

Sylke Seidel
Landratsamt Nordsachsen
Amt für Wirtschaftsförderung und Landwirtschaft

Leipzig, 04.01.13

Radverkehrskonzeption Landkreis Nord- sachsen

Stellungnahme zum Entwurf des Endberichtes von Dezember 2012

1. Der Bericht liefert einen exzellenten Überblick über die vielen, vielen **Einzelbausteine**, aus deren Summe sich letztendlich die Radfahrbedingungen in einer Region ergeben. Für alle diese Einzelbausteine werden in geradezu lehrbuchartiger Qualität die Erfordernisse und Möglichkeiten aufgezeigt, mit denen attraktive Bedingungen für eine deutlich verstärkte Nutzung des Fahrrads im Landkreis geschaffen werden können. Nahezu alle modernen Komponenten dafür werden aufgelistet, ihr Sinn und Zweck erläutert und dafür entsprechende Lösungsansätze gebracht.
2. Was fehlt in dieser Palette vorgeschlagener Maßnahmen ist der Hinweis auf die (so überaus kostengünstigen!) Möglichkeiten für angepasste **Radfahr-Markierungen** auf der Fahrbahn – sowohl auf der Strecke (Radfahrstreifen oder Schutzstreifen) als auch an Knotenpunkten (Aufstellflächen vor den Kfz, Kombispuren, Auffang-Radfahrstreifen, Vorbeifahrstreifen). Dahingehend gibt es im Landkreis (wie leider auch in sehr vielen anderen ländlichen Regionen) noch ein riesiges ungenutztes Potenzial.
3. Ebenso fehlt eine klare Ansage zur erforderlichen Herstellung der Gesetzeskonformität bezüglich der **Benutzungspflicht von Radwegen**. Nach dem Grundsatzurteil des BVerwG von 2010 und gemäß der in Kürze in Kraft tretenden StVO-Novelle sind die Behörden ja verpflichtet, den gesamten Radwege-Bestand innerorts dahingehend zu überprüfen, ob das mit einer Benutzungspflicht verknüpfte Verbot des Radfahrens auf der Fahrbahn nach den aktuellen Rahmen-

bedingungen noch gerechtfertigt ist. Dafür muss in jedem Falle auch ein zeitlicher Rahmen für die Umsetzung definiert werden.

4. Insgesamt hat der Entwurf der Radverkehrskonzeption für Nord-sachsen im Vergleich mit der des Landkreises Leipzig – nach unserer Einschätzung – eine deutlich bessere Qualität. Das ist auch auf die bessere Einbeziehung der TÖB zurück zu führen.
Die Fortsetzung dieser Bemühungen durch Etablierung einer kontinuierlich arbeitenden **AG Rad des Landkreises** zur Definierung von Prioritäten oder auch zu Detailabstimmungen wird ausdrücklich befürwortet. Für die Arbeitsweise dieser (bereits initiierten) AG müssen in dieser zu beschließenden Radverkehrskonzeption konkrete Festlegungen festgeschrieben werden.
5. Ganz wichtig auch: Wenn der Radverkehr tatsächlich einen deutlichen Schub bekommen soll, ist es unverzichtbar die vielfältigen Maßnahmen von einem/einer **Radverkehrsbeauftragten** koordinieren zu lassen, unterstützt durch den bereits jetzt sehr konstruktiv und wirkungsvoll agierenden **Kreiswegewart**.
6. Eigentlich noch gewichtiger ist folgender Hinweis: Erfahrungen aus zahlreichen Regionen wie Kommunen zeigen, dass die tatsächliche Umsetzung ambitionierter Maßnahmenkomplexe – und das in einem überschaubaren Zeitrahmen – nur dann einigermaßen gut „funktioniert“, wenn sie mit dem erforderlichen **Finanzbedarf sowie Realisierungstermin** untersetzt wird und dann **vom politischen Gremium beschlossen** wurde.
7. Für die Erreichung eines solchen Beschlusses ist es überaus wichtig, den Entscheidern zu vermitteln, dass bei Investitionen in den Radverkehr das **Kosten/Nutzen-Verhältnis** um ein Vielfaches (!) günstiger als bei Investitionen in den motorisierten Verkehr ist – siehe den Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland.
Investitionen in den Radverkehr können also gerade Kommunen mit „klammen Kassen“ beim Sparen helfen!
8. Ausdrücklich begrüßt wird, dass im vorliegenden Entwurf ein Schwerpunkt auf die Bedürfnisse und Ziele im **Alltagsradverkehr** gelegt wird.
Der Meinung der Gutachter, dass die Maßnahmen-Umsetzung zwingend durch eine intensive **Öffentlichkeitsarbeit** begleitet werden muss, schließen wir uns vorbehaltlos an. Wenn die Werbung ‚Pro Rad‘ Effekte bringen soll, muss sie jedoch professionell begleitet werden. Und das erfordert ein konkretes und kontinuierliches Budget im Haushalt.

