



Stellungnahme

Leipzig, den 29.03.2018

An den
Planungsverband Leipzig-Westsachsen
Bautzner Str. 67
04347 Leipzig

Per e-mail:
post@rpv-west Sachsen

Beteiligungsentwurf Regionalplan Leipzig-Westsachsen in der Fassung vom 14.12.2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ADFC Leipzig e. V. bedankt sich für die Beteiligung zum o. g. Verfahren und für die Übermittlung des Regionalplanentwurfs und nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Aus Sicht des ADFC ist der Entwurf des Regionalplans änderungsbedürftig. Folgend dargestellte Änderungen sind in den Regionalplan aufzunehmen.

Textergänzungen bzw. Streichungen des ADFC werden *kursiv blau* in den Originaltext eingefügt. Um die Bezüge der Begründungen zu verdeutlichen, werden sie hier unmittelbar nach den jeweiligen Grundsätzen und Zielen eingeordnet.

Ergänzende Stellungnahmen oder Hinweise des ADFC werden extra gekennzeichnet.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Christoph Waack
Vorsitzender des ADFC Leipzig e.V.

**Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Leipzig e.V.**
Peterssteinweg 18
04107 Leipzig

Dr. Christoph Waack
Vorsitzender

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

Leipziger Volksbank

IBAN:

DE39860956040307228068

BIC: GENODEF1LVB

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

3.8 Fahrradverkehr

Karte Vorbehaltsgebiete Korridor Neubau (Radverkehr) sind in Karte 14 „Raumnutzung“ festgelegt.

Stellungnahme ADFC:

Der ADFC Leipzig beantragt hierzu die Festlegung weiterer Abschnitte. Diese ergeben sich aus der Analyse verschiedener Planungskonzepte und Zuständigkeiten (SNR, RVK's der Stadt und Landkreise, LASuV: (nicht) geplante straßenbegleitende Radwege). In Analogie zum in Karte 14 eingezeichneten VBG Neubau am Elster-Saale-Kanal, beinhaltet die Aufstellung des ADFC neben reinen Neubauabschnitten auch den radfahrgerechten Ausbau vorhandener Wegestrukturen in sensiblen Räumen. Zur Aufstellung und Begründung der 13 Abschnitte s. Anlage 1¹.

Das „SachsenNetz Rad“ ist in Karte 17 „Erholung und Tourismus“ nachrichtlich dargestellt.

Hinweis Radfernwege, Regionale Hauptradrouten und Sonstige Strecken bilden das „SachsenNetz Rad“.

Begründung zu 3.8 Fahrradverkehr

Begriff

Radfernwege sind benannte Routen für den Radtourismus mit landesweiter Bedeutung. Sie folgen dem Lauf von Flüssen, sind länderübergreifend oder haben einen inhaltlichen Schwerpunkt. Darüber hinaus haben sie eine für das Radfernwandern geeignete Länge, erschließen große Teile Sachsens für den Radtourismus und eignen sich für eine touristische Vermarktung.

Regionale Hauptradrouten sind von regionaler Bedeutung und tragen einen Namen, unter dem sie durch die jeweilige Region touristisch vermarktet werden (können).

Sonstige Strecken ergänzen die Radfernwege und Regionalen Hauptradrouten zu einem geschlossenen Netz. Sie dienen vornehmlich der Erschließung wichtiger touristischer Schwerpunkte mit überregionaler und landesweiter Bedeutung sowie der Anbindung an Bahnhöfe, Fähren und andere Verknüpfungspunkte.

G 3.8.1 In der Region ist ein flächendeckendes, mit den angrenzenden Regionen abgestimmtes Radwegenetz für den Alltags- und Freizeitradverkehr sowie Radtourismus zu schaffen und auszubauen.

Z 3.8.2 Das touristische Hauptradroutennetz „SachsenNetz Rad“ soll innerhalb der Region erhalten, verbessert und weiter ausgebaut werden.

