



Member of the  
European Cyclists' Federation (ECF)



**Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club 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 (neu!)**

Leipziger Volksbank

IBAN:

DE39860956040307228068

BIC: GENODEF1LVB

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

## Stellungnahme

Leipzig, 26.04.2018

An die  
Stadt Leipzig  
Amt für Umweltschutz  
04092 Leipzig

Per e-mail an: [umweltschutz@leipzig.de](mailto:umweltschutz@leipzig.de)

### Stellungnahme des ADFC Leipzig zur Fortschreibung des LRP

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ADFC Leipzig nimmt im Folgenden zum Entwurf des Luftreinhalteplanes in dem zur Öffentlichkeitsbeteiligung bereitgestellten Arbeitsstand vom 01.03.2018 Stellung. Wir bedauern, dass die Vorteile der beim Start der Fortschreibung 2015 geplanten Zusammenführung mit dem Lärmaktionsplan offenbar ungenutzt bleiben.

Einige der 2015 übermittelten Anregungen, Hinweise und Maßnahmenvorschläge des ADFC, die bisher nicht in den Entwurf Eingang fanden, werden nochmals aufgegriffen, sofern sich entweder inzwischen neue Aspekte ergeben haben oder sie vermutlich durch Zuordnung zum Lärmaktionsplan unberücksichtigt geblieben sein könnten.

Mit freundlichen Grüßen,

gez. Jens Emmerich/AG Verkehr

# Methodische Anmerkungen

## Datengrundlage

Der ADFC Leipzig wurde im Juli 2015 zur Vorstellung des anlaufenden Verfahrens zur Fortschreibung des Luftreinhalteplanes (LRP) und Lärmaktionsplanes (LAP) der Stadt Leipzig eingeladen. Der jetzt, fast 3 Jahre später, vorgelegte Entwurf verwendet in weiten Teilen noch die damals vorgestellte Datengrundlage. Insbesondere wurden aktuelle Bevölkerungsprognosen, die einen steileren Anstieg der Anzahl der Wege und damit einhergehenden schlechteren Verkehrsfluss prognostizieren, kaum berücksichtigt. Das schmälert den Wert und die beeinträchtigt die Verbindlichkeit des Planes.

Auf Grund der veralteten Grundlagen des Entwurfs sind bereits mehrere Maßnahmen umgesetzt und können in der Perspektive nicht weiter vertieft werden. Daher sind die bereits umgesetzten Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan zu entfernen.

Bei manchen Maßnahmen müssten bereits die Untersuchungsergebnisse vorliegen. So z. B. bei der Fahrradmitnahme auf der Buslinie 196 und der Umrüstung der Regiobusse im Verbundgebiet.

In manchen Bereichen gibt es neuere Entwicklungen, die nicht berücksichtigt sind. Hierzu zählt bspw. das Projekt „Muldental in Fahrt“ sowie die Einführung des PlusBus-Netzes.

## Bewertung der Maßnahmen

Die Quantitative Bewertung von Maßnahmen nach Tab. 22 legt für nicht-lokal (urban) wirkende Maßnahmen die Schwelle für einen hohen Einfluss (+++) zu hoch. Setzt man z. B. die typischen Jahresmittelwerte für Hauptstraßen aus Abb. 28 stadtweit mit ca.  $25\mu\text{g}/\text{m}^3$  an, so entspräche dies einer 20%-igen bis 40%-igen Reduktion der Stickoxidbelastungen im Jahresmittel. Das wird keine Einzelmaßnahme, nicht einmal ein vollständiges Fahrverbot für den Kfz-Verkehr, leisten können. Die Nachweisgrenze liegt jedoch deutlich geringer, insofern sollte die Bewertung auf einer Skala neu vorgenommen werden, die eine bessere Wirkungsdifferenzierung der Maßnahmen erlaubt.

## Abstimmung der Maßnahmen mit dem Radverkehrsentwicklungsplan

“Dem Fahrrad bzw. dem Radverkehr fallen bei der Erreichung dieser Zielsetzung aufgrund

der weitestgehenden Lärm- und Schadstofffreiheit dieses Verkehrsmittels große Potenziale zu, die es durch die Etablierung von geeigneten Maßnahmen zu erschließen gilt.“

(Anregungen, Hinweise und Maßnahmenvorschläge des ADFC Leipzig, September 2015).