9. Besonders Erfolg versprechend für eine nachhaltige Etablierung des Themas (Alltags-)Radverkehr in der öffentlichen Diskussion sind solcherart Initiativen wie die des Regionalmanagements **Sächsisches Zweistromland** in Zusammenarbeit mit der Oschatzer Allgemeinen Zeitung.

Diese Akteure starteten im Sommer 2012 einen Aufruf an die Bevölkerung zu Hinweisen auf Missstände in der Radverkehrs-Infrastruktur. Den medienwirksamen Abschluss bildete Ende November das Rad-Symposium „Radfreundliches Zweistromland“. Es sollte versucht werden, derartige Aktionen auch in anderen Regionen des Landkreises – und möglichst als kontinuierliche Einrichtung – zu etablieren.

10. Die Schwerpunktsetzung bei der Entwicklung der (touristischen) **Radrouten** auf die Flussradwege Elbe, Mulde, Elster wird unterstützt. Daneben sollten vor allem diejenigen Radrouten vorrangig entwickelt werden, die eine überdurchschnittliche Nutzungsintensität (und damit auch besondere Maßnahmen-Wirksamkeit) haben – oder für die Zukunft erwarten lassen. Dies sind die aus der Großstadt Leipzig ins Umland führenden Routen (insbesondere: Radweg Berlin Leipzig, Kohle/Dampf/Licht, Parthe-Mulde-Radroute, Metro-Radroute) sowie der für die Naherholung der Großstädter bedeutsame Rundweg „Grüner Ring Leipzig“.

11. Bezüglich des **Mulderadweges** sollte über folgenden Ansatz beraten werden: Im angrenzenden Landkreis Leipzig gibt es seitens des Landrates Überlegungen, die dieser gegenüber dem ADFC geäußert hat, diesen Flussradweg als radtouristisches Produkt so weit zu voranzubringen, dass er zur Zertifizierung gemäß der ADFC-Kriterien angemeldet werden kann.

Das Potenzial für eine solche Einstufung als Premium-Radweg ist zweifellos vorhanden. Dazu müssten aber zunächst alle Zuständigen an einen Tisch gebracht werden. Und sie müssten konkrete Maßnahmen zur Umsetzung der Ergebnisse der Schwachstellenanalyse beschließen, die der ADFC seinerzeit im Auftrag des TV Sächsisches Burgen- und Heidefeld durchgeführt hatte.

12. Die Vermarktung der **Kohle/Dampf/Licht-Radroute** zum jetzigen Zeitpunkt ist nach unserer Auffassung etwas kritisch zu sehen – auch wenn es dazu aus Sachsen-Anhalt schon verschiedenes Werbematerial gibt und obwohl sie besser ausgeschildert ist und bessere Radfahrbedingungen hat als andere Routen im SachsenNetz Rad. Im Landkreis Nordsachsen wäre die Route zwar bereits vermarktungsfähig. Aber unter Fachleuten ist es unstrittig, dass für die NutzerInnen die Qualität des touristischen Gesamtproduktes entscheidend ist.

Außerhalb des Landkreises müsste also zunächst einmal die Wegweisung komplettiert werden, sowohl im Südabschnitt als auch im benachbarten Bundesland. Und ebenso muss die Routenführung optimiert werden. Das ist nicht nur – wie im Entwurf des Endberichtes erwähnt – in der Ortslage Delitzsch nötig, sondern auf jeden Fall auch im Stadtgebiet von Leipzig, und zwar v. a. im Bereich Gohlis-Süd. In Leipzig ist vom ADFC auf der Beratung der städtischen AG Rad am 13.11.12 eine gemeinsame Befahrung mit dem Ziel einer Verlaufs-optimierung und der Ermittlung von Schwachstellen angeregt worden.

