



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

ADFC Leipzig e.V.
Grünewaldstraße 19
04103 Leipzig

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

Landratsamt Muldentalkreis
Kreisenwicklungsamt

Leipzig, 10. April 2007

Konzeption zur Entwicklung des Radverkehrs im Muldentalkreis 2006

Hinweise zu einigen für den Erfolg wesentlichen Bausteinen

1. Mit der vorliegenden Konzeption stellt sich der Muldentalkreis, in Umsetzung der Vorgaben und Empfehlungen der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen, die anspruchsvolle Zielstellung, die Potenziale des Radverkehrs deutlich besser auszunutzen – nicht zuletzt auch als ein konkreter regionaler Beitrag zu unserem globalen Problem des Klimaschutzes.

Die nachfolgenden **Anmerkungen** resultieren nicht aus Besonderheiten, die für den Muldentalkreis spezifisch sind. Dies sind fast alles Dinge, die generell in Angriff genommen werden müssen, wenn die Radkonzeption tatsächlich einen deutlichen Schub „pro Rad“ erzeugen soll.

2. Eine Schlüsselstellung bei der Umsetzung der Konzeption wird die Einrichtung einer **Radverkehrsfachstelle** sein, geleitet von einer/einem Radverkehrsbeauftragten. Das sollte nicht nur, wie auf S. 21 der Konzeption geschrieben, „geprüft werden“. Aus unserer Sicht ist dies ein „Muss“.

Die Aufgaben einer solchen Stelle können nicht von einem dazu benannten Mitarbeiter eines Sachgebietes, der daneben noch diverse andere Dienstaufgaben hat, ausgefüllt werden. Sie muss im Stabsbereich des Landrates (oder in einem analogen Bereich) angesiedelt werden. Und sie muss mit Fachkenntnissen und Kompetenzen ausgestattet sein, die der vorgegebenen Zielstellung angemessen sind.

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

Erfahrungen aus Städten mit Radverkehrsbeauftragten zeigen, dass solcherart Rahmenbedingungen Voraussetzung dafür sind, dass diese Stelle nicht nur eine Alibi-funktion hat.

3. Einhellige Erfahrungen gibt es auch zu den Zuständigkeiten für die **Radwegweisung**: Qualität „aus einem Guß“ ist eigentlich nur erreichbar, wenn dies eine Landesaufgabe ist. Nordrhein-Westfalen, und neuerdings auch Hessen, haben da Vorbildfunktion. Solange das in unserem Freistaat noch nicht so geregelt ist, ist es zwingend, dass der Landkreis die finanzielle und personelle Zuständigkeit wahrnimmt.
4. Mit entscheidend für die erwünschte deutliche Stärkung des Radverkehrs sind die **Radfahrbedingungen in den Kommunen**. Dort gibt es (um es diplomatisch zu formulieren) ein riesiges unerschlossenes Potenzial an Verbesserungsmöglichkeiten. Deren Nutzung hätte natürlich deutliche Auswirkungen auf den Radverkehrsanteil im Alltagsverkehr. Aber auch für Radtouristen präsentieren sich die Ortschaften bisher noch selten so, als dass diese Verkehrsteilnehmer sich als beachtete und willkommene Gäste fühlen könnten.

Solche typischen ungenutzten Reserven für die Fahrradfreundlichkeit sind

- die vielen, ganz unnötig in der Gegenrichtung auch für Radfahrer gesperrten Einbahnstraßen im Nebenstraßennetz
- diverse andere unverständliche Fahrverbote, wie z. B. Z 250 – Verbot für alle Fahrzeuge statt Z 260 – Verbot für Kfz
- der Zwang zur Benutzung von viel zu schmalen Radwegen mit teilweise (insbesondere für Schnellradler) unfallträchtiger Führung – und das i. d. R. auch noch zusammen mit den Fußgängern oder sogar im Zweirichtungsverkehr
- „erschütternde“ Fahrerlebnisse auf ungeschnittenem Natursteinpflaster in den Altstadtstraßen, die zumeist erst nach der Wende so gestaltet worden sind
- nur ganz selten genutzte Möglichkeiten für die Verbesserung von Sicherheit und Komfort des Radverkehrs über Radfahr-Markierungen auf der Fahrbahn
- mangelhafte Wegweisung: mitunter lückenhaft oder missverständlich
- das Fehlen funktionsgerechter Fahrradparker (also keine „Felgenkiller“) an den Zielpunkten des Radverkehrs ...

Mit diesem Kreiskonzept kann natürlich nicht in die Planungshoheit der Kommunen eingegriffen werden. Es muss aber dringend darüber nachgedacht werden, wie diese hier nur beispielhaft aufgezählten (sowie andere) Defizite speziell innerorts systematisch abgebaut werden können – am ehesten wohl mit Hilfe der o. g. Radverkehrsfachstelle.

5. Die Bedeutung der **Kombination Rad und Bahn** wird im Konzept deutlich herausgestellt. Zu wünschen wäre es allerdings gewesen, deutlich darauf hinzuweisen, dass mit der Stilllegung von Bahnstrecken die radtouristische Attraktivität ganzer Landstriche dramatisch geschmälert wird. Das betrifft hier insbesondere die ehemals vorhandene Anbindung von Colditz an der Zwickauer Mulde, der Hohburger Berge und die Relation Beucha – Trebsen.