Eine Verringerung des Anteils des motorisierten Verkehrs an der gesamten Mobilitätsleistung zu Gunsten des Radverkehrs eliminiert unmittelbar und weitgehend proportional die verursachten Emissionen. Insbesondere entspricht daher das Ziel Z1, die Erhöhung des Radverkehrsanteils an den täglichen Wegen, vollständig der Zielstellung des Luftreinhalteplanes in Bezug auf den Beitrag des Radverkehrs. Daher sollten sich die Maßnahmen im Luftreinhalteplan aus den wirksamsten und im Beschlusszeitraum zumindest teilweise umsetzbaren Maßnahmen des Radverkehrsentwicklungsplanes ergeben, sofern sich seit Beschluss des Radverkehrsentwicklungsplanes 2012 keine wesentlichen neuen Erkenntnisse ergeben haben. Der vorliegende Entwurf lässt keine ausreichende dahingehende Abstimmung und Abwägung erkennen.

## **B-Maßnahmen**

### **B6 Anhebung der Parkgebühren auf öffentlichen Stellplätzen in der Zone 1 und 2**

Diese Maßnahme sollte um die Einführung von Parkgebühren in den Magistralen ergänzt werden.

### **B14 Herstellung von Straßenbahngleisen in Rasengleisbauweise**

Bei der Herstellung von Rasengleisen im urbanen Bereich ist eine dichte Folge von Querungsmöglichkeiten vorzusehen, die sowohl den Anforderungen des Fußverkehrs als auch des Radverkehrs genügt, d. h. sichere und bequeme Querungen auch mit Fahrradanhängern, Lastenrädern und Tandems ermöglicht.

### **B19 Bedarfsgerechte Erhöhung der Zahl an sicheren Stellplätzen für Fahrräder an Orten mit hohem Publikumsverkehr**

Für eine wirksame Förderung des Radverkehrs ist es zwingend notwendig, dass überall dort, wo Quell- und Zielverkehr besteht, sicheres Fahrradparken ermöglicht wird.

Zusätzlich zu den Schwerpunkten mit hohem Publikumsverkehr muss auch im Bestand in den Quartieren das Fahrradparken verbessert und bei Neubau das Fahrradparken als

integraler Bestandteil mitgedacht werden. Darüberhinaus ist darauf hinzuwirken, dass nahe Geschäften, Serviceeinrichtungen und Arbeitgebern flächendeckend hinreichend Leipziger Bügel zur Verfügung stehen.

## **B20 Nutzungsgerechte Instandhaltung stark frequentierter Wege durch Auwald und Parkanlagen**

Die Leipzig durchziehenden Grünzüge bieten ein hohes Potential für attraktive Verbindungen abseits der emissionsbelasteten Straßen und damit für die Verringerung des MIV. Dazu sind zwei Voraussetzungen nötig: Zum Einen müssen die Wege sinnvoll geführt und in das Hauptnetz für den Radverkehr integriert sein, zum Anderen eine attraktive Qualität aufweisen. Der vorliegende Entwurf ist in beider Hinsicht überarbeitungsbedürftig. Eine ausführliche Darstellung der u.g. Punkte findet sich in der als Anhang beigefügten Präsentation "Leitbild und Wegebau".

### **Abstimmung mit dem Hauptnetz für den Radverkehr – die richtigen Wege bauen**

Der vorliegende Entwurf zum Hauptnetz für den Radverkehr (vgl. dazu VI-F-02162-AW-01 und VI-A-05155-VSP-01) umfasst auch ein Zielnetz für die Wege im Auwald und in Parks. Dieses ist aus einer Analyse der Quellen und Ziele unter der Maßgabe der Stärkung des Schutzes sensibler Bereiche durch Bündelung auf gut auszubauende Hauptrouten entstanden. Etliche der in Anhang C, Karte 36 aufgeführten Wegabschnitte stehen in erheblichem Maß dieser Zielstellung entgegen und sind daher nicht Bestandteil des entworfenen Zielnetzes.

Karte 36 ist durch eine mit dem Hauptnetz Rad abgestimmte Bedarfsanalyse zu ersetzen. Sofern dies nicht bis zur Fertigstellung des LRPs zu bewerkstelligen ist, sollte Karte 36 entfernt und der erste Handlungsschritt durch "Erstellung einer Liste prioritärer Maßnahmen aus dem Hauptnetz für den Radverkehr" ersetzt werden.

### **Leitbild für den Wegebau – die Wege richtig bauen**

Die im Entwurf gemachte pauschale Festlegung "Einer wasserdurchlässigen Oberfläche (z. B. sandgeschlämmte Schotterdecke bei Waldwegen) ist der Vorrang zu geben." sollte zugunsten der vorstehenden Festlegung "Über die Art der Oberflächenbefestigung ist im Einzelfall zu entscheiden." entfallen.

