

Das Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs (2002)



19 Punkte zu einem fahrradfreundlichen Leipzig – Analyse des Umsetzungsstandes 29. Juli 2010

Was?	Umsetzung	Bemerkungen
1. Leipzig will sich als fahrradfreundliche Großstadt entwickeln	<p><i>Umgesetzt:</i> Radverkehrs-Infrastrukturmaßnahmen bei stattfindenden Bautätigkeiten.</p> <p><i>Nicht umgesetzt:</i> Öffentlichkeitsarbeit (Siehe auch BYPAD)</p>	Konzept für Öffentlichkeitsarbeit liegt nicht vor.
2. Der Radverkehrsanteil an allen Wegen soll mittel- und längerfristig bis zu 20 % gesteigert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, orientiert sich die Radverkehrsförderung in Leipzig an dem Leitbild „Radverkehr als System“	<p><i>Weiterentwicklung vorhandener Routen:</i> Elsterradweg: fertig bis B 186 Kanalroute: offen Völkerschlachtroute: punktuell Pleißeradweg: punktuell Paunsdorfroute: punktuell</p> <p><i>Einrichtung und Ausbau neuer Routen:</i> Anbindung Cospudener See: punktuell Route zum Markkleeberger See über Löbnig: offen Wahren-Route: punktuell Gohliser Bahnbogen: Abschnittsweise Route Richtung Baalsdorf: Abschnittsweise Partheradweg: Abschnittsweise</p>	

	<p><i>Wegweisung:</i> Konzeption liegt nicht vor Namen und Logo: offen</p> <p><i>Prüfung und Öffnung von Einbahnstraßen im Radgegenverkehr:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung weitgehend abgeschlossen • Umsetzung nur teilweise <p><i>Öffnung von Sackgassen und Ausnahmeregelungen von Abbiegeboten etc.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung abgeschlossen • Umsetzung/Kennzeichnung offen <p><i>Berücksichtigung des Radverkehrs bei Neu- oder Ausbau von Wegen im Grünen.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • weitgehend: Ja <p><i>Belagsanierung im Verlauf von Radrouten</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • bis auf ganz wenige Ausnahmen: Nein 	
<p>3. Die Verkehrssicherheit für den Radverkehr soll weiter erhöht werden. Insbesondere soll trotz der steigenden Zahl von RadfahrerInnen die Zahl der schwer verunglückten RadfahrerInnen mittelfristig um mindestens 25 % verringert werden.</p>	<p>Unfallhäufungspunkte werden nur allmählich entfernt. Durch Fehlplanungen auch bei Neubauten sind Unfallschwerpunkte dauerhaft Bestandteil der Radverkehrsinfrastruktur. Unfälle mit Schwerverletzten und Toten 2009: 102, davon 3 Tote</p> <p>Das Einfahren in den fließenden Verkehr stellt neben den GeisterradfahrerInnen eine der Hauptunfallursachen dar.</p> <p>Auffällig ist hierbei, dass die Unfallschwerpunkte 2002 alles Straßen mit Hochbordradwegen sind.</p>	<p>Nähere Untersuchungen liegen nicht vor. Vorhandene Mängel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - unzureichendes Gesehen-werden der RadfahrerInnen durch PKW-Fahrende - fehlende Vorbeifahrstreifen - Leitlinien über Knotenpunkte - fehlende Sicherheitsstreifen - fehlende Öffentlichkeitsarbeit <p>Insbesondere für Fuß- und Radverkehrsquerungen des Ringes</p>

