



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

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

ADFC Leipzig e.V.
Grünewaldstraße 19
04103 Leipzig

Stadt Leipzig
Amt für Sport

Leipzig, 31. März 2008

Sportprogramm 2015 für die Stadt Leipzig

Kapitel „Nicht organisierter Sport“

Stellungnahme zum Entwurf von 2/08

1. Da sportliches Radfahren einen Anteil von mehr als 50 % am nicht organisierten Freizeitsport ausmacht, kommt der Gestaltung guter Bedingungen dafür natürlich eine herausragende Rolle zu. Entsprechende Verbesserungen kommen dabei zumeist auch dem Alltagsradverkehr und dem Radtourismus zugute. Im Radverkehrskonzept der Stadt von 2002 sind keine speziell für diese Sportart spezifischen Dinge festgeschrieben. Deshalb wird es begrüßt, dass das vorhandene Angebot, Geplantes und darüber hinaus Notwendiges unter diesem Aspekt analysiert werden.
2. Der Ansatz, für das sportliche Radfahren Zubringerstraßen mit kanalisierender Streckenführung ins Umland auszuweisen, um zu den Trainingsstrecken dort eben nicht mit dem Auto, sondern gleich mit dem Rad hin zu fahren, ist grundsätzlich richtig. Wenn diese Routen aber auf Wegen gemeinsam mit dem „Langsamverkehr“, also auf der gleichen Verkehrsfläche wie für Fußgänger, Flanierende, Wanderer, Radtouristen usw., verlaufen, sind mehr oder weniger massive Konflikte vorprogrammiert.
3. Auf den im vorliegenden Entwurf konzipierten so genannten Zubringern gibt es folgende solche „Stressstrecken“:

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

- **Nordroute**, Landauer Brücke – Klärwerk Rosental: Der Weg hat abschnittsweise eine unübersichtliche Routenführung und ist sehr schmal, hat aber eine hohe Nutzungsintensität (Elsterradweg!).
 - **Südroute**, Schleußiger Weg – Teilungswehr: Er ist für eine konfliktarme gemeinsame Nutzung durch „Schnellradler“ und den „Langsamverkehr“ entschieden zu schmal, hat teilweise schlechte Sichtverhältnisse und weist zudem eine hohe Nutzungsdichte auf.
 - **Westroute**: Der Weg zwischen Weißenfelser Straße und Erich-Zeigner-Allee ist sehr schmal und viel von Spaziergängern frequentiert. Auf dem ganzen Weg am Karl-Heine-Kanal steht das sportliche Radfahren in noch stärkerem Zielkonflikt mit der dort besonders bedeutenden Naherholungsfunktion des Weges für die Anwohner.
 - **Ostroute**, Lene-Vogt-Park: Dort gibt es den gleichermaßen ausgeprägten Zielkonflikt wie am Karl-Heine-Kanal.
4. Die seit der Sanierung des Luppendamms von vielen beklagte „Stressstrecke“ zwischen Heuweg und Auensee zeigt beispielhaft, dass die Ansprüche der (verständlicherweise) schnell-radeln-wollenden Freizeitsportler mit denen der Flanierenden nicht zusammen passen. Das um so weniger, je höher die Nutzungsdichte und je schmaler die verfügbare Verkehrsfläche ist. Appelle zur gegenseitigen Rücksichtnahme sind sicher angebracht, können aber die Probleme nicht beseitigen, sondern allenfalls mindern.
5. Eine echte Konfliktlösung gibt es nur, wenn die Freizeit-Radsportler komplett getrennt vom „Langsamverkehr“, also zusammen mit dem übrigen Fahrverkehr, auf (ruhige) Nebenstraßen verwiesen werden. Weniger Problem behaftet ist eine gemeinsame Führung von Sportradlern und Langsamverkehr allenfalls dort, wo die Wege sehr breit sind und die Nutzungsdichte gering ist. Wo Schnellradler nicht auf der Fahrbahn von Straßen geführt werden können (oder sollen) ist eine getrennte Wegeführung zumindest zwischen Rad- und Fußverkehr anzustreben. Dies klappt am besten bei unterschiedlichem Belag, also Asphalt bzw. sandgeschlammte Decke. Genau das ist ja teilweise schon beim Rundweg um den Cospudener See realisiert worden. Die Probleme der Sportradler mit Skatern, Rollstuhlfahrern und anderen Langsam-Fahrenden werden dadurch allerdings nicht beseitigt.
6. Im Ergebnis der Suche nach Alternativen für die o. g. „Stressstrecken“ ergeben sich folgende ADFC-Vorschläge für die Routenführung der Zubringer:
- **Nordroute**: Ab Landauer Brücke über Am Sportforum auf dem Waldweg östlich des Elstermühlgrabens zum Marienweg. Diese Relation weist eine deutlich geringere Nutzungsdichte als die entlang des Elsterradweges auf.
- Empfehlung: Weiter im Norden auf dem Radweg östlich der Louise-Otto-Peters-Allee und weiter über den Haynaer Weg (dessen Belagsanierung seit Längerem gefordert ist!) zum Schladitzer See mit seinem 4 m breiten vorzüglich asphaltierten Rundkurs.