13. Hinsichtlich der **Umnutzung ehemaliger Bahntrassen** zu Radfahrverbindungen sollte der Aspekt der Flächensicherung für eine langfristig mögliche Wiederbelebung des Schienenweges in den Planungen thematisiert und berücksichtigt werden.

Ein für uns abschreckendes, reales Beispiel dazu: Auf dem Elster-Saale-Radweg werden Radtouristen im Stadtgebiet von Lützen inzwischen umwegig über Straßen mit Kopfsteinpflaster geschickt, weil die Bahnfläche an Private verkauft worden ist.

14. In die Liste der geplanten **neuen Zielverbindungen** (S. 29) sollte eine von Kleinliebenau bei Schkeuditz nach Merseburg aufgenommen werden. Das Fehlen dieser Relation (ab Leipzig) in der Sächsischen Radverkehrskonzeption war schon 2005 über eine kleine Anfrage im Landtag bemängelt worden.

Das trotz Kriegs- und Nachkriegsschäden von Radtouristen gut frequentierte Ziel könnte mit dieser Verbindung variabel – und sogar ohne die Kombination Rad/Bahn – als Tagesausflug abseits der B 181 z. B. auf der Salzstraße über Luppenau bequem als Tagesausflug erreicht werden – mit Rückfahrt beispielsweise über Burgliebenau mit seinen nahe liegenden Badeseen.

Die Route könnte auch über die alte Heerstraße ins Geiseltal fortgesetzt werden und noch weiter bis an die Unstrut führen.

15. Die Überlegungen zur Etablierung als **Radfahrregion** (S. 56 des Berichtes) werden ausdrücklich unterstützt. Diese sollte vielleicht aber nicht auf Nordsachsen beschränkt sein, sondern auch den Landkreis Leipzig und die Stadt Leipzig einschließen. Damit würden sich weitere Potenziale zur Förderung aber auch zur Vermarktung erschließen.

16. Hinsichtlich der Bedeutung des **Radtourismus als Wirtschaftsfaktor** sollte in den Begründungen für entsprechende Maßnahmen auch die Lebensqualität der Einwohner mit ihren wachsenden Fitnessbedürfnissen hervorgehoben werden. Wo Alltagswege zur Arbeit, zu Besuchen oder sonstigen Besorgungen per Rad erfolgen können, steigen erfahrungsgemäß Wohlbefinden und Leistungsfähigkeit – ganz

unabhängig von den natürlich nicht zu vernachlässigenden wirtschaftlichen Aspekten.

17. Zum **Lutherweg** sollte es seitens des Landkreises eine klare, auch öffentlich artikulierte Position dahingehend geben, dass dieses touristische Zwitterprodukt kritisch gesehen und nicht beworben wird, zumal es dazu auch nichts Konkretes gibt, wie die mit diesem Produkt zu bewerbende Zielgruppe denn aussehen soll.

Begründung: Im Interesse der Konfliktminimierung zwischen Rad und Fuß müssen Rad- und Wanderwegenetze – wo irgend möglich – getrennt geführt werden. – Radwege sind keine Wanderwege!

18. Die Vorschläge im Bericht zur Etablierung der neuen Kategorie **Radschnellwege** werden voll unterstützt. Eine besonders gute Wirksamkeit ist dabei für die Verbindung Oschatz – Riesa und die Metro-Radroute Leipzig – Halle zu erwarten.

Die sehr interessanten Überlegungen zur „**Radelkette Nordsachsen**“ Leipzig – Taucha – Eilenburg – Torgau sollten planerisch weiter verfolgt werden. Insbesondere im Abschnitt Taucha – Eilenburg ist, und dass seit Längerem schon, der Handlungsbedarf zwar anerkannt. Leider gibt es dazu aber bisher keine absehbaren Lösungen. Die Notwendigkeit zur Einleitung entsprechender Aktivitäten sollte im Radkonzept festgeschrieben werden.

19. Die Maßnahmenliste in Anlage 3 enthält leider nur Maßnahmen zum Radwegebau und zur Deckensanierung. Sehr wünschenswert wäre es, wenn es **weitere Maßnahmenlisten** gäbe, sinnvollerweise untersetzt mit dem erforderlichen Finanzbedarf und einem erwarteten bzw. erwünschten Realisierungszeitraum.