<p>4. Bei allen Straßenbaumaßnahmen im Straßenhauptnetz, gleich ob es sich um Umbau, Rekonstruktion oder Neubau handelt, wenn irgend möglich, Radverkehrsanlagen vorzusehen oder eine geeignete Ersatztrasse auszuweisen (z.B. Neubau B 6 West)</p>	<p><i>Checkliste für Anforderungen an eine Radverkehrsverträglichkeitsprüfung:</i> nicht erfüllt</p> <p><i>Bau von Radstreifen/-wegen:</i> Ja (Ausnahme: Innere Jahnallee).</p> <p><i>Ausweisung von Ausweichrouten:</i> nicht erfüllt</p>	<p>Planende würden durch Verträglichkeitsprüfung auf die Belange des Radverkehrs am Stand der Technik messen</p>
<p>5. Für die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Ausstattung aller radverkehrsrelevanten Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen oder der verträglichen Abwicklung im Mischverkehr anzustreben. Vorhandene ältere Radverkehrsanlagen sind vorrangig dort, wo Verkehrssicherheitsdefizite aufgetreten sind, in Stand zu setzen.</p>	<p><u>Neuanlage Radverkehrsanlagen/Lückenschluss</u></p> <p>Umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - An der Tabaksmühle - Brüner Straße (Westseite), durch Umwidmung des Gehweges in gemeinsamen Geh-/Radweg - Richard-Lehmann-Straße <p>Umsetzung in Abschnitten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dresdner Straße - Karl-Tauchnitz-Straße: - Zwickauer Straße <p>nicht umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coppistraße - Ratzelstraße - Karl-Liebknecht-Straße - Rödelstraße (Zufahrt Könnertitzstraße) - Gießerstraße - Rohrteichstraße (Stannebeinplatz bis Nordtangente) - Dieskaustraße (Seumestraße – Gerhard-Ellrodt-Straße) - Kiewer Straße (Lückenschluss) 	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen erhöhen innerorts je nach Ausführung die Unfallgefahr um bis zu 12 x. • Planungen nach Erkenntnisstand und Stand der Technik erfolgte weitestgehend. Ausnahmen: Tram-Wendeschleife am Bahnhof Knauthain, Semmelweisstraße • Instandsetzungen nur bei Straßenbauarbeiten • Gemeinsame Geh-/Radwege wurden überwiegend wegen Fördermitteln eingerichtet. Es ist die unsicherste und ungünstigste Form der Radverkehrsführung • Das Potential für Radfahrmarkierungen auf der Fahrbahn wurde unzureichend ausgeschöpft

Sanierung bestehender Radverkehrsanlagen

Umgesetzt:

- Grimmaischer Steinweg

In Abschnitten umgesetzt:

- Permoser Straße
- Richard-Lehmann-Straße

Nicht umgesetzt:

- Antonienstraße
- Jahnallee
- Prager Straße (in Bau)
- Schleußiger Weg
- Wundtstraße

Maßnahmen im Zusammenhang mit Straßenausbauprogramm

Umgesetzt:

- Rückmarsdorfer Straße
- Industriepark Nord
- Nordtangente Schönefeld
- Erich-Köhn-Straße
- Lützner Straße

In Abschnitten:

- Johannisallee
- Slevogtstraße
- Marschner Straße
- Straße des 18. Oktober
- Schwedenstraße/Theodor-Heuss-Straße

	<p>nicht umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neubauabschnitt Tangentenviereck Nord - Parallelwege zur B 6 Möckern/Wahren - B 186 	
<p>6. Zur Nachrüstung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen sollen unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Einsatzbereiche und Flächenansprüche vorrangig Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt werden.</p>	<p>Gut:</p> <ul style="list-style-type: none"> • An der Tabaksmühle <p>teilweise gut:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Richard-Lehmann-Straße, Verschwenkung auf getrennten Geh-/Radweg im Ostabschnitt (Unfallgefahr, Mangel im Fahrkomfort) <p>Schlecht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Semmelweisstraße/Kurt-Eisner-Straße zwischen 18. Oktober und Arthur-Hoffmann-Straße • Harkortstraße zwischen Martin-Luther-Ring und Dufourstraße 	
<p>7. Bei Maßnahmen der Beschleunigung des ÖPNV soll auch eine verbesserte Radverkehrsführung angestrebt werden.</p>	<p><u>Maßnahmen im Zusammenhang mit Stadtbahnausbau/Gleisbau</u></p> <p>Umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jahnallee - Eisenbahnstraße <p>Nicht umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lützner Straße - Peterssteinweg/Karl-Liebknecht-Straße <p>In Abschnitten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prager Straße - Georg-Schumann-Straße - Könnertstraße 	

<p>8. Neben den Hauptverkehrsstraßen ist als weiterer wesentlicher Baustein der Radverkehrsnetzplanung ein sich über das gesamte Stadtgebiet erstreckendes Radroutennetz, das vorrangig über verkehrsarme Straßen verläuft, einzurichten. Es ist mit einer einheitlichen Wegweisung für den Radverkehr zu versehen.</p>	<p><i>Konzept Radroutennetz:</i> liegt nicht vor.</p> <p><i>Beiplan zum Radroutennetz zum Flächennutzungsplan:</i> liegt nicht vor.</p> <p>Seit 2002 ist keine Wegweisung erfolgt. Vorhandene Wegweisung wurde nicht gewartet.</p>	
<p>9. Ein Grundnetz von Radrouten unter Einbeziehung der bereits bestehenden Routen soll in einem mittelfristigen Zeitrahmen umgesetzt werden.</p>	<p>Knackpunkte wurden kaum entschärft.</p> <p>Unterhaltung der Routen erfolgte nicht</p>	
<p>10. Die Innenstadt soll für den Radverkehr möglichst flächenhaft nutzbar sein und Durchfahrt- und Umfahrungsmöglichkeiten bieten.</p>	<p>Umgesetzt: - Neuordnung Kfz-Parken in Schiller- und R.-Wagner-Straße, Brühl, Oberer Dittrichring - Prüfung der versuchsweisen Zulassung des ganztägigen Radverkehrs in der Grimmaischen Straße - Verbesserung der Querungsmöglichkeiten des Promenadenringes am Knoten Goerdelerring (Umsetzung suboptimal)</p> <p>Nicht umgesetzt: Zulassung des Radverkehrs in der Hainstraße, Klostergasse</p> <p>Schlecht umgesetzt: Umbau des Knotens Peterssteinweg</p>	<p>Mit der Fortschreibung „Konzept autoarme Innenstadt“ (2009) haben sich zahlreiche Widersprüche zum „Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs“ ergeben. Querungsbedingungen wurden am Neuen Rathaus (Lotterstraße) verbessert, ansonsten sogar noch verschlechtert, z.B. Wilhelm-Leuschner-Platz</p>
<p>11. Im Nebenstraßennetz (Tempo-30-Zonen) wird der</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehr wird weitestgehend auf der Fahrbahn geführt, Ausnahme: Universitätsstraße 	

<p>Radverkehr wie bisher auf der Fahrbahn geführt und im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten von Restriktionen, die zur Sicherung und Lenkung des Kfz-Verkehrs eingerichtet sind, weitgehend ausgenommen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Öffnung von Einbahnstraßen auch im Nebenstraßennetz noch nicht vollständig abgeschlossen • Richtungszwänge teilweise auch für RadfahrerInnen, z.B. Härtelstraße, Beethovenstraße • Kennzeichnung für durchlässige Sackgassen nicht abgeschlossen 	
<p>12. Für den Alltags- und Freizeitradverkehr sind bei allen Grünflächenplanungen die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen und reine Fußwege nur in Ausnahmefällen vorzusehen</p>	<p>umgesetzt</p>	
<p>13. Die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten des Radverkehrs ist fortzusetzen. Die konsequente Anwendung der sächsischen Bauordnung bei allen Neubauten und Nutzungsänderungen wird sichergestellt.</p>	<p>Die vorhandenen Möglichkeiten wurden nicht ausgeschöpft: Besonders unbefriedigend ist die Ausnutzung der vorhandenen Möglichkeiten bei Straßenneubauten.</p> <p>Kultureinrichtungen: Umgesetzt: Gewandhaus, Musikalische Komödie, Oper (allerdings nur für Besucher),</p> <p>nicht umgesetzte und ungeeignete Parkmöglichkeiten: Eingangsbereich Neue Messe, Grassimuseum, Moritzbastei, Skala, Centraltheater, Werk II</p> <p>Bürgerämter prinzipiell ohne Ausschöpfung der vorhandenen Möglichkeiten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Siehe auch: „Fahrradparken in Leipzig“ Studie des ADFC Leipzig

	<p>Bike+Ride-Anlagen</p> <p><i>Erweiterung bestehender Anlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ja: Bahnhof Knauthain, Böhlitz-Ehrenberg, Landsberger Straße, • Nein: Dölitz Straßenbahnhof, Gohlis, Thekla; Sommerfeld, Wiederitzsch, <p><i>Neue Bike+Ride-Anlagen an Haltestellen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ja: - • Nein: Löbauer Straße, Lößnig, Lützschena, Probstheida, Rödelstraße, Stahmeln <p><i>Bike+Ride-Anlagen an S-Bahn Haltepunkten</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • - Ja: Grünau, Connewitz • - Nein: Lindenau, Plagwitz <p><i>Fahrradabstellboxen an Haltestellen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • - Ja: Bahnhof Knauthain • - Nein: Meusdorf 	
<p>14. In bestehenden Wohngebieten und an Handelseinrichtungen ist die Möglichkeit zu schaffen, für private Anlieger auf Antrag und eigene Kosten Fahrradparkanlagen im öffentlichen Straßenraum einzurichten (z.B. auch auf breiten Gehbahnen)</p>		<p>Möglichkeit besteht grundsätzlich. Allerdings gibt es auch hier Ausnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • PKW-Parkplätze werden ungern umgewidmet (besonders Innenstadt und Zentrum) • Bewerbung der Möglichkeit fehlt

<p>15. Öffentlichkeitsarbeit im Sinne der Information über neue Angebote etc. sowie der offensiven Werbung für eine verstärkte Radnutzung (Verbesserung des Fahrradklimas) sind wesentliche Handlungsfelder der zukünftigen Radverkehrsförderung in Leipzig</p>	<p>Umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aktionen der Polizeidirektion zur Erhöhung der Verkehrssicherheit - Jahresbericht des Fahrradbeauftragten (bis 2006) vorhanden <p>Nicht umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Herausgabe/Neuaufgabe FahrRad Stadtplan in bedarfsgerechten Zeitabständen - Erstellung von Faltblättern zu aktuellen Themen und Entwicklungen (Titel: „Leipzig FahrRad Stadt-Info“) - Durchführung Leipziger FahrRad Tage in Zusammenarbeit mit anderen Handlungsträgern - Erweiterung und ständige Aktualisierung radverkehrsbezogener Informationen auf der Homepage der Stadt Leipzig - Aktion Mängel-Coupon in Zusammenarbeit mit ADFC, Durchführung eines Wettbewerbs „Fahrradfreundlicher Betrieb“ 	<p>Aussagen des Radverkehrsberichts sind unzureichend.</p>
<p>16. Um den Umstieg auf das Fahrrad zu erleichtern, unterstützt die Stadt die Aktivitäten anderer Handlungsträger für ein möglichst vielfältiges Angebot von Serviceangeboten und Dienstleistungen</p>	<p>Zentraler Radlertreffpunkt wurde nicht eingerichtet</p>	
<p>17. die Stadt Leipzig unterstützt die Polizei in ihren Bemühungen, das Problem des Fahrraddiebstahls durch Maßnahmen der Prävention, der Fahrradcodierung und der gezielten Verfolgung zu verringern</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Codierung durch Netz Kleiner Werkstätten findet auf Großveranstaltungen und in Zentralen Einrichtungen statt. • Fahrradregistrierung wird durch Polizei und Bürgerdienst vorgenommen • Zahl der Fahrraddiebstähle noch immer auf enorm hohem Niveau • Aufklärungsquote für Fahrraddiebstähle unter 15 % • Öffentlichkeitsarbeit findet nicht statt 	

<p>18. Die bestehenden administrativen Strukturen zur Förderung und Berücksichtigung des Radverkehrs in Leipzig haben sich bewährt und sollen grundsätzlich erhalten werden.</p>	<p>AG Radverkehrsförderung hat Bestand.</p>	
<p>19. Der erforderliche Handlungsbedarf auf allen Ebenen der Radverkehrsförderung wird zeitlich gestuften Realisierungsphasen zugeordnet. Dabei sind zunächst noch alle Maßnahmen mit weniger Investitionsbedarf auszuschöpfen.</p>	<p>Einordnung in eine zeitlich gestufte Realisierungsphase hat nicht stattgefunden.</p>	