- **Südroute:** Ab Schleußiger Weg Führung über Die Linie bis zur Weißen Brücke und dann westwärts zur Brückenstraße. Auf dieser Relation ist sogar überwiegend eine Trennung zwischen dem Radverkehr und dem übrigen nichtmotorisierten Verkehr möglich.
- **Westroute:** Umfahrung der o. g. „Stressstrecken“ durch Führung über Weißenfelder Straße – Engertstraße – Spinnereistraße – Saarländer Straße.
- **Ostroute:** Zur Vermeidung der o. g. Probleme mit dem „Langsamverkehr“, insbesondere im Lene-Vogt-Park, geben wir folgende Routen-Empfehlung:
Täubchenweg – Theodor-Neubauer-Straße – Stünzer Park – Stünzer Weg – August.-Knauer-Straße – Engelsdorfer Straße. Von dort entweder über Hans-Weigel-Straße zum PC (als Startpunkt der in Punkt 7. genannten „Osttour“) oder weiter bis zum Engelsdorfer Kreisverkehr als geeigneter Einstiegspunkt für Trainingsrouten südlich der alten B 6 in die Region zwischen Wurzen und Grimma.

7. Für die im Entwurf genannten Trainingsstrecken im Umland gibt es bereits Empfehlungen, bei denen die Startpunkte teilweise gut mit dem im vorliegenden Entwurf konzipierten Kreuz der Zubringerstraßen zusammen passen: Im Buch „Quer durch Leipzig mit dem Rad“, Pro Leipzig, 2. überarbeitete Auflage 2006, werden auf den Seiten 254 – 263 „Fitness-Touren“ für alle vier Haupt-himmelsrichtungen beschrieben, die jeweils als Rundkurs mit gleichem Start- und Zielpunkt konzipiert wurden. Sie sind jeweils um die 30 km lang und verlaufen – soweit irgend möglich – über ruhige Landstraßen und autofreie Wege, die ein zügiges Fahren auf gutem Belag gestatten. Die Startpunkte für die Südtour und die Westtour bei Pro Leipzig fallen direkt mit den entsprechenden Enden der Zubringer des vorliegenden Entwurfs zusammen. Und die von uns empfohlene Routenführung für den Ostzubringer würde am Start- und Zielpunkt der Osttour von Pro Leipzig enden.
8. Diskutiert werden muss die Frage, ob die sportliche Radler in verschiedenen sensiblen Zielgebieten der Zubringer überhaupt erwünscht sind. So wurde z. B. bei einer kürzlich in Markkleeberg stattgefundenen Beratungsrunde mit Polizei, Ordnungsamt und ADFC über eine Verdreifachung der Radunfälle am Cospudener See von 2006 auf 2007 berichtet. Und dass man hier lenkend eingreifen möchte, um die Konzentration vom allseits beliebten „Cossi“ zu verteilen auf den Markkleeberger und den Störmthaler See. Am Störmthaler See will man mit dem zukünftigen Betreiber sprechen, um eventuell eine Separierung zu erreichen.
Festlegungen in Leipzig, die die Randgemeinden betreffen, sollten mit allen abgestimmt werden. Genau so müssen ins Sportprogramm natürlich auch die vom Verkehrs- und Tiefbauamt und vom Grünflächenamt zu vertretenden Belange eingearbeitet werden.

9. Soll das Konzept der Zubringerrouten von den Freizeit-Radsportlern später auch angenommen werden, müssen die Zubringer natürlich beworben werden, genau wie entsprechende Empfehlungen für Trainingsstrecken im Umland. Dabei sollten Streckenabschnitte mit nichtoptimalen Bedingungen für Schnellradler gekennzeichnet werden und auf die erforderliche Rücksichtnahme gegenüber dem „Langsamverkehr“ hingewiesen werden.

Ulrich Patzer, Vorsitzender ADFC Leipzig