Die Bauweise eines Weges hat entscheidenden Einfluss darauf, ob er den beabsichtigten Zweck erfüllt. Vorzugslösung für den Radverkehr ist dabei die Asphaltbauweise, die ganzjährig und weitgehend witterungsunabhängig hohe Qualität bietet, einfach und preiswert zu unterhalten ist und somit langfristig eine kostengünstige Bauweise darstellt. Die im Vergleich zu anderen Bauweisen gegebenenfalls höheren Investitionen sind im Gegensatz zum Unterhalt oft förderfähig.

Gerade in den feuchten Bereichen der Leipziger Auen lassen sich wassergebundene Decken dagegen kaum mit vertretbarem Aufwand unterhalten. Der 2015 gebaute Abschnitt des Parthe-Mulde-Radwegs im Abtnaundorfer Park sei beispielhaft genannt. Dieser war bereits wenige Wochen nach Freigabe weitgehend sanierungsbedürftig.

Durch einen entsprechenden Ausbau gezielt auf den Haupttrouten lässt sich eine Bündelung erreichen, die besonders sensible Bereiche vom zunehmenden Radverkehr entlastet. Des Weiteren wirkt er der Aufweitung der Wege um Schlammlöcher herum wirkungsvoll entgegen.

Das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern führt zur Versiegelungswirkung aus:

“Radwege mit asphaltierter (gebundener) Deckschicht stellen keine Versiegelung der Landschaft dar. Radwege mit ungebundenen Materialien wie Splitt, Schotter, Sand oder Brechgut aus Abrissobjekten sind keine ökologisch begründbaren Alternativen.

Zu diesem Ergebnis kommt eine BMVBS-finanzierte Studie zur Versiegelungswirkung von Radwegen anhand der Messung und dem Vergleich von Daten zur Bodenverdichtung und zum Wasserhaushalt unter Radwegen, im Böschungsbereich und im angrenzenden natürlichen Gelände.”

Die Studie ist auf <https://www.regierung-mv.de/Landesregierung/em/Infrastruktur/Radverkehr/Studie-zur-Versiegelungswirkung-von-Radwegen> veröffentlicht.

Durch eingefärbten Asphalt lassen sich auch in denkmalgeschützten Bereichen vorteilhafte Wegebefestigungen realisieren.

## **B21 Finanzielle Förderung von Elektro-Fahrrädern**

Die Förderung von Elektro-Fahrrädern wird als weitaus effizienter als Maßnahmen für die Förderung von KFZ-Elektromobilität eingeschätzt. Für Leipzig ist sie jedoch unter Berücksichtigung der Gesamtökobilanz von (S-)Pedelecs zur reinen Personenbeförderung

nur dann gerechtfertigt, wenn durch flankierende Maßnahmen, z.B. Vereinbarungen im Rahmen von betrieblichen Mobilitätskonzepten, eine zusätzliche Reduzierung von PKW-Fahrten erwartet werden kann.

Eine Konzentration auf die Förderung elektrounterstützter Lastenräder scheint in jedem Fall sinnvoll.

### **B23 Weiterer Ausbau des Radwegenetzes und Herstellung eines zusammenhängenden Hauptradnetzes, Vernetzung von Wegen abseits der Straßen**

Ein durchgehendes, zügig, sicher und bequem zu benutzendes Radverkehrsnetz ist der wichtigste Faktor für die Förderung des Radverkehrs. Insofern ist die Wirkung von B23 weitaus höher einzuschätzen als z.B. die von B11. Verlagerungseffekte von mehreren Prozentpunkten am Modal Split sind bei konsequenter Umsetzung zu erwarten und sollten auch quantitativ den '++'-Bereich erreichen können, was im Vergleich zu anderen derart bewerteten Maßnahmen offensichtlich unterschätzt wird. So ist das Reduktionspotential von B13 aufgrund des kleinen Anteils an den Gesamtemissionen und der bereits weit fortgeschrittenen Umstellung auf EEV-Fahrzeuge/Hybridfahrzeuge/Euro-V-Fahrzeuge (vgl. S.8 des Nachhaltigkeitsberichtes 2017) vergleichsweise gering.

Die Erläuterungen zu B23 bleiben jedoch weit hinter den Beschlusspunkten des RVEP zurück. Die beispielhaft genannten Maßnahmen sind tatsächlich eher weniger wirksam, da sie fast ausschließlich Wege in der Peripherie betreffen. Der Fokus sollte jedoch zunächst auf dem IR-II/IR-III-Netz entsprechend B18 des RVEP liegen.

Wir schlagen daher alternativ zu B23 eine Aufnahme konkreter Teilmaßnahmen in den LRP anhand der Netzkategorien der im Entwurf vorliegenden Hauptradnetzplanung (vgl. dazu VI-F-02162-AW-01 und VI-A-05155-VSP-01) vor, so z. B. die Beseitigung von 75% der Netzlücken und Führungsmängel im IR-III-Netz. Dabei kommt eine differenzierte Zuordnung zu B- und C-Maßnahmen infrage.

