

Rad-Infotour mit dem Oberbürgermeister

- Thema:** Test der Radfahrbedingungen in Lindenau und Leutzsch
- Termin:** Donnerstag, 11. August 2016, 17 Uhr
- Treff:** Jahnallee/ Bowmanstraße, vor dem Revue Theater am Palmengarten

Bei der ca. 8 km langen Inspektionstour sollen zunächst bereits bekannte ADFC-Vorschläge für ergänzende Radfahr-Markierungen an der Angerbrücke, in der Kulturenstraße und am Lindenauer Markt erläutert werden.

Für das Zentrum von Lindenau gibt es gerade jetzt viele Diskussionen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

Entlang der Demmeringstraße – mit der Problemstelle Bahnunterquerung – geht es weiter über Plautstraße – Lützner Straße – Saarländer Straße in die Spinnereistraße, wo Zielkonflikte zwischen Kfz-Parkbedürfnissen und den Sicherheitsansprüchen der Radfahrenden angesprochen werden. Über Kanalradweg – Henriettenpark – Lützner Straße – Cranachstraße geht es in die Georg-Schwarz-Straße. Dort werden bei einem Stopp am Diakonissenhaus sehr verschiedene Möglichkeiten für mehr Verkehrssicherheit und eine bessere Aufenthaltsqualität in dieser Magistrale diskutiert.

Weiter führt die Infotour über William-Zipperer-Straße – Erich-Köhn-Straße – Capastraße zum Café Eigler im Capa Haus.

Dort wird es Gelegenheit zur Auswertung der Tourerlebnisse geben.

Start: Revue Theater am Palmengarten, Jahnallee 52

0 km

Routenverlauf: Angerbrücke – Kuhlenturmstraße – Lindenauer Markt



An der Einmündung der **Bowmannstraße** auf die Jahnallee (früher stadtwärtiger Teil der Lützner Straße) fehlt noch immer eine gesicherte Querungs-Möglichkeit – insbesondere für Kleinmesse-Besucher vom und zum Palmengarten.

Stopp 1: **Straßenbahnhaltestelle Angerbrücke**

0,2 km



Zur Führung des Radverkehrs generell an Haltestellen mit angehobener Fahrbahn gibt es eine ADFC-Fachstudie [1]. Darin wurden, speziell auch für die Angerbrücke, konkrete Verbesserungsvorschläge gemacht:

- Aufheben des „Rad frei“ auf dem landwärtigen Gehweg (Foto links)
- Ausschilderung mit Tempo 20 – in beiden Fahrrichtungen
- 1,50 m breite Schutzstreifen in beiden Richtungen,
- Markierung Auffang-Radfahrestreifen stadtwärts (Foto rechts)

Leider hat es dazu bis heute keine Fachdiskussion gegeben.



Kuhlenturmstraße

Neben dem durch Bord abgegrenzten Gleiskörper hat die Fahrbahn hier – genau wie auch in der stadtwärtigen Richtung am **Lindenaauer Markt** – eine für die Sicherheit des Radverkehrs kritische Breite von 3,50 m. Diese Situation ist in einer ADFC-Fachstudie zu problematischen Fahrbahnbreiten beschrieben worden – einschließlich konkreter Verbesserungsvorschläge [2]. Die Vorschläge sind bisher noch nicht in der AG Rad diskutiert worden.

Stopp 2: **Lindenaauer Markt**

0,6 km



Diskussion der verschiedenen Vorschläge zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Weiterer Routenverlauf:

nach links in **Demmeringstraße**, diese entlang bis zur Einmündung in die **Plautstraße**

Demmeringstraße



Hier gibt es jetzt an vielen Stellen gute Parkmöglichkeiten für Fahrräder

Stopp 3: **Bahnunterquerung in der Demmeringstraße**

1,7 km



Die Erwartungen der Nichtmotorisierten, dass mit dem Umbau die unattraktiven und insbesondere für ältere Menschen überaus stressigen Querungsbedingungen (Foto links) beseitigt werden, haben sich leider nicht erfüllt (Foto rechts).

