

Radverkehrs- entwicklungsplan 2010 – 2020 der Stadt Leipzig

beschlossene Fassung
vom 20.06.2012



Stadt Leipzig

Dezernat Stadtentwicklung und Bau

0.1 Vorbemerkung

Der Entwurf des Radverkehrsentwicklungsplans für den Zeitraum 2010 bis 2020 wurde im Herbst 2010 zur Öffentlichkeitsbeteiligung in das Internet auf der Seite der Stadt Leipzig eingestellt. Schon bei der Erstellung des Entwurfes hatte es im ersten Halbjahr 2010 eine umfangreiche Beteiligung der Öffentlichkeit gegeben. So fanden Veranstaltungen an der Volkshochschule, im Haus der Demokratie, ein Bürgerforum im Neuen Rathaus, Podiumsdiskussionen, eine Sprechstunde des Oberbürgermeisters, ein Infostand auf der Ökofete u.a.m. statt.

Im Juni 2010 trat erstmals der Runde Tisch Radverkehr zusammen, der einem breiten Kreis von Initiativen und Aktiven die Möglichkeit gibt, mit Vertretern der Fraktionen des Stadtrats und der Verwaltung ins Gespräch zu kommen, um die strategische Ausrichtung der Radverkehrsförderung der nächsten Jahre zu beraten.

Der Entwurf des Radverkehrsentwicklungsplans wurde schließlich in den zuständigen Fachausschüssen, den Stadtbezirksbeiräten und den Ortschaftsräten diskutiert, beraten und votiert. Der Zeitraum für Hinweise und Anmerkungen aus der Bevölkerung wurde auf mehrfachen Wunsch vom 25.10.10 bis 26.11.10 auf den 15.12.10 verlängert. Über 100 Zuschriften, Stellungnahmen und E-Mails mit über 1.000 Einzelhinweisen zum Entwurf sind eingegangen und wurden abgewogen. Das Ergebnis der Abwägung ist dem Abwägungsprotokoll der Anlage der Beschlussvorlage des Radverkehrsentwicklungsplans zu entnehmen.

Viele Hinweise von Bürgern gab es zu einzelnen Fragen der Radverkehrsführung „vor der Haustür“, die im Einzelnen nicht die Maßstabebene des Radverkehrsentwicklungsplans betrafen, aber als Einzelthemen durch die Verwaltung weiterverfolgt und geprüft werden. Themen und Fragen, die auf die strategische Ausrichtung des Radverkehrs eingehen, wurden berücksichtigt und soweit möglich im Radverkehrsentwicklungsplan aufgenommen. Bei Maßnahmen, die außerhalb des Betrachtungszeitraums des Radverkehrsentwicklungsplans liegen, wurde entschieden, inwieweit vorbereitende Maßnahmen in den nächsten Jahren ggf. erforderlich sind, um eine spätere Realisierung zu ermöglichen. Diese Maßnahmen wurden dann in der Regel als „ergänzende Maßnahmen“ aufgenommen und sind in den Plänen dargestellt. Hierzu gehört beispielsweise nach Inbetriebnahme des City-Tunnels eine zukünftige Nutzung nicht mehr erforderlicher Bahntrassen als Radwege. Des Weiteren wurden die im Handlungskonzept von 2002 aufgeführten noch offenen Maßnahmen in den neuen Ortsteilen, deren Realisierung insbesondere von den Ortschaftsräten eingefordert wurde, entsprechend ihrer Zuordnung zum Haupt- oder Nebennetz überprüft und die Einordnung in die Maßnahmenlisten sowie deren Prioritätensetzung neu festgelegt.

