

Landkreis Leipzig  
Landratsamt

# Konzeption zur Weiterentwicklung des Radverkehrs im Landkreis Leipzig 2010

## Hinweise des ADFC Leipzig zum Entwurf, Stand 5/10

Sehr geehrte Frau Sommer,  
sehr geehrte Frau Haunstein,

für die Einladung zur Abstimmung über die o. g. Konzeption am 21.09.10,  
um 9 Uhr, in der Geschäftsstelle des Grünen Ring bedanken wir uns.

Ausgehend von der uns vorliegenden Präsentation zum Bearbeitungs-  
stand 17.05.10 wollen wir Ihnen hiermit im Vorfeld einige fachliche  
Hinweise übermitteln, um die geplante Diskussion insbesondere auch zu  
uns wichtigen Inhalten der Konzeption zu erleichtern.

1. Der **Alltagsradverkehr** hat für den ADFC bei konzeptionellen Ziel-  
stellungen eine herausragende Position. Dem entsprechend müs-  
sen vor allem die innerörtlichen Radverkehrsbedingungen in der  
textlichen Erörterung der Konzeption deutlich hervorgehoben wer-  
den. Dies ist nötig, auch wenn die Radverkehrskonzeption des  
Landkreises nicht direkt in städtische Konzepte, d. h. in die Pla-  
nungshoheit der Kommunen, eingreifen kann. Denn: Überörtliche  
Verbindungen verlieren schnell ihre Attraktivität, wenn innerörtliche  
Schwachstellen nicht betrachtet und entschärft werden. Und: Die  
Konzeption für den Landkreis muss sich ja sowieso damit befas-  
sen, überörtliche Radrouten an geeigneten Anschlusspunkten in  
die Ortschaften zu führen.

2. Im Rahmen der geplanten **Bestandsanalyse** muss in jedem Falle erfasst und bewertet werden, inwieweit die vorhandenen Radverkehrsanlagen (insbesondere die innerörtlichen) überhaupt für den modernen Radverkehr geeignet sind. Es dürfen also nicht nur, wie in der Präsentation ausgeführt „*zwischenörtliche Verbindungen für alltägliche Verkehrsbeziehungen*“ untersucht und entsprechende Verbesserungsvorschläge gemacht werden. Denn es sind seit unserer friedlichen Revolution leider – auch im Landkreis Leipzig – viele Anlagen gebaut worden, die – gemessen am „Stand der Technik“ – deutliche Sicherheits- wie Komfortmängel aufweisen. Die radverkehrlichen Schwachstellen innerorts müssen durch eine detaillierte Bestandsaufnahme aufgenommen und in einem Maßnahmenkatalog zusammengefasst werden. Für den ADFC bliebe das ganze Radverkehrskonzept fraglich, wenn nicht gerade innerhalb der Städte die Qualität der Radfahrbedingungen bewertet und entsprechende Verbesserungsmaßnahmen festgeschrieben würden.
3. Diese Qualitätsbewertung muss in jedem Falle auch eine Aussage zum Thema **Benutzungspflicht** der Radverkehrsanlagen enthalten. Gemäß der aktuellen Vorgaben in der VwV-StVO setzt letztere eine hohe Qualität voraus. Maßstab kann nur die Festlegung der aktuellen StVO-Novelle vom 1. September 2009 sein, nach der die Benutzungspflicht ein Ausnahme-Tatbestand ist, Radfahrende also i. d. R. eigenverantwortlich entscheiden können sollen, ob sie den Radweg benutzen oder auf der Fahrbahn fahren.
4. Hinsichtlich der **Förderfähigkeit** von Radwegen in Abhängigkeit von ihrer Benutzungspflicht gibt es erfreulicherweise ja jetzt eine Klarstellung seitens des SMWA dahingehend, dass das nicht mehr miteinander gekoppelt ist – siehe die Anlage zu diesem Schreiben! Auf diesen Tatbestand muss in der Konzeption ausdrücklich verwiesen werden.
5. In zahlreichen Fällen sind Verbesserungen der Radfahrbedingungen (überaus kostengünstig!) durch **angepasste Beschilderungen** möglich, wie z. B. durch
  - Öffnung von Einbahnstraße in der Gegenrichtung: Die Bedingungen dafür sind mit der letzten StVO-Novelle noch einmal deutlich erleichtert worden.
  - Ersatz von Z 250 – „Verbot für alle Fahrzeuge“ durch Z 260 „Verbot für Kfz“: Dadurch Reduzierung unnötiger Regelverstöße durch Radfahrer.
  - Hinweise auf für Radfahrer und Fußgänger durchlässige Sackgassen: In der gültigen StVO gibt es dazu sogar ein neues Verkehrszeichen.