Mit solchen Maßnahmenlisten können – und müssen – weiterführende konkrete Planungen angeschoben werden, z. B. für

- bauliche und/oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen für bessere **Querungsbedingungen** von Hauptstraßen
- bauliche und/oder verkehrsrechtliche Maßnahmen (Beschilderung) zur **Geschwindigkeitsreduktion** des motorisierten Verkehrs
- die ja sowieso anstehende Überprüfung des gesamten Radwegbestandes im Landkreis hinsichtlich des Erfordernisses einer **Benutzungspflicht** für Radfahrende
- Straßen mit für den Radverkehr zu öffnenden **Einbahnstraßen** sowie für die Aufhebung anderer (aus Verkehrssicherheitsgründen nicht nötiger) Fahrverbote für Radfahrer, z. B. Verkehrszeichen 260 statt 250
- Straßenabschnitte und Knotenpunkte mit **Radfahr-Markierungen** innerorts, wie das bereits in Delitzsch vorbildhaft begonnen worden ist
- Zielpunkte des Radverkehrs mit vorhandenem oder zu erwartendem Bedarf an nutzergerechten **Abstellanlagen** oder wo ein zur Fahrradnutzung einladendes Angebot gemacht werden soll,

ergänzt mit speziellen Angeboten für (Behinderten-)Dreiräder sowie mit Ladestationen für Elektro-Räder

- Zielpunkte des Radverkehrs, an denen die zum **Fahrradparken** schlecht geeigneten Vorderradhalter („Felgenkiller“) durch nutzerfreundliche Anlagen (mit Anlehn- und Anschließmöglichkeit des Fahrradrahmens) ersetzt werden
- Aufstellung solcher nutzergerechter **Fahrradparker an allen kommunalen Einrichtungen** – als Vorbild für andere Akteure
- Bahnhöfe bzw. Haltepunkte als Verknüpfungspunkte von Rad und ÖV, an denen (weiterer) Bedarf an **Bike+Ride** existiert und ein leichter **Zugang zum Bahnsteig** erforderlich ist

20. Beim Lesen der **neun Beschlusspunkte** am Ende des Berichts-Entwurfes drängt sich der Eindruck auf, dass diese so formuliert sind, dass eine breite Zustimmung des Kreistages sicher ist. Leider aber fehlen verbindliche, abrechenbare und kontrollierbare Zielstellungen. Und ebenso fehlen Zeitvorgaben für die geplante Umsetzung.

Keinerlei Festlegungen gibt es z. B. zu folgenden Dingen:

- Wann soll welcher Radverkehrsanteil am **Modalsplit** im Landkreis Nordsachsen erreicht werden?
- Wann sollen welche neuen Verbindungen des **SachsenNetz Rad** gebaut werden?
- Wann ist die **Sanierung** welcher Streckenabschnitte geplant, und wann sollen welche **Netzlücken** geschlossen werden?
- Ein **jährliches Monitoring** zur Kontrolle des Umsetzungsstandes der Maßnahmen sollte nicht nur empfohlen sondern muss beschlossen werden.
- Wie sieht die Prioritätenliste für geplante **radverkehrsrelevante Projekte** aus?
- Welche Maßnahmen-Schwerpunkte gibt es für den **Alltags-Radverkehr**?
- Wo sollen für **Marketing und Öffentlichkeitsarbeit** die Maßnahmen-Schwerpunkte liegen?
- Die Ernennung des/der **Radverkehrsbeauftragten** sowie die Fortführung der **AG Rad** darf nicht nur als eine Möglichkeit beschrieben werden.

Durch die Unverbindlichkeit der Beschlusspunkte wird der praktische Wert des ansonsten vorzüglichen Endberichtes leider entscheidend beeinträchtigt.

Zum Schluss eine Bitte: An der Übermittlung des Abwägungsprotokolls zu den Stellungnahmen sind wir sehr interessiert.

Ausarbeitung der Stellungnahme: Ulrich Patzer

Verteiler:

- Jan Rickmeyer, Radverkehrsbeauftragter Stadt Leipzig
- Ralf Bucher, Radverkehrsbeauftragter Stadt Halle
- Ute Haunstein, Landratsamt Landkreis Leipzig
- Heike König, Geschäftsführerin Grüner Ring Leipzig
- Rolf Koch, Landesamt für Straßenbau und Verkehr
- Holger Schilke, Planernetzwerk Zweistromland
- Tim Tröger, Planungsbüro StadtLabor Leipzig
- ADFC Leipzig, Vorstand, AG Verkehr sowie Tourismusexperten