Im Frühjahr 2011 sind noch einmal intensive Abstimmungen mit den Ämtern der Stadt, den Teilnehmern der Arbeitsgemeinschaft Radverkehrsförderung und mit den Vertretern des Umlandes sowie des Grünen Rings und Neuseenlandes geführt worden. Im Ergebnis wurde im Beschlusspunkt 11 die Umsetzung eines inneren Fahrradrings innerhalb des Promenadenrings ergänzt und der Beschlusspunkt 21 neu aufgenommen. Im Beschlusspunkt 21 wurde die Bedeutung des touristischen Radverkehrs neben dem Alltagsverkehr betont, der insbesondere bei der Entwicklung fahrradtouristischer Routen mit dem Umland

wichtig ist. Auf vielen Tourismusmessen wird mittlerweile die Rolle des Fahrrad-tourismus mit hohen Zuwachsraten als wichtiger Wirtschaftsfaktor herausge-stellt und als Ziele für Städtereisen und Kurzurlaube beworben.

Der Beschlusspunkt 22 zur Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen wurde neu aufgenommen.

Neben wenigen redaktionellen Änderungen der Beschlusspunkte wurde das Ziel Z1 im Vergleich zum ursprünglichen Vorschlag des Entwurfes des Radver-kehrsentwicklungsplans geändert und auf den Zeitraum bis 2020 beschränkt. Statt der zunächst vorgeschlagenen 20 % Radverkehrsanteil an den täglichen Wegen bis 2020 sollten jetzt 18 % erreicht werden. Aus Sicht einer alleinigen Radverkehrsförderung scheint dies ein Rückschritt zu sein, allerdings ist es das Ziel der Stadt, den Umweltverbund insgesamt zu fördern. Das heißt, sowohl den Fußgängeranteil auf dem heutigen Niveau von rund 27 % der täglichen Wege zu halten, den ÖPNV-Anteil auf 25 % zu steigern als auch Radverkehr auf 18 % zu erhöhen. Im Zuge des mehrheitlich angenommenen Änderungsan-trages AA 2 zum Beschluss des Radverkehrsentwicklungsplans wird die Ziel-größe für 2020 auf 20 % festgesetzt.

Sollte das Ziel erreicht werden, würde das bedeuten, dass im Vergleich zur heutigen Situation rund ein Viertel der heute mit dem Pkw erledigten Wege zu-künftig mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden und der Anteil des Umweltverbundes bei ca. 70 % der täglichen Wege liegen wird. Aus Sicht des Umweltschutzes ist dies sicher zu begrüßen, allerdings gibt es mehre-re gesellschaftliche Trends, die dem Ziel entgegenstehen und die bei einer frei-en Mobilitätswahl des Einzelnen zu berücksichtigen sind. Neben dem demogra-fischen Wandel und der älter werdenden Bevölkerung gibt es auch eine Ent-wicklung zu einem längeren Autobesitz bis ins hohe Alter und damit auch einer längeren Nutzung des Autos. Verstärkt wird diese Entwicklung vor allem, wenn es nicht gelingen sollte langfristig Strukturen der Nahversorgung für diesen Be-völkerungskreis zu erhalten und sich dadurch die Wege verlängern oder Ziele nicht mehr ausreichend mit dem ÖPNV erreichbar sind.

Ein zweiter starker Trend ist im Bereich der nachwachsenden Generation zu beobachten, die im Kinder- und Jugendlichenalter immer länger und häufiger durch Eltern zu ihren Zielen gebracht werden. Hier gehen Chancen für eine selbstbestimmte Mobilität und frühere Sozialisation der Kinder verloren, durch die es schwieriger wird, Kinder und Jugendliche für eine stärkere Nutzung des Umweltverbundes zu gewinnen. Die Heranwachsenden sollten so frühzeitig wie möglich eigene positive Erfahrungen bei der Verkehrsteilnahme im Umweltver-bund machen können. Vor diesem Hintergrund der gesamtgesellschaftlichen Entwicklung ist der Zielwert von 20 % Radverkehrsanteil als Ganzjahreswert sehr ambitioniert, kann aber auch, bei Umsetzung der Maßnahmen, insbeson-dere zu den Themen der Öffentlichkeitsarbeit, zusammen mit vielen Partnern gemeinsam erreicht werden.