Begründung zu Grundsatz 3.8.1 und Ziel 3.8.2

Der Alltagsradverkehr und der touristische Radverkehr nehmen einen steigenden Anteil am Verkehrsgeschehen ein. Zur Förderung dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels ist die weitere Entwicklung und der Ausbau des bestehenden Radverkehrsnetzes in den Regionen, die Schaffung von Serviceeinrichtungen (z. B. Abstellanlagen) und die Wegweisung auf der Grundlage einer aktuellen Bestands- und Bedarfserfassung (~~für touristische und straßenbegleitende Radwege~~) und aktueller Planunterlagen voranzutreiben. Dabei sind die Netzgestaltung zu optimieren und die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln und die Ausstattung zu verbessern. Die Koordinierung der Aktivitäten innerhalb und zwischen den Regionen ist dabei zu optimieren. Die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sind auf der Grundlage *einschlägiger Vorschriften der Radverkehrs- und Netzplanung (ERA, RIN) und* abgestimmter Konzepte umzusetzen.

Grundlage für das Handeln ist die „Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014“ (Beschluss der Sächsischen Staatsregierung vom 15. April 2014). Die Konzeption enthält die politische Zielstellung des Freistaates zur umfassenden Förderung des Radverkehrs im Alltag sowie des touristischen Radverkehrs. Sie richtet sich vorrangig an die Behörden des Freistaates, der Landkreise und Kommunen sowie die Tourismusverbände und Aufgabenträger des ÖPNV. Sie ist Leitlinie und damit auch Grundlage für die Erstellung der Radverkehrskonzeptionen und –netzplanungen der Landkreise und der kreisfreien Stadt Leipzig. Die Radverkehrskonzeptionen sollen den Alltagsradverkehr und den Radtourismus deutlich stärken. Ziel ist es, das Radfahren attraktiver und sicherer zu gestalten, die Serviceangebote weiter zu verbessern und die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger zu fördern. Ein besonderes Anliegen ist die bessere Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV. Das SachsenNetz Rad soll eine Premiummarke für den touristischen Radverkehr werden.

¹Anlage 1: RP Westsachsen Radverkehr Vorschläge ADFC 2018-03-29.pdf

Die Plansätze G 3.8.1 und Z 3.8.2 richten sich an die öffentlichen Planungsträger, die geplanten und bestehenden Radverkehrsverbindungen entsprechend der Konzeption zu berücksichtigen, umzusetzen sowie ganzheitlich und räumlich übergreifende Radverkehrsplanungen zu erarbeiten. Dabei sollen die Wegeführungen des SachsenNetz Rad überprüft, ggf. optimiert und entsprechend ihrer Funktion entwickelt und ausgestaltet werden, so dass sie von vielen Nutzergruppen angenommen werden. Umwegige Routenführungen sind zu vermeiden. Radfahren in der Planungsregion soll als komfortables Landschaftserlebnis mit großem Aktionsradius unterstützt und durch Verknüpfung mit lokalen Radwegen Sehenswürdigkeiten vor Ort thematisch präzise erschlossen werden. Zielorientierte, gut ausgebaute touristische Hauptradrouten abseits großer Straßen sind von sich aus attraktiv und bedürfen keiner speziellen Sehenswürdigkeiten. Durch ihre Funktionalität fördern sie zugleich den Alltagsradverkehr. Auch Rundkurse und Fluss-Radwege sollen zumindest in wesentlichen Abschnitten Verbindungsfunktion und Qualitätsziele der Premiummarke SachsenNetz Rad erfüllen. Attraktive Radwege können durch Trassierung und Gestaltung einen angemessenen Landschaftsbezug herstellen und dabei eine Lenkungswirkung zum Schutz sensibler Räume und Wege entfalten. Die Weiterentwicklung des Regionalen Radverkehrsnetzes dient auch der Stärkung der Tourismusgebiete und –schwerpunkte.

Angesichts der fortschreitenden Verzahnung von Arbeit und Freizeit sowie zur Nutzung von ressourcenschonenden Synergieeffekten sind die radtouristischen Netze stärker mit den Belangen des Alltagsradverkehrs abzugleichen. Eine höherwertige Verbindungs- und Ausbauqualität trägt auch den steigenden Anforderungen an Radtourismus und Freizeitaktivitäten sowie der zunehmenden E-Bike-Nutzung Rechnung. Dem ländlichen Wegebau kommt dabei eine besondere Funktion zu.

