



ADFC Leipzig e.V. Peterssteinweg 18,
04107 Leipzig

Stadt Leipzig
Radverkehrsbeauftragter
04092 Leipzig

**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club
Leipzig e. V.**

Peterssteinweg 18
04107 Leipzig

Tel. 0341 | 22 54 03 13
Fax 0341 | 22 54 03 14
info@adfc-leipzig.de
www.adfc-leipzig.de

Öffnungszeiten:
Di. – Do. 14 – 18 Uhr

Steuernummer:
231/140/16837/K081

Bankverbindung
Sparkasse Leipzig
IBAN:
DE27860555921131131661

BIC:
WELADE8LXXX

Sie erreichen uns mit
öffentlichen
Verkehrsmitteln
wie folgt:
Haltestelle Münzgasse
TRAM 10, 11

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
AJ/CM

20.02.14

Stellungnahme zum Bericht des Radverkehrsbeauftragten 2012

Der ADFC Leipzig freut sich über einen weiteren Bericht des Radverkehrsbeauftragten. Im Vergleich zum vorhergehenden Bericht konnten wir einige Verbesserungen feststellen und möchten uns dafür bedanken, dass einzelne Punkte unserer Stellungnahme zum Bericht 2011/12 beherzigt wurden.

Im Folgenden möchten wir einige Anmerkungen zum jüngsten Bericht mitteilen, die zum einen den Inhalt aus ADFC-Sicht bewerten, zum anderen aber auch als Verbesserungsvorschläge für zukünftige Berichte zu verstehen sind.

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs 2012

- Pro-Kopf-Ausgabe: Es wird kein Bezug der Pro-Kopf-Ausgabe zu **Ausgaben** und vor allem **Nutzen** für den Radverkehr hergestellt. Ein Abgleich zwischen Zielen / Beschlusspunkten und Bericht ist weitestgehend nicht gegeben.
- Es ist schön, dass die Stadt viel macht, aber leider fehlt eine Einordnung: **Was ist der Nutzen einer jeden einzelnen Maßnahme für den Radverkehr?**
 - Bsp. Lichtsignalanlagen: Alle LSA wo ein Lichtzeichen für Rad existiert, wurden aufgelistet und abgerechnet, unabhängig vom jeweiligen Nutzen für den Radverkehr.
- Werden Maßnahmen anhand von Prioritätenlisten umgesetzt?
 - Wenn ja, welche sind das und wer hat diese erarbeitet und ggf. beschlossen?
- Es gibt für die Investitionen und Aktivitäten des Radverkehrsbeauftragten wenig bis keinen Bezug zum Radverkehrsentwicklungsplan (RVEP). Welche der großen Themenfelder Infrastruktur, Radverkehr als System, ganzjähriges Radfahren, Wegweisung, Öffentlichkeitsarbeit wurden 2012 bearbeitet und mit welchem (Miß-)Erfolg?
- Wie werden die Kosten der Maßnahmen für den Radverkehr ermittelt? Wie entstehen die stark unterschiedlichen Kosten für Radfahrstreifen?

- Positiv hervorzuheben sind die Anlagen 1 und 2, in der die Maßnahmen nach dem mittelfristigen Investitionsprogramm im Straßen- und Brückenbau sowie dem Radverkehrsentwicklungsplan zeitlich und in ihrer Priorität eingeordnet werden.
- Erschreckend ist die Disparität zwischen erstens dem, was der RVEP als dringend notwendig für die Förderung des Radverkehrs vorsieht, zweitens dem, was das Mittelfristprogramm umsetzen möchte und drittens dem, was bisher passiert ist sowie bereits zeitlich eingeordnet ist.
- Von den 28 Maßnahmen des aktuellen Mittelfristprogramms sind 20 Maßnahmen Altlasten des alten Mittelfristprogramms. Von den 26 Maßnahmen der Priorität 1 des RVEP sind 2 kostengünstige Maßnahmen umgesetzt und eine in der Umsetzung. Von den Maßnahmen der Priorität 2 sind 19 umgesetzt, von der Priorität 5 (E) sind es 8.
- Auffällig ist in der Anlage 2, dass die Prüfaufträge für die Fahrradstraßen entfallen sind. Sind diese umgesetzt? Mit welchem Ergebnis?

Entwicklung des Radverkehrs 2012

- Positiv: Es gibt eine kleine Evaluation der Ziele des RVEP mit den Daten der Polizei, der kommunalen Bürgerumfrage und dem Fahrradklima-Test des ADFC.
- Es gibt keinen Abgleich zwischen den 22 Beschlusspunkten und dem Verwaltungshandeln. Gibt es Beschlusspunkte, die erfüllt sind, welche wurden 2012 angegangen? Wie ist da der Stand, gibt es Erfolge?
- Das Potential für neue Radfahrende wird laut Bericht vor allem bei älteren Menschen gesehen. Was wurde unternommen, um diese Zielgruppe anzusprechen und für den Radverkehr zu gewinnen? Gab es zielgruppenspezifische Ansprachen? Wenn ja, welche waren das? Wenn nein, warum nicht? Ist dahingehend etwas geplant?
- Wieso wird eine Gruppe von Menschen als Zielgruppe identifiziert, die bisher verhältnismäßig wenig am Radverkehr teilnimmt? Nach welchem Grundsatz müssen sich die Anteile verschiedener Bevölkerungsgruppen an der Gesamtbevölkerung im Radverkehr widerspiegeln und ist es nicht gerade auch zielführend, in den Gruppen, die bereits verstärkt das Fahrrad nutzen weitere NutzerInnen zu erschließen?

Schwerpunkte 2013/2014

- (4.3) Falschparken auf Radverkehrsanlagen wird zwar als Problem erkannt, welches dringend einer Lösung bedarf, aber es werden keinerlei Aussagen zu möglichen Maßnahmen genannt. Immer wieder werden Fahrzeuge auf Radverkehrsanlagen abgestellt. Wie geht die Verwaltung zukünftig damit um?
- Die Radverkehrsanlagen sind mit 1,85 m laut ERA 2010 und RAS 06 meist recht schmal bemessen, insbesondere wenn perspektivisch der Radverkehrsanteil auf 20 % und mehr steigen soll/wird. Wie wird diese Erkenntnis ins Verwaltungshandeln übertragen? Werden die Aufstellflächen an LSA größer dimensioniert?
- Die Radwegbenutzungspflicht ist seit mehr als 4 Jahren Thema in der Verwaltung, jedoch ohne konkrete Umsetzung. Was wird unternommen, damit Rechtskonformität auch für den Radverkehr entsteht?

Mit freundlichen Grüßen



Alexander John
Stellvertretender Vorsitzender