundsätzlich nur im Bereich des Sicherheitsstreifens zur Fahrbahn sein. Querborde im Radweg sind grundsätzlich zu vermeiden

Beispiele:

negativ:

- Eutritzscher Straße, Höhe Stadtwerke: seinerzeit erfolgloser Protest bei der Bauabnahme
- Delitzscher Straße, Höhe Erlenstraße: wurde damals auch im Stadtrat heftig kritisiert!
- Schönauer Straße – AG Rad am 04.04.05
- Fürstenhof: besonders negativ, bei Regen sogar mit Pfützen „garniert“ – siehe AG Rad am 04.04.05
- Grimmaischer Steinweg/Parkplatz-Zufahrt (!): „nur“ Querborde
- Max-Liebermann-Straße/Slevogtstraße: ganz neu gleich 2 x falsch gebaut! – s. Ortstermin am 10.07.06

Hier wird deutlich, dass es zur Fahrdynamik an Grundstückszufahrten in Leipzig einfach keine positiven Beispiele gibt und trotz Proteste in der Vergangenheit leider immer noch die alte Praxis umgesetzt wird!

3. Gestaltung sehr untergeordneter Einmündungen, d. h. Quasi-Grundstückzufahrten

Soll mit gleichem Material wie der angrenzende Geh- bzw. Radweg und – natürlich – ohne Bordkanten ausgeführt werden.

Neueste Beispiele:

negativ:

- Naundörfchen/Ranstädter Steinweg: Scharfer Protest in ADFC-Schreiben vom 22.05.06
- Grimmaischer Steinweg/Parkplatz-Zufahrt (!): Dies ist auf dem Radweg (bis auf die Querborde – s. o.) zwar richtig gebaut worden, im Gehwegbereich gibt es aber neben sehr unangenehm begehbarem Natursteinpflaster auch noch unsinnige Bordkanten.

4. Bordkanten auf der Fahrbahn an Einmündungen von Nebenstraßen

Sollen in der Mitte etwa in etwa 1 m Breite auf 0 cm abgesenkt werden

Beispiele:

positiv:

- Kolonnadenstraße/Dorotheenplatz und Max-Beckmann-Straße = Verkehrsberuhigter Bereich
- Altranstädter Straße/Windorfer Straße = Verkehrsberuhigter Bereich
- Herrmannstraße/Biedermannstraße = Tempo-20-Zone: nach ADFC-Hinweis wurde Absenkung gebaut

negativ:

- Moschelesstraße/Heiligenbrücke – AG Rad am 08.07.03
- Aachener Straße/Marschnerstraße – AG Rad am 05.10.04
- Rabensteinplatz/Täubchenweg – AG Rad am 10.01.06
- Anton-Bruckner-Allee/Klingerweg – AG Rad am 04.04.05
- Luppenstraße/Angerbrücke – 2005 neu!

5. Bordkanten an Radfurten

An Einmündungen sollen die Flächen von Rad und Fuß – wenn irgend möglich – getrennt werden, und dann muss die Bordkante für Rad grundsätzlich = 0 cm sein

AG Rad am 12.07.05 – 2.1 Wilhelm-Leuschner-Platz:

„Vorstellung des derzeitigen Planungsstandes zum Promenadenring Süd 1. BA durch Herrn Göhner. Der ADFC fordert die Trennung der Rad- und Fußgängerfurten (insbesondere Querung westlicher Haltestellenzugang der Haltestellenanlage Leuschnerplatz), um die Borde auf Null absenken zu können.

In der AG wird als Kompromiss vorgeschlagen: Da die Blinden nur die östliche Seite der Furt benutzen (Blindenleitstreifen), soll eine Bordabsenkung für Radfahrer auf der westlichen Seite der sehr breiten Furt geprüft werden.“

Beispiele:

negativ:

- Anton-Bruckner-Allee/Klingerweg – 2005 neu! – s. AG Rad am 14.06.05
- Tauchnitzbrücke, u. a. an der Dreieckinsel
- Goerdelerring, Furt an der Straßenbahn-Haltestelle – 2005 neu gebaut!