6. Große bisher leider nur sehr selten genutzte Verbesserungspotentiale gibt es auch durch **Radfahr-Markierungen** auf der Fahrbahn, also Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Auffang-Radfahrstreifen gesonderte Aufstellflächen in der Knotenzufahrt usw. usf. Damit können – ebenfalls bei sehr günstigem Kosten/Nutzen-Verhältnis – sichere und attraktive Angebote für eine verstärkte Fahrradnutzung gemacht werden. Sinn und Nutzen solcher Maßnahmen müssen aber – vor allem deshalb, weil sie noch wenig bekannt und „erfahrbar“ sind – durch eine zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit vermittelt werden.
7. In der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005 heißt es auf S. 12: *„Kommunen und höhere Verwaltungen, in deren Verantwortungsbereich die Netze des Radverkehrs fallen, sollten entsprechende **Radverkehrsfachstellen** aufweisen, welche das Know-how für den jeweiligen Bereich bündeln. Dies betrifft die Landkreise, kreisfreien Städte, Regierungspräsidien und Straßenbauämter.“* Die Einrichtung einer solchen Fachstelle im Landkreis ist – aus Sicht der Interessenvertretung der Radfahrenden – unverzichtbar, wenn Maßnahmen ‚Pro Rad‘ tatsächlich gemäß den Regeln der Technik und den aktuellen Erkenntnissen und Möglichkeiten geplant und umgesetzt werden sollen. Hilfreich ist dabei ganz sicher, wenn es eine oder einen **Radverkehrsbeauftragten** des Landkreises als ganz konkreten Ansprechpartner für alle Dinge rund um das Thema „Besser Rad fahren im Landkreis Leipzig“ gäbe.
8. Für eine flächendeckende Kontrolle der Radverkehrsinfrastruktur und die Kartierung erforderlicher Verbesserungsmaßnahmen ist die Etablierung eines **Kreiswegewarts** unverzichtbar, wie sie es in verschiedenen anderen Landkreisen bereits gibt. Dieser Wegewart muss auch mit entsprechenden Kompetenzen gegenüber den diversen Zweckverbänden ausgestattet werden.
9. Die geplanten Infrastruktur-Maßnahmen müssen in jedem Falle durch eine professionelle **Werbung ‚Pro Rad‘** ergänzt werden, in der nicht nur der gesamtgesellschaftliche Nutzen von mehr Radverkehr, sondern auch der für jeden einzelnen Bürger herausgestellt wird.
10. Attraktive Angebote für die umweltschonende Überwindung auch größerer Distanzen haben eine zentrale Bedeutung für eine an der Nachhaltigkeit orientierte Verkehrsgestaltung gerade im ländlichen Raum außerhalb der Ballungsgebiete. Deshalb muss die optimale Verknüpfung von **Bahn und Rad** in der Konzeption als Kernaufgabe formuliert werden. Das ist eine Herausforderung nicht nur bei der Entwicklung attraktiver, und damit konkurrenzfähiger radtouristischer Produkte, sondern genau so wichtig auch für den Alltags-Radverkehr.– Dazu hier nur einige Stichworte:

- Bike & Ride
  - einheitliche Tarife und Mitnahmebedingungen für Räder
  - leichte Erreichbarkeit des Bahnsteigs und des Zustiegs zum Fahrzeug
  - breite Kommunikation der Angebote für Bahn und Rad
11. Bei der Bedarfserfassung des Radwegenetzes muss in jedem Falle die **Anbindung** an die vorhandenen und die geplanten Radwegenetze **jenseits der Kreisgrenze** untersucht werden.
  12. Radrouten auf ausgeschilderten Wanderwegen bergen grundsätzlich ein Konfliktpotenzial zwischen den beiden Nutzergruppen. **Rad- und Wanderwege** sollten deshalb – soweit irgend möglich – **getrennt** geführt werden. – Radwege sind keine Wanderwege!
  13. Der ADFC begrüßt jede Initiative, um die Qualitätsoffensive **Bett & Bike** für fahrradfreundliche Übernachtungsbetriebe verstärkt auch im Landkreis Leipzig zu führen. Dazu sollte es in der Konzeption Aussagen geben.
  14. Hinweis: Alle geplanten Radtouren von Anbietern im Landkreis, die für LeipzigerInnen interessant sind, können – kostenfrei – im jährlich vom ADFC Leipzig zusammengestellten **Radtourenprogramm Leipzig** veröffentlicht werden, als Pocketheftchen und unter [www.adfc-leipzig.de](http://www.adfc-leipzig.de).

Mit freundlichen Grüßen

Ulrich Patzer  
Vorsitzender

Anlage:

Schreiben des SMWA vom 31.03.10 an das VTA Leipzig:  
Förderung des kommunalen Radwegebaus