Weiterer Routenverlauf:

Nach links in die **Plautstraße** bis **Lützner Straße**, dort rechts, hinter **Luisenbrücke** in die Linksabbiegespur – **Saarländer Straße** – **Spinnereistraße**

Stopp 4: **Luisenbrücke**

3,0 km

Diskussion über die Perspektiven der touristischen Erschließung im Leipziger Westen sowie zur Notwendigkeit der Erarbeitung einer Stellplatz-Satzung, in der Radabstellanlagen in ausreichender Zahl und Bemessung berücksichtigt werden (am Beispiel des entstehenden Neubaugebietes am Lindenauer Hafen).

Stopp 5: Spinnereistraße, Höhe **Baumwollspinnerei**

4,0 km



Diskussion von zwei Problemfeldern:

1. Massives Sicherheitsdefizit durch Netzlücke im Radfahrstreifen zugunsten der Parkmöglichkeit für „**Mamataxis**“ am Kindergarten (linkes Foto)
2. Bei **Großveranstaltungen**: Geduldetes massenhaftes Zuparken der gesamten Radverkehrsanlagen (rechtes Foto)

Weiterer Routenverlauf:

Kurz vor der Einmündung der Thüringer Straße nach links in eine Schlippe – an deren Ende links in **Am Kanal** – rechts über die erneuerte Fuß/Rad-Brücke – auf **Kanalradweg** rechts – schräg links zur **Helmholtzstraße** – links in **Enderstraße** und gleich rechts in **Henriettenpark** – dort halb links und dann halb rechts, schließlich – rechts in **Lützner Straße** – links in **Cranachstraße** – rechts in **Hebelstraße** – Querung **Merseburger Straße** – schräg links in **Georg-Schwarz-Straße**

Stopp 6: **Fuß/Rad-Brücke Kanalradweg – Am Kanal**

4,4 km



Positiv: Die auffällige Brücke ist jetzt erneuert worden. Auf die Wichtigkeit dieser Wegeverbindung war vom ADFC hingewiesen worden.

Negativ: An beiden Seiten der Brücke gibt es sehr leicht übersehbare Betonpoller. Auf diese permanente Gefahrenquelle ist 2012 in einer umfangreichen ADFC-Projektstudie ganz konkret aufmerksam gemacht worden – dort als Fallbeispiel Nr. 68 – siehe Lit. [3].

Anmerkungen:

1. Die gefährlichen Betonpoller sind noch immer vorhanden.
2. Über die (rein ehrenamtlich entstandene) Projektstudie [3] hat es bis heute keine Fachdiskussion gegeben.
3. Auf den Rad-Infotouren mit dem Oberbürgermeister in den Jahren 2011 und 2012 wurden ähnliche Sicherheitsprobleme mit Pollern angesprochen (und aktenkundig gemacht), die überwiegend leider bis heute Bestand haben.

Stopp 7: Zufahrt **Georg-Schwarz-Straße** zur Merseburger Straße

5,9 km



- Problemdiskussion: Aufhebung des Fahrverbotes in dieser für den Radverkehr wichtigen Relation, was immer wieder zu Regelverstößen führt – siehe Fotos oben und Lit. [4]!



Stopp 8: **Das autolose Haus Georg-Schwarz-Straße 19**

6,3 km

1. Fahrradparken in und vor Gründerzeithäusern,

Diskussion – am Beispiel des autolosen Hauses „Die Kunterbunte 19“

- Die Ladengeschäfte im EG stehen verschiedenen Stadtteilgruppen zur Verfügung, deren Teilnehmer überwiegend das Fahrrad zur Anfahrt nutzen. Die Fahrräder stehen dann „wild“ auf dem Gehweg und behindern den Fußgängerverkehr.
- Dort haben viele Bewohner Fahrräder. Diese sollen gut erreichbar und sicher abgestellt werden. Aber: Keller sind meistens schwer zugänglich.
- Besonders in autolosen Haushalten ist das diebstahlsichere Abstellen – u. a. auch für die zunehmende Zahl von Lasten- und Elektrorädern – ein großes Problem.
- Frage: Welche Möglichkeiten des Fahrradparkens sind praktikabel und auch umsetzbar?

- Lösungsvorschlag: Fahrradbügel vor Ladenlokalen aufstellen

- Bei fehlendem Platz auf dem Gehweg: Anstelle von Kfz-Stellplätzen
- Bei fehlendem Platz auf der Fahrbahn und ausreichender Gehwegbreite: Fahrradbügel längs vor den Schaufenstern



2. Einsatz von Lastenrädern

Kurz-Präsentation von Lastenrädern zum Transport von Kindern, Einkäufen usw. durch die Firma rad3

Stopp 9: **Diakonissenkrankenhaus, Georg-Schwarz-Straße 49**

6,9 km

Dort diverse Problemdiskussionen:

1. **Verbesserungen der Verkehrssituation** – Erläuterungen aus der Perspektive des Magistralenmanagement Georg-Schwarz-Straße

- **Tempo 30** – und zwar in der ganzen Georg-Schwarz-Straße! Dies war auch bereits in der ADFC-Fachstudie „Besser Radfahren in Leutzsch“ [4] gefordert worden.



- **Markierung Gleisbereich** mit Fahrradpiktogrammen – wie in der Ossietzkystraße am Rathaus Schönefeld – siehe Foto!
- **Parkkonzept** für die gesamte Georg-Schwarz-Straße. Dazu gehören:



- Maßnahmen gegen **Falschparken** auf den Gehwegen – s. Foto!
- **Legales Kfz-Parken**: wenn erlaubt, nur auf einer Straßenseite
- Einrichtung **Kfz-Kurzzeit-Parkplätze**
- Anlage von **Lieferzonen für Lkw**

2. Fahrrad-Verleih für Beschäftigte



1. Vorstellung: Fahrrad-Verleihstation von nextbike auf dem Gelände des Diakonissenkrankenhauses
2. Diskussion: Nachhaltige Mobilität als Unternehmensphilosophie. Wie können die Mitarbeiter eines Unternehmens zu verstärkter nachhaltiger Mobilität angehalten werden?
3. These: Die Bereitstellung von Leih-Fahrrädern für innerstädtische Dienstwege ist eine Möglichkeit, neue Mobilitätsformen anzubieten und zur Nutzung aufzufordern.

Weiterer Routenverlauf:

Georg-Schwarz-Straße – Klopstockstraße – rechts in **William-Zipperer-Straße** – diese immer entlang – links in **Erich-Köhn-Straße** – an deren Ende nach rechts in **Capastrasse** bis zum Ausgangspunkt der Rad-Infotour

Stopp 10: **William-Zipperer-Straße**

7,5 km



Hier gibt es seit einigen Jahren schon Schutzstreifen-Markierungen.

Eine Umwidmung zu einer Fahrradstraße ist bereits in der Diskussion. Diese muss dann aber auch – außer mit dem entsprechenden Verkehrszeichen 244 – deutlich als solche gekennzeichnet werden, wie z. B. in Kiel (Foto rechts). Nötig sind auch analoge Markierungen in bestimmten Abständen entlang der Strecke.

Stopp 11: **Erich-Köhn-Straße/ Capastrasse**

8,5 km



Die ehemals vorhandene stadtwärtige Verbindung zum Cottaweg ist versperrt. → Kein Beitrag für die „Stadt der kurzen Wege“!



Ende der Radtour: **Café Eigler** im Capa Haus, Jahnallee 61

9 km

Wie im Anschluss an jede Rad-Infotour mit dem Oberbürgermeister üblich, gibt es am Zielpunkt der Tour Gelegenheit zur gemeinsamen Auswertung der Tour-erlebnisse.

Tourbeschreibung: Ulrich Patzer, Dr. Christoph Waack

Fotos: Ulrich Patzer

Pannen-Notdienst: Fahrradladen Rücktritt – www.ruecktritt.com



Literatur

- [1] Radfahr-Markierungen in Leipzig – Fallstudie 6: Straßenbahn-Haltestellen mit angehobener Fahrbahn. – ADFC Leipzig, September 2014, 5 S.
- [2] Radfahr-Markierungen in Leipzig – Fallstudie 5: Für den Radverkehr problematische Fahrbahnbreiten. – ADFC Leipzig, September 2014, 7 S.
- [3] Poller und ähnliche Hindernisse auf Radfahrverbindungen. – Projektstudie, ADFC Leipzig, Dezember 2012, 72 S.
- [4] Besser Radfahren in Leutzsch. – ADFC Leipzig, März 2008, 6 S.

Routenverlauf mit Erläuterungsstopp