6. Bordkanten an Parkbuchten

Müssen unbedingt Regelbordhöhe zum Radweg haben, sonst parken die Autos oft auf dem Sicherheitsstreifen (und gefährden damit die Radfahrer)

Beispiele:

positiv:

- Friedrich-Ebert-Straße

negativ:

- Delitzscher Straße, landwärts vor Essener Straße
- Waldstraße

7. Sicherheitsstreifen in Parkbuchten

In Parkbuchten und auf Parkstreifen ist grundsätzlich ein Sicherheitsstreifen zu angrenzenden Radfahr-Markierungen (links) oder zum Radweg (rechts) kenntlich zu machen

Beispiele:

negativ:

- Querstraße, Zufahrt Johannisplatz
- Breitenfelder Straße: Protest gegen fehlenden Sicherheitsstreifen in Schreiben an den Beigeordneten vom 04.10.01 und im Radreport 1/02, S. 13 – danach Markierung der Sicherheitsstreifen
- Friedrich-Ebert-Straße: Markierung auf dem Radweg erst im Ergebnis eines Widerspruchs
- innere Lützner Straße: Nachbesserung nach ADFC-Protest
- Johannisplatz, zwischen Querstraße und Talstraße: auch ADFC-Protest

8. Rad- und Fußflächen mit Pflaster

Wenn dies aus stadtgestalterischen Gründen erforderlich ist, müssen ebene Steine verwendet werden. Natursteine dürfen nur geschnitten verwendet werden.

Erläuterung:

Dies gilt auch für Fahrbahnen, da diese (besonders in der Innenstadt) vielfach vom Rad- und Fußverkehr genutzte Verkehrsflächen sind. Die Verwendung geschnittener Steine ist inzwischen in den Ländern Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg Voraussetzung für die Förderung solcher Umbaumaßnahmen!

AG Rad am 14.06.05 – 2.29 Bahnbogen Gohlis:

„Am Beispiel der Gestaltung der Zufahrten zu dem Bahnbogen wird durch den ADFC eine generelle Lösung bzw. der Einstieg in die Diskussion über die rad-

verkehrsfreundliche Gestaltung von Grundstückszufahrten und daraus abgeleitete Festlegungen zu Grundsatzlösungen gefordert.“

AG Rad am 28.06.05 – 2.1 Lützner Straße:

„Die Querungsmöglichkeit in Richtung Palmengarten hinsichtlich sich ergebender Fahrspur- und Inselbreiten wurde vorgestellt. Die Pflasterung vor den Fahrbahnquerungen wird abgelehnt.“

AG Rad am 13.12.05 – 2.2 Lützner Straße/Querung Luppenstraße

„Der Fahrbahnbelag in der Querung Lützner Straße/Luppenstraße ist funktional für Radfahrer und Fußgänger schlecht nutzbar. Für den ADFC ist die Querung Luppenstraße ein Beispiel dafür, dass Funktionalität dem Schönheitsempfinden in einem Maße untergeordnet wird, das für den Nutzer nicht mehr nachvollziehbar ist.“

Beispiele zu Fußgängerfurten über Straßen:

negativ:

- Hillerstraße/Seb.-Bach-Straße + Käthe-Kollwitz-Straße
- Schulze-Delitzsch-Straße/Rosa-Luxemburg-Straße

9. Getrennte Signalisierung Fuß/Rad

nötig ab 2 zu querende Fahrspuren

Beispiele:

negativ:

- Goerdelerring: gemeinsam über bis zu 5 (!) Spuren

10. Signalanforderung durch Rad/Fuß

a) *Generell nur in besonders begründeten Ausnahmefällen*

b) *wenn, dann generell Anzeige der Anforderung, aber nicht mit „Warte“ sondern mit „Bitte warten“*

Beispiele zu a)

negativ:

- Delitzscher Straße/Coppistraße
- Rohrteichstraße/Brandenburger Straße: AG Rad am 27.06.06

positiv:

- Delitzscher Straße/Theresienstraße: Bettelampel wurde entfernt

Beispiele zu b)

positiv:

- Knautnaundorf/B 186, d. h. im Stadtgebiet von Leipzig!
- Pönitzer Weg/B 87 in Taucha

11. Fahrradparker

Regelabstand der Bügel = 1,20 m, nur in besonders zu begründenden Einzelfall geringer

Beispiele:

negativ:

- Lene-Vogt-Park, Streetball-Anlage = 0,80 m
- Straßenbahnhof Angerbrücke = 0,85 m
- Ratzelstraße, Haltestelle Stuttgarter Allee = 0,95 m
– s. AG Rad am 24.02.04
- Lutherplatz/Neustädter Straße = 1,00 m
- Bildermuseum = 1,10 m
– s. AG Rad am 03.05.05 sowie am 16.04.05