### **B34 Unterstützung nachhaltiger Mobilitätskonzepte auf Quartiersebene – autoarmes Wohnen und Arbeiten**

Im Zug des Wachstums der Stadt werden zahlreiche Quartiere neu erschlossen oder umgenutzt. B34 muss derart konkreter gefasst werden, dass jedes neue Quartier, in dem mehr als 100 Wohneinheiten entstehen, ein Verkehrskonzept erhält. Dieses umfasst

mindestens die Ablöse von Stellplätzen, das Fahrradparken, Carsharing, die Erschließung und Durchlässigkeit für Fuß- und Radverkehr sowie die Erschließung mittels öffentlicher Verkehrsmittel.

### **B36 Erhöhung des Grünanteils in der Nähe stark**

#### **Luftschadstoffemittierender Verkehrswege mittels Kompensation**

Als Kompensationsmöglichkeiten sollten nahegelegene Nebenstraßen explizit mit aufgenommen werden. Hierdurch werden nicht nur Eingriffe lokal teilweise kompensiert, sondern bieten auch städtebauliche Aufwertungsmöglichkeiten bspw. durch Kombination von Bäumen mit Gehwegnasen, Leipziger Bügeln und Sitzgelegenheiten. Die einhergehende lokale Klimaverbesserung wirkt sich zudem positiv auf die Radverkehrsbedingungen aus.

## **C-Maßnahmen**

### **C3 Etablierung von E-Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr**

Die hiermit erreichbare NOx-Reduktion lässt sich aus o. g. Gründen nur schlecht tabellarisch im angelegten Maßstab abbilden, hat aber das Potential, gerade im hoch belasteten Innenstadtbereich einen signifikanten Beitrag zur Reduktion der vielen Kurzsteckenfahrten von Zustellern zu leisten. Wie Pilotprojekte z. B. von UPS in München (Modellprojekt City2Share) zeigen, ist dies kurzfristig umsetzbar und ökonomisch für die Unternehmen sinnvoll. Insofern sollte dies eine B-Maßnahme werden.

## **Weitere Maßnahmen**

Wir schlagen weitere Maßnahmen zur Aufnahme in den Plan vor, die wir für relevant und umsetzbar halten.

### **Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs durch Angebote und Informationen für Bürger und Unternehmen**

1. Öffentlichkeitswirksame Informationen für Unternehmen, Dienstfahrräder in ihren Fahrzeugpool aufzunehmen.
2. Öffentlichkeitswirksame Kampagne zur Information über steuerliche Abschreibungsmodelle bei der Anschaffung eines privat genutzten Dienstrades

(sog. Bike Leasing)

3. Förderung des Jobtickets auch für kleinere Unternehmen mit weniger als 50 Arbeitnehmern.

## **Maßnahmen zur Verbesserung und Anpassung der baulichen Infrastrukturen**

4. Weitere Ausweisungen und Kontrolle von Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30) auch in Erschließungsstraßen.
5. Straßen in Wohngebieten von Durchgangs- bzw. Schleichverkehr entlasten und Quartiersgedanken stärken.

Dies kann durch bauliche Gestaltung des Straßenraumes, durch Unterbrechung der Durchgängigkeit für MIV sowie durch die Ausweisung von Fahrrad- oder Einbahnstraßen erfolgen. Durch Unterbindung von Schleichverkehr mit baulichen Mitteln z.B. Unterbrechung der Durchgängigkeit für MIV wird eine Verbesserung der Luftqualität in den Wohngebieten durch Verringerung des Kfz-Verkehrs erreicht. Auch in den Hauptverkehrsstraßen kann durch Wegfall von Knotenpunkten/Einmündungen eine Verstetigung des Verkehrsflusses erzielt werden.

6. Belagsanierung (Asphaltierung) im Fahrbereich der Fahrbahnen des Nebenstraßennetzes

Durch Belagsanierung erfolgt eine Attraktivierung des Radfahrens sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit. Dadurch können attraktive Verbindungen insbesondere dort geschaffen werden, wo sie nicht für den MIV durchlässig sind, so wie bspw. die Maßnahme in der Holbeinstraße als Umleitungsstrecke für die Könnertitzstraße neue Wegebeziehungen über den Limburger Steg nutzbar gemacht hat.

## **Maßnahmen in Verbindung mit dem ÖPNV**

7. Sanierung verschlissener Beläge im Gleisbereich und Ausbau alter Gleisanlagen zur Verringerung des Sturzrisikos von Radfahrenden und zur Freihaltung der Radfahrstreifen, z.B. Hermann-Liebmann-Straße und Zweinaundorfer Straße.