Für das Ziel 2 „Senkung des relativen Unfallrisikos“ wurde, wie auch im Hand-lungskonzept zur Förderung des Radverkehrs von 2002, ein Zeitraum von 15 Jahren zu Erreichung vorgeschlagen, auch wenn das Zieljahr außerhalb des Betrachtungszeitraums des Radverkehrsentwicklungsplans liegt.

0.2 Veranlassung

Die Stadt Leipzig hat im Jahr 2002 mit dem Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs die Aufgaben und Maßnahmen zur Entwicklung und Förderung des Radverkehrs zusammengefasst und konzeptionell weiterentwickelt sowie Ziele und Maßnahmen für die folgenden Jahre fortgeschrieben. Mit dem Stadtratsbeschluss Nr. RBIII-1122/02 wurde das Handlungskonzept zur Grundlage der Arbeit der Stadt Leipzig auf dem Gebiet der Radverkehrsförderung ab 2002. Mit der Drucksache DS-Nr. III/2551 Radverkehrskonzept neue Ortsteile wurden Maßnahmen in den eingemeindeten Ortsteilen präzisiert und aufgenommen. Wesentlicher Bestandteil dieses Handlungskonzeptes war ein 20-Punkte-Programm zur Radverkehrsförderung, deren Umsetzung mit dem Radverkehrsentwicklungsplan 2010 – 2020 abgerechnet und den geänderten Rahmenbedingungen für das gesamte Stadtgebiet angepasst wird.

Zu den geänderten Rahmenbedingungen, die eine Fortschreibung des Handlungskonzeptes erforderlich machen, gehören neben der Aktualisierung des Handlungsbedarfes und des Bauprogramms mit Prioritätensetzung auf Grundlage der bisher umgesetzten Maßnahmen, Hinweise bzw. Empfehlungen, die sich aus dem Nationalen Radverkehrsplan 2002 – 2012 und der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen (2005) als neue Vorgaben und Standards ergeben. Des Weiteren zählen dazu die Novellierungen der Straßenverkehrsordnung (StVO 2009¹) und der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO 2009), Änderungen wesentlicher planerischer Grundlagen, die Ergebnisse der EU-zertifizierten Auditierung der Radverkehrspolitik der Stadt Leipzig aus dem Jahre 2009 (Bicycle Policy Audit, BYPAD) sowie Einflüsse aus der Kreisgebietsreform. Nicht zuletzt gehört dazu auch der steigende Einsatz von E-Bikes und Pedelecs (Fahrräder mit Voll-Elektromotor bzw. mit elektrischer Unterstützung) sowie mit den Auswirkungen des demografischen Wandels verbundene Veränderungen der Nutzungsschwerpunkte des Fahrrades.

Der vorliegende Radverkehrsentwicklungsplan steckt für die Stadt Leipzig Maßnahmen und Prioritäten für den Zeitraum bis 2020 ab, formuliert damit den Handlungsbedarf zur Förderung des Radverkehrs und soll Arbeitsgrundlage der Verwaltung für die zukünftige Radverkehrsförderung werden. Die Umsetzung der Maßnahmen ist auf das Erreichen der in Kapitel 2 dargestellten Ziele ausgerichtet.

Grundlagen der Fortschreibung des Handlungskonzeptes zur Förderung des Radverkehrs sind:

- Verkehrspolitische Leitlinien (1992),
- Unterzeichnung der Erklärung von Barcelona – Die Stadt und die Behinderten (1996),
- Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs (2002),
- Radverkehrskonzept neue Ortsteile (2002),
- Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum (2003),

¹ Die StVO-Novelle 2009 ist zurzeit wegen eines Zitierfehlers außer Kraft gesetzt worden. Es ist aber davon auszugehen, dass die insbesondere für den Radverkehr relevanten Regeln auch zukünftig Bestand haben werden. Die ebenfalls 2009 novellierte VwV-StVO 2009 bleibt davon unberührt weiterhin gültig.

- Umweltqualitätsziele und -standards für die Stadt Leipzig (2003),
- Klimaschutzprogramm der Stadt Leipzig (2005),
- Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt (2007),
- Fortschreibung Verkehrskonzept autoarme Innenstadt (2008),
- Sportprogramm 2015 für die Stadt Leipzig (2008),
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept SEKo (2009),
- Stadtentwicklungsplan Zentren (2009),
- Bicycle Policy Audit (BYPAD 2009),
- Luftreinhalteplan für die Stadt Leipzig (2009),
- Aktuelle Entwicklung der Verkehrsmittelwahl, festgestellt im System repräsentativer Verkehrsbefragungen (zuletzt in SrV 2008).

Als übergeordnete Planungen wurden berücksichtigt:

- Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen (2005),
- Nationaler Radverkehrsplan 2002 - 2012.

Verkehrssysteme sind ständig Veränderungen unterworfen. Diese können größere Umbruchsituationen, größere Bevölkerungsbewegungen in der Stadt (durch Umzüge in der Stadt oder Zuzüge von außen), neue Arbeitsplatzsituationen oder Arbeitsweisen (Schichtarbeit, Teleworking oder Arbeiten von zu Hause, Veränderung der Pendlerbeziehungen usw.) sowie demografische Effekte (Überalterung, Geburtenrückgänge oder -zunahmen usw.) sein.

Leipzig war in den letzten Jahrzehnten von vielen dieser Entwicklungen gekennzeichnet. In den letzten Jahren insbesondere von einem Zuzug (teilweise auch Umzug) vor allem in das erweiterte Stadtzentrum, häufig in den sanierten gründerzeitlichen Gebäudebestand, und einer deutlichen Abnahme der Arbeitslosigkeit von über 20 % Mitte der 2000er Jahre bis heute auf unter 13 %². Gleichzeitig gibt es in den Stadtteilen unterschiedlich stark ausgeprägte Tendenzen zur Überalterung und zu einer Verfestigung des Leerstandes, typischer Weise entlang der alten Geschäftsstraßen oder Magistralen, die als Hauptzufallsstraßen und wichtige Straßenbahntrassen in der Regel erst mit der Verlagerung von Durchgangsverkehrsanteilen und einer baulichen Aufwertung des Straßenumfeldes Chancen für neue Entwicklungen erhalten.

Auch auf diese Entwicklungen soll der aktualisierte Radverkehrsentwicklungsplan reagieren und Schwerpunkte zur Förderung des Radverkehrs setzen.

² 12,9 % für 31.12.2010

1. Einleitung

Radverkehrsförderung braucht Konzepte. Die im "Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs" [4] zusammengefassten und konzeptionell weiterentwickelten Aktivitäten wurden mit Stadtratsbeschluss Nr. RBIII-1122/02 seit 2002 zur Grundlage der systematischen Arbeit der Stadt Leipzig auf dem Gebiet der Radverkehrsförderung.

Rahmenbedingungen wandeln sich. Konzepte werden umgesetzt. Daher ist es notwendig, den aktuellen Handlungsbedarf zu ermitteln und die nächsten Schritte zu planen und bestehende Vorhaben an neue Rahmenbedingungen anzupassen. Seit 2009 wurde hierzu ein umfangreicher Abstimmungsprozess geführt. Die erreichten Ergebnisse bilden den Radverkehrsentwicklungsplan, welcher das Handlungskonzept aus dem Jahr 2002 aktualisiert bzw. weiter entwickelt.

Die Förderung des Radverkehrs als bedeutender Teil des Umweltverbundes³ ist eine wichtige Aufgabe kommunaler Verkehrsplanung und auch der Bundes- und Landesverkehrsplanung. Im Radverkehrsentwicklungsplan werden die Ziele (Z1 bis Z3), die Beschlüsse des Stadtrates zur Umsetzung (B1 bis B23) und die Festsetzungen (F4.1.1 bis F8.7.1) festgehalten.

Die zu beschließenden Ziele der Radverkehrsförderung beschreiben die strategische Ausrichtung des Konzeptes und sollen sich möglichst durch messbare Größen quantifizieren lassen. Sie erlauben damit eine Kontrolle der Zielerreichung. Andere, eher qualitative Ziele könnten auch festgelegt werden, lassen sich aber bezüglich ihres Zielerreichungsgrades nur schwer oder nur mit einem nichtvertretbar hohen Aufwand ermitteln und werden deswegen nicht als zu beschließende Ziele vorgeschlagen.

Die Beschlusspunkte im Einzelnen finden sich im Kapitel 3.3. Diese beziehen sich in der Regel auf einzelne oder mehrere Festlegungen aus den Kapiteln 4 bis 8.

Die Festlegungen beschreiben die einzelnen Aufgaben und Arbeitsschritte der Verwaltung und werden jeweils kurz erläutert und begründet. Sie sind Grundlage für die weitere Arbeit zur Förderung des Radverkehrs in Leipzig. Die wesentlichen Festlegungen sind Inhalt der Beschlusspunkte.

Gründe für eine Radverkehrsförderung gibt es viele. Leipzigs Topographie liefert Radfahrern durch die geringe Höhenentwicklung kaum Widerstände. Die Region ist relativ wenig windexponiert im Vergleich zu näher an der Küste liegenden Städten. Das Klima ist warm gemäßigt und relativ trocken. Die Fahrzeugverfügbarkeit ist mit 751 Fahrrädern je 1.000 Einwohner⁴ relativ hoch und die fahrzeugspezifischen Kosten je gefahrenem Kilometer sind im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln relativ gering. Radfahren hält gesund und erhöht die Fitness und ist bei nutzergerechter Gestaltung der Verkehrsanlagen, verkehrssicherem Fahrzeug sowie regelgerechtem Verkehrsverhalten der Verkehrsteil-

³ Unter dem Begriff Umweltverbund versteht man den nicht motorisierten Individualverkehr (Fuß und Rad) sowie den ÖPNV.

⁴ System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV 2008)

nehmer ein sicheres Verkehrsmittel. Die häufig angeführten Nachteile, wie Witterungsabhängigkeit, eingeschränkte Transportmöglichkeiten sowie höhere Verletzungsgefahr bei Unfällen, können heute bereits durch entsprechende Fahrzeugentwicklungen und Sicherheitszubehör, zumindest teilweise, kompensiert werden.

Radverkehr ist durch eine Vielzahl von möglichen Service- und Dienstleistungen ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, insbesondere für die klein- und mittelständische Wirtschaft. Bei einer weiteren Radverkehrsförderung ist mittelfristig von einer Zunahme des Fahrradbesitzes auf über 900 Fahrräder je 1.000 Einwohner auszugehen, d. h. einer Zunahme um ca. 78.000 Fahrräder (oder einer Steigerung von ca. 20 % des heutigen Fahrradbestandes) auf dann ca. 470.000 Fahrräder. Davon wird ein deutlich größerer Teil als heute aus hochwertigen Elektrofahrrädern und anderen Transport- oder Spezialfahrrädern bestehen.

Ebenfalls ist eine Zunahme des Fahrradtourismus zu erwarten, einer Sparte in der Tourismuswirtschaft mit den höchsten Zuwachsraten. Insbesondere nach den Boomzeiten der klassischen Radwanderwege entlang der großen Flüsse ist zu erwarten, dass zukünftig stärker themenbezogene Freizeitroutes in Städten oder Stadtregionen nachgefragt werden. Auch hier hat Leipzig mit Themen wie „via regia“ oder „via imperii“, „Kohle|Dampf|Licht“, „Napoleonradweg“ oder „Notenradweg“ größere Potenziale, die es zu entwickeln gilt.

Neue Dienstleistungen, wie der Verleih von Spezialfahrrädern, wie Lastenräder oder Rollfiets⁵ und Tandems für die Ausfahrt mit Behinderten oder Blinden und Elektrofahrräder für längere Touren am Wochenende oder Fahrradtaxi werden es in den nächsten Jahren von der Nische zum erfolgversprechenden Dienstleister schaffen. Bereits heute operierende Fahrradkuriere werden ihr Geschäft um das Zusatzangebot Kleingütertransport in zentralen Bereichen erweitern. Paketdienste, Handwerker und Pflegedienste werden für bestimmte Teilbereiche des Stadtgebietes (z. B. Innenstadt oder Stadtzentrum) Dienste mit Lastfahrrädern oder Fahrrad anbieten, um die Fixkosten für die Laufendhaltung von Lieferwagen und Pkw zu reduzieren und um dadurch wirtschaftlicher agieren zu können. Mit der Zunahme von Fahrrädern und dem Ersatz des Bestandes wird das Geschäftsvolumen von Fahrradverkauf und -wartung/-reparatur steigen.

Hinzu kommen alle Dienstleistungen um das Beherbergungs- und Gastgewerbe von Hotels und Pensionen, die sich mit speziellen Angeboten um Rad fahrende Touristen kümmern, bis hin zum Pannenservice oder Abschleppdienst, wenn das Etappenziel mal nicht erreicht werden kann.

Neben den genannten direkten wirtschaftlichen Effekten ist durch einen höheren Radverkehrsanteil auch eine Steigerung der generellen Lebensqualität in Leipzig zu erwarten, was zu einer Erhöhung der Attraktivität der Stadt und zu einer Verbesserung der Standortkriterien für die Ansiedlung von größeren und kleineren Wirtschaftsunternehmen führen wird.

Radfahren ist insbesondere im Vergleich zum MIV oder ÖPNV kostengünstig. Ein Fahrrad, das vier Jahre genutzt wird, kostet in dieser Zeit im mittleren

⁵ Kombination von Fahrrad und Rollstuhl

Preissegment ca. 700 bis 1.200 Euro⁶. Ein Pkw mit durchschnittlicher jährlicher Laufleistung kostet in der unteren Mittelklasse rund 500,- Euro pro Monat⁷. Auch die Jahreskarte der LVB für das Stadtgebiet ist im Vergleich zu den Kosten des Pkws mit rund 45,- Euro pro Monat (Stand März 2011) sehr günstig und billiger als die Kosten einer halben durchschnittlichen Tankfüllung.

Rechtlich gesehen gibt es keine Einschränkung für die Nutzung des Fahrrads (kein Führerschein erforderlich), damit steht es allen Bevölkerungskreisen und Altersgruppen offen. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gibt es teilweise spezielle Fahrzeuge. Da zum Führen eines Fahrrads keine Berechtigung bzw. ein Nachweis der Kenntnisse der StVO erforderlich ist, sind an die Sicherheit und leichte Verständlichkeit von Radverkehrsanlagen besondere Bedingungen geknüpft, um einen sicheren Verkehrsablauf für alle Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen. Ein Weiterentwickeln der vorhandenen Verkehrsanlagen auf einen modernen Standard ist insbesondere bei der Umstellung vom Radfahren auf Gehbahnen oder gemeinsamen Geh- und Radwegen zum Fahren auf der Fahrbahn, wenn dies dort sicherer ist und dadurch z. B. Konflikte mit Fußgängern oder Mobilitätseingeschränkten vermieden werden können, feinfühlig umzusetzen. Ggf. ist das mit einer entsprechenden Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten, um Missverständnisse zu vermeiden und Akzeptanz bei Auto- und Radfahrern zu finden. Auch hier zeigt sich Verkehrsplanung als ein Prozess, der sich begleitend über mehrere Jahre erstreckt. Gleiches gilt für die zu erwartende Zunahme elektrisch betriebener Fahrräder und Spezialfahrräder mit erhