

Netzlücke Promenadenring

Eine Projektstudie des ADFC Leipzig



Leipzig, Dezember 2010

1. Einführung

Zu gleichberechtigtem Radverkehr gehören entsprechende Radfahrbedingungen. Netzlücken zeigen Fehlstellen in der Infrastruktur an. Meist sind Radverkehrsanlagen wie Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen an Engstellen von Straßen oder an Kreuzungen unterbrochen oder fehlen in ganzen Straßenabschnitten. Zuweilen ist der Radverkehr durch Beschilderung verboten, wenn man der Ansicht ist, dass Radfahrende hinderlich sind oder das Radfahren für zu gefährlich hält.

Netzlücken empfinden viele Radfahrende als mangelnde Akzeptanz als Radfahrende oder gar als Diskriminierung. Viele verleidet es das Radfahren insbesondere wenn Netzlücken auf Wegen sind, die sie oft, vielleicht täglich fahren wollen wie beispielsweise von und zur Arbeit, zum Einkauf, zu öffentlichen Einrichtungen, Bildungseinrichtungen usw., wo Umwegungen oder Behinderungen nicht in Kauf genommen werden wollen.

Besonders problematisch ist es dann, wenn in diesen Bereichen tatsächliche oder subjektiv empfundene Sicherheitseinschränkungen damit verbunden sind.

So entscheiden sich nicht Wenige, das Fahrrad besser nicht zu wählen. Fürs Alltagsradfahren ist das besonders bedauerlich, entscheiden sich doch dann ein Großteil für das Auto im Stadtgebiet und somit zum Nachteil für sie selbst und alle Betroffenen vom starken Autoverkehr mit allen bekannten Nachteilen.

Die Stadtverwaltung als Betreiber der öffentlichen Infrastruktur ist gehalten, diese für alle Verkehrsteilnehmenden, Zufußgehende, Radfahrende, ÖPNV-Nutzende und individuelle Autofahrende sicher nutzbar und den Normen entsprechend vorzuhalten.

Am Beispiel des Promenadenrings werden Netzlücken nachfolgend vorgestellt sowie Möglichkeiten zu deren Beseitigung beschrieben.

2. Promenadenring

2.1 Allgemeines

Noch ist auf dem Promenadenring mit dem Verkehrsschilder 275 nach StVO Mindestgeschwindigkeit von 40 km/h vorgeschrieben. Das

entspricht seit 1997 nicht der Rechtslage. Es kommt einem Radverkehrsverbot gleich, da allgemein davon auszugehen ist, dass die weit überwiegende Mehrheit der Radfahrenden diese Geschwindigkeit mit dem Fahrrad nicht erreicht. Vom Betreiber, der Stadtverwaltung ist der Ausschluss des Radverkehrs auch beabsichtigt.

Der Radverkehr auf dem Promenadenring wird überwiegend auf nicht normgerechten benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh-/Radwegen, Gehwegen mit Rad frei und untermaßigen Radwegen geführt. In verschiedenen Abschnitten gibt es gar keine zulässigen Radfahrmöglichkeiten.

Dabei wird gegen die bestehende Rechtslage, den Radverkehr auf der Fahrbahn und bei entsprechenden Voraussetzungen auf straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen zu führen, verstoßen.

Rechtsgrundlage hierfür sind die StVO, die VwV-StVO und die ERA als anerkannte Regel der Technik.

Die bestehende Radverkehrsführung ist überwiegend unübersichtlich, unverständlich und verunsichert Radfahrende insbesondere auch durch häufige Radverkehrsführungswechsel. Regelverstöße durch Radfahrende sind u.a. die Folge. Die Bemühungen, Radfahrende zur Akzeptanz bestehender Regeln zu führen, werden damit erheblich erschwert.

Die bestehenden Netzlücken und die oben beschriebenen Beschwerden für Radfahrende dürften nicht Wenige davon abhalten, in diesem Bereich mit dem Rad zu fahren.

Der Promenadenring ist für Radfahrende wie für Autofahrende die natürliche Fortsetzung der auf den Promenadenring zulaufenden Straßen bzw. Fahrrouten. Er ist die kürzeste Verbindung zu den einzelnen Fahrrouten und Zielen, insofern sind es besonders beschwerliche Netzlücken.

Nachfolgend werden Vorschläge vorgestellt, die im Detail noch zu vertiefen und zu diskutieren sind.

2.2 Radverkehrsführung auf dem Promenadenring

Wegen der gegenwärtigen großen Barrierewirkung des Rings besteht der Bedarf, an der Innen- und Außenseite in beide Richtungen fahren zu können. Das ist auf der Fahrbahn nicht möglich und deshalb muss die Gegenrichtung auf den vorhandenen Radverkehrsanlagen im Seitenbereich beschränkt bleiben. Aber auch dort führt es insbesondere auf den gemeinsamen Geh-/Radwegen und an den Knoten und Querungen zu Konflikten zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden. Dieser Sachverhalt muss noch gesondert betrachtet werden.

Die Beschreibung des Lückenschlusses auf dem Promenadenring erfolgt in Abschnitten jeweils außen und innen.

Übersicht der Abschnitte:

Innenseite

1I: Augustusplatz – Petersstr.

2I: Petersstr. – Karl-Tauchnitz-Str.

3I: Karl-Tauchnitz-Str. – Knoten Goerdelerring

4I: Knoten Goerdelerring – Hallesches Tor

5I: Hallesches Tor – Wintergartenstr.

6I: Wintergartenstr. – Augustusplatz

Außenseite

1A: Grünewaldstr. – Grimmaischer Steinweg

2A: Grimmaischer Steinweg – Wintergartenstr.

3A: Wintergartenstr. – Gerberstr.

4A: Gerberstr. – Knoten Goerdelerring

5A: Knoten Goerdelerring – Käthe-Kollwitz-Str.

6A: Käthe-Kollwitz-Str. – Karl-Tauchnitz-Str.

7A: Knoten Karl-Tauchnitz-Str. – Grünewaldstr.

Abschnitt 1I Augustusplatz – Petersstr.:

Vorhandener Zustand:

Bis zur Gewandhauszufahrt ist kein Radfahrangebot vorhanden. Danach gemeinsamer Geh-/Radweg untermaßig vorhanden.

Vorschlag:

Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen führen.

Am Knoten Universitätsstr. links abbiegen in Richtung Grünewaldstr.

über vorhandene Furt bzw. links einordnen in Linksabbiegespur.

Am Knoten Petersstr. links abbiegen in Richtung Peterssteinweg über vorhandene Furt bzw. links einordnen in Linksabbiegespur.

Abschnitt 2I Petersstr. - Karl-Tauchnitz-Str.:

Vorhandener Zustand:

Kurzer Abschnitt bis zur Furt gemeinsamer Geh-/Radweg, danach kein straßenbegleitender Radweg vorhanden.

Vorschlag:

Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen führen.
Indirektes links Abbiegen in Richtung Harkortstr. Geradeaus mit Furt in Richtung Karl-Tauchnitz-Str. und Friedrich-Ebert-Str.

Abschnitt 3I Karl-Tauchnitz-Str. – Knoten Goerdelerring:**Vorhandener Zustand:**

Bis zur „Runden Ecke“ ist kein straßenbegleitender Radweg vorhanden. Danach bis zum Knoten Goerdelerring ist ein benutzungspflichtiger aber untermaßiger gemeinsamer Geh-/Radweg vorhanden.

Vorschlag:

Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen führen.
Links abbiegen in die Gottschedstr. durch Einordnen in die Linksabbiegespur.
Links abbiegen in die Käthe-Kollwitz-Str. über vorhandene Furt mit LSA.
Am Knoten Goerdelerring links abbiegen über vorhandene Furten mit LSA je nach Bedarf auf den linken oder rechten Seitenraum des Ranstädter Steinwegs.

Abschnitt 4I Knoten Goerdelerring – Hallesches Tor:**Vorhandener Zustand:**

Die Fahrradstraße wird im Zuge der Errichtung der Brühlschen Höfe rückgebaut. Dafür ist ein Radweg vorgesehen, der nicht straßenbegleitend ist. Infolge des im Umbau befindlichen Knotens am Halleschen Tor im Zuge der Anbindung der Brühlschen Höfe ist eine konkrete Aussage zum Knoten nicht möglich.

Vorschlag:

Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen führen.
Am Knoten Gerberstr. über Furt mit LSA entsprechend Umbau im Zusammenhang mit Errichtung der Brühlschen Höfe.

Abschnitt 5I Hallesches Tor – Wintergartenstr.:

Vorhandener Zustand:

Kein straßenbegleitender Radweg vorhanden. Ab Goethestr. gemeinsamer Geh-/Radweg untermaßig.

Vorschlag:

Radverkehr auf der Fahrbahn führen mit Radfahrstreifen.

Zufahrt zum Hauptbahnhof Ost- und Westseite jeweils über vorhandene Furten mit LSA. Weiterfahrt in Richtung Wintergartenstr. und Brandenburger Str. über vorhandene Furt mit LSA am Knoten.

Abschnitt 6I Wintergartenstr. – Augustusplatz:

Vorhandener Zustand:

Gemeinsamer Geh-/Radweg untermaßig.

Vorschlag:

Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen.

Links abbiegen in den Grimmaischen Steinweg über Furten mit LSA je nach Bedarf auf den linken oder rechten Seitenraum (vorhandene Zweirichtungsradswege).

Abschnitt 1A Grünwaldstr. – Grimmaischer Steinweg:

Vorhandener Zustand:

Bis zum Europahaus kein straßenbegleitender Radweg vorhanden. Ab Europahaus gemeinsamer Geh-/Radweg.

Vorschlag:

Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen führen.

In Höhe Europahaus geradeaus fahrende Radfahrende in rechte Geradeausspur wechseln und weiter über den Knoten.

Links abbiegen in die Universitätsstr. über vorhandene Furt mit LSA. Links abbiegen zum Augustusplatz über die vorhandenen Furten mit LSA.

Abschnitt 2A Grimmaischer Steinweg – Wintergartenstr.:

Vorhandener Zustand:

Benutzungspflichtiger Radweg, nicht straßenbegleitend.

Vorschlag:

Benutzungspflicht des Radweges aufheben und als anderen Radweg betreiben.

Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen führen.

In Höhe Wintergartenstr. den Radverkehr von der Fahrbahn in die vorhandene Furt mit LSA lenken und in Richtung Hahnenkamm mit Radfahrstreifen fortsetzen.

In Richtung Brandenburger Str. wie vorhanden den Radverkehr führen.

In Richtung Promenadenring den Radverkehr auf der Furt mit LSA über die Brandenburger Str. führen und aus der Furt in die Fahrbahn mit Radfahrstreifen weiter führen. Der Radfahrstreifen in der Brandenburger Str. sollte zur besseren Verständlichkeit und zum besseren Erkennen schon ca. 25m vor der Furt beginnen.

Abschnitt 3A Wintergartenstr. – Gerberstr.:

Vorhandener Zustand:

Benutzungspflichtiger Radweg von der Brandenburger Str. kommend bis zur Ostseite des Hauptbahnhofes, danach Gehweg - „Rad frei“ bzw. keine Regelung.

Hinter der Furt über die Kurt-Schuhmacher-Str. an der Westseite des Hauptbahnhofes Gehweg - „Rad frei“, sodass auf der Fahrbahn gefahren werden darf, allerdings ist keine Einbindung von der Furt aus in die Fahrbahn vorhanden. Offensichtlich ist die Beschilderung im Widerspruch zur beabsichtigten Radverkehrsführung außerhalb der Fahrbahn.

Vorschlag:

Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen führen.

Den vorhandenen Radweg aus der Brandenburger Str. vor der Fußgängerfurt an der Ostseite des Hauptbahnhofes in den Radfahrstreifen einbinden.

Für Linksabbiegende in die Goethestr. sollte eine Furt mit LSA an günstiger Stelle vorgesehen werden oder die vorhandene Furt mit LSA genutzt werden.

Vor der Gerberstr. den Radverkehr auf die Verkehrsinsel führen . Beim Umbau des Knotens im Zuge der Anbindung der Brühlschen Höfe ist die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn vorzusehen.

Abschnitt 4A Gerberstr. – Knoten Goerdelerring:

Vorhandener Zustand:

Gemeinsamer Geh-/Radweg bzw. keine Regelung. Ab Löhrstr. straßenbegleitender benutzungspflichtiger Radweg. Vor und nach der Straßenbahnhaltestelle ist für Radverkehr keine Querung des Promenadenrings vorgesehen. Radfahrende müssen absteigen und die Fußgängerfurten nutzen und das Fahrrad schieben.

Vorschlag:

Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen führen.

Am Knoten Aufstellbereich für Radfahrende einrichten und den Radverkehr über den Knoten auf der Fahrbahn führen.

Die Benutzungspflicht des Radweges ab Löhrstr. aufheben und als anderen Radweg betreiben.

Abschnitt 5A Knoten Goerdelerring – Käthe-Kollwitz-Str.:

Vorhandener Zustand:

Gemeinsamer Geh-/Radweg untermaßig und nicht straßenbegleitend.

Vorschlag:

Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen führen.

Auf dem Gehweg „Rad frei“ einrichten.

Abschnitt 6A Käthe-Kollwitz-Str. – Karl-Tauchnitz-Str.:

Vorhandener Zustand:

Radweg und Gehweg „Rad frei“, ab Gottschedstr. keine Radverkehrsmöglichkeit im Angebot. Ab Amtshof gemeinsamer Geh-/Radweg.

Vorschlag:

Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen führen.

Linksabbiegende an der Gottschedstr. und an der Rudolfstr. über vorhandene Querungseinrichtungen führen.

Am Knoten Karl-Tauchnitz-Brücke Linksabbiegende gerade über den Knoten führen bis zu einem einzurichtenden Aufstellbereich in der Karl-Tauchnitz-Straße.

Der Aufstellbereich erfolgt am Radfahrstreifen aus der Karl-Tauchnitz-Str., der anstelle des vorhandenen Radweges auf der Fahrbahn einzurichten ist.

Die Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh-/Radweges von der Rudolfstr. Bis zum Knoten Karl-Tauchnitz-Str. ist aufzuheben und dafür Gehweg „Rad frei“ einzurichten.

Abschnitt 7A Knoten Karl-Tauchnitz-Str. – Grünewaldstr.:

Vorhandener Zustand:

Gemeinsamer Geh-/Radweg untermaßig und nicht straßenbegleitend.

Vorschlag:

Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen führen.

Linksabbiegende in die Petersstr. Über die vorhandene Furt an der Straßenbahnhaltestelle mit LSA führen und/oder Querung vor dem Knoten Peterssteinweg, vorhandene Furt mit LSA nutzen.

Die Querung über die vorhandene Furt hinter der Kegelbahn Richtung Park ist als nutzbar einzurichten.