Die Umsetzung der Radverkehrskonzeptionen soll unter Berücksichtigung von „Qualitätsstandards im SachsenNetz Rad“ (gemeinsamer Erlasses von SMWA und SMUL vom 11.03.2005) erfolgen, welche auch Lösungsvorschläge zur Umsetzung von Radrouten in ökologisch sensiblen Gebieten beinhalten. *Die Versiegelungswirkung von Asphaltdecken gegenüber hochbelasteten Radwegen mit ungebundenen Decken wird zumeist überschätzt². Flächensparende Asphaltbauweise schützt den Untergrund vor extremer Nachverdichtung durch Radverkehr. Der Radwegkörper fungiert als Wasserspeicher, wenn er gleichzeitig als Versickerungskörper genutzt wird. Damit wird auch die Verschlammungsneigung der natürlichen Böden in Senken unterbunden. Ungebundene Deckenschichten sind für den Radwegbau weder Stand der Technik noch kostengünstig in der Unterhaltung.*

Die Radwegbreiten sind auf das notwendige Maß zu beschränken (Regelbreite gemäß ERA 2,50 m) und bieten damit Raum für die Wiederherstellung von Gehölzstreifen (s. Z 3.8.4). Als Multifunktionswege der Land- und Forstwirtschaft können größere Breiten bzw. breitere befestigte Bankette erforderlich sein.

Unabhängig davon sollen Radwege in Gewässerrandstreifen und auf Flussdeichen möglichst vermieden werden. Sind sie nicht vermeidbar, müssen sie technisch so gestaltet und ausgebaut werden, dass sie weder für die Benutzer noch für die wasserwirtschaftlichen Anlagen eine Gefahr bilden. Ggf. sollte auch auf die Mehrzwecknutzung vorhandener landwirtschaftlicher Wege und Straßen mit wenig Verkehr orientiert werden. Gleichfalls ist der zunehmenden Bedeutung von Trendsportarten wie „Inlineskaten“ Rechnung zu tragen (mögliche Mitbenutzung von Radwegen oder Ausführung geeigneter Wege in bituminöser Bauweise).

Der der Anlage von Radwegen vorausgehende Planungsprozess berücksichtigt in jedem Fall die naturschutzrechtlichen Anforderungen des Planungsgebietes und passt die Planung entsprechend an. Sofern eine naturschutzrechtliche Vereinbarkeit für die Anlage von Radwegen gegeben ist, ist die Anlage eines Radweges auch innerhalb eines Vorrang- oder Vorbehaltsgebiets Arten- und Biotopschutz raumordnerisch nicht zu beanstanden.

Die „Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014“ stellt das „SachsenNetz Rad“ dar. Dieses Netz bildet ein flächendeckendes Netz aus hochwertigen Strecken für den Radtourismus. Es weist künftig nach den „Richtlinien zur Radverkehrswegweisung im Freistaats Sachsen“ (Erlass des SMWA vom 07.01.2015) eine einheitliche Wegweisung auf. Das radtouristische Netz besteht aus Radfernwegen (Tab. 3.8-1), Regionalen Hauptradrouten (Tab. 3.8-2) und sonstigen Strecken (namentlich nicht benannt).

Tab. 3.8-1: Radfernwege in der Planungsregion Leipzig-West-sachsen nach der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014

Radfernwege		
Elberadweg*	Elsterradweg*	Mulderadweg*

Es wird angeregt, für den Elberadweg auf der ostelbischen Seite eine durchgängige Routenführung zu schaffen, so dass auch im Landkreis Nordsachsen eine beidseitige Route ausgewiesen werden kann.

² [BMVBS-finanzierte Studie zur Versiegelungswirkung von Radwegen, 31.07.2009](#)

Tab. 3.8-2: Regionale Hauptradrouten in der Planungsregion Leipzig-West Sachsen nach der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014

Regionale Hauptradrouten		
Altenburg-Colditz*	Jahnatal-Radrouten	Pleißeradweg*
Äußerer Grüner Ring**	Leipzig-Elbe-Radrouten	Radroute Berlin-Leipzig*
Dahlener-Heide-Radrouten	Mulde-Elbe-Radrouten	Radroute Kohle Dampf Licht*
Döllnitztal-Radrouten	Neuseenland-Radrouten	Torgischer Radweg
Elster-Saale-Kanal* (Planung)	Parthe-Mulde-Radrouten	Wyhratal-Radrouten
Elster-Saale-Radwanderweg*		

Nach LEP G 3.8.1 sollen in den Regionalplänen die Radfernwege und regionalen Hauptradrouten unter Berücksichtigung der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen in geeigneter Form raumordnerisch gesichert werden. Dazu erfolgen zeichnerischen Festlegungen als Vorbehaltsgebiete Korridor Neubau (Radverkehr) in Karte 14 „Raumnutzung“.

Festlegungskriterien

- Einstufung als Radfernweg oder Regionale Hauptradroute
- Neubau oder Neubau resultierend aus Optimierungsbedarf von Bestandsstrecken

Grundlagen

- Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen
- Radverkehrskonzeptionen der Landkreise Leipzig und Nordsachsen

Z 3.8.3 Der Radverkehr soll zu einer verbesserten Flächenerschließung des ÖPNV beitragen. Dazu sind an geeigneten Haltepunkten des SPNV Bike-and-Ride-Einrichtungen zu schaffen oder auszubauen.

Z 3.8.4 Radwege sollen insbesondere im ländlichen Raum so angelegt werden, dass die Verbindung zwischen den Gemeindeteilen und den Versorgungs- und Siedlungskernen verbessert wird. *Historische Wege- und Landschaftsstrukturen sind dabei zu stärken.*

Begründung zu Ziel 3.8.3 und Ziel 3.8.4

Viele Dörfer, insbesondere im ländlichen Raum, sind nicht ausreichend durch ÖPNV-Angebote verbunden. Daraus ergeben sich Möglichkeiten des Radverkehrs im Zusammenwirken mit dem ÖPNV. Einerseits wird der Aktionsradius des Radfahrers durch die höhere Reisegeschwindigkeit des ÖPNV vergrößert, andererseits die Flächenerschließung des ÖPNV gegenüber fußläufigem Haltestellenzugang auf die etwa zehnfache Fläche erweitert. Damit können dem ÖPNV neue Kunden zugeführt werden.

Durch ein kommunales Radwegenetz, das vor allem die zentralen Einrichtungen und solche mit viel Publikumsverkehr miteinander verbindet, kann der Gebrauch des Fahrrads erhöht werden. Dabei sind insbesondere Schulen, Bildungseinrichtungen sowie Sport- und Freizeitanlagen mit Radverkehrsanlagen anzubinden. An diesen zentralen Einrichtungen sind in ausreichender Zahl Abstellanlagen einzurichten.

Bei der Verbindung zwischen Gemeindeteilen sind vorhandene Gemeindewege sowie land- und forstwirtschaftliche Wege einzubeziehen, die dafür geeignet sind, da diese ein geringes Verkehrsaufkommen haben.

Radwege abseits von Straßen sind wesentlicher Teil der ökologischen Mobilität des Umweltverbundes. Sie dienen der regionalen und nähräumigen Vernetzung des ländlichen Raumes im Einklang mit den Zielen des Natur- und Landschaftsschutzes. Besondere Bedeutung kommt ihnen beim Erhalt bzw. Wiederherstellung historischer Wege- und Gehölzstrukturen zu. Gemäß G 4.1.1.2 soll ein Netz von Saum- und Gehölzstrukturen strukturarme Ackerfluren gliedern, um bestehende Flurgehöle und Waldbestände miteinander zu verknüpfen.

Die Bewahrung der Kulturlandschaft in ihrer naturräumlichen Eigenart und landschaftlichen Erlebniswirksamkeit mit ihren charakteristischen Nutzungsformen und typischen Landschaftselementen (Z 4.1.1.6) kann durch Radwege funktional unteretzt werden. So können auch Obstbaumalleen wieder entstehen, die durch intensive Landwirtschaft und Straßenausbau weitgehend verloren gegangen sind. Ein hochwertiger Wegebau in Asphaltbauweise verknüpft mit der Anreicherung von Hecken und Flurgehölen (Z 4.1.1.3), dient dem Radverkehr und Naturschutz gleichermaßen.

Die unmittelbare Erlebbarkeit des ländlichen Raumes stärkt Identifikation und Wertschätzung. Radverkehrsförderung ist somit ein wichtiger Bestandteil der regionalen Wirtschaftsförderung. Gemäß G 4.1.1.11 ist um die Stadt Leipzig ein „Grüner Ring“

weiterzuentwickeln, der vielgestaltige Landschaftsbereiche vernetzt, die Umweltqualität sowie die Voraussetzungen für die landschaftsbezogene Naherholung weiter verbessert und in der Kernstadt fortgesetzt wird.

G 3.8.5 Radwege sollen bei vorliegendem Bedarf beim Neubau und Ausbau von klassifizierten Straßen geplant und nach Möglichkeit zeitgleich mit der Baumaßnahme realisiert werden.

Begründung zu Grundsatz 3.8.5

Das Fahrrad kann in einem Einsatzbereich bis zu Entfernungen von etwa 10 km als ökologisch und ökonomisch sinnvollstes Verkehrsmittel angesehen werden. Es zeichnet sich durch Emissionsfreiheit, Energie- und Rohstoffersparnis, geringen Flächenanspruch, ein hohes Maß an Verfügbarkeit und einen geringen öffentlichen und privaten Aufwand aus. Die Voraussetzungen für den Radverkehr sollen deshalb in der Region verbessert werden. Dazu können auch straßenbegleitende Radwege dienen.

Straßenausbau stellt hinsichtlich des Radfahrens im Mischverkehr häufig eine Verschlechterung dar. Größere Fahrbahnbreiten und Kurvenradien führen zu stärkerer Verkehrsbelastung mit höheren Kfz-Geschwindigkeiten und kritischen Überholvorgängen. Die resultierende Notwendigkeit straßenbegleitender Radwege hat weitere Aufwendungen, Eingriffe und Flächenverbrauch zur Folge. Anstelle Straßenausbau sind deshalb radverkehrsverträgliche und landschaftsschonende Alternativen zu untersuchen (z.B. Deckensanierungen im Bestand, Markierungen und Geschwindigkeitsbegrenzungen). Zugleich ist das Wegenetz abseits von Straßen radverkehrstauglich auszubauen (s. Z 3.8.4).

G 3.8.6 Die Planung und Realisierung von Radschnellwegen soll unterstützt werden.

Begründung zu Grundsatz 3.8.6

Radschnellwege sind Radverkehrsverbindungen, die direkt geführt und qualitativ hochwertig Wohn- und Gewerbegebiete bzw. Stadtzentren miteinander verknüpfen. Ihr besonderes Merkmal ist die Möglichkeit einer gleich bleibenden Fahrgeschwindigkeit mit relativ geringem Energiebedarf, was durch Kreuzungsfreiheit, Geradlinigkeit bzw. große Kurvenradien, durch gute Oberflächenbeschaffenheit und größere Radwegbreiten erreicht wird. Sie können dazu beitragen, den Kfz-Pendlerverkehr zu reduzieren.

Vom Freistaat Sachsen³ wurden u.a. folgende Verbindungen an das BMVI gemeldet mit Umsetzungszeitraum bis 2025:

- *Leipzig - Schkeuditz - Halle*
- *Leipzig – Markkleeberg*

Die Realisierung von Radschnellwegen über längere Distanzen soll auf der Grundlage von Potentialanalysen und Variantenuntersuchungen erfolgen.

Informelle Routenvorschläge und Untersuchungskorridore zu Radschnellwegen in der Region Leipzig hat der ADFC Leipzig erarbeitet. Sie sind nachrichtlich in Anlage xx⁴ beigefügt.

Anmerkung ADFC:

Die Karte wurde vom ADFC in Abstimmung mit der Stadt Leipzig erstellt. Sie kann auch als externer Link oder als Quellenangabe dem Regionalplan beigefügt werden.

29.03.2018



Dr. Christoph Waack
Vorsitzender des ADFC Leipzig e.V.

³ Anlage 2: SMWA; Bedarf und Förderung von Radschnellwegen in Sachsen, Kleine Anfrage 6/8151, 08.02.2017

⁴ Anlage 3: Radschnellwege Region Leipzig, Informelle Routenvorschläge, ADFC Leipzig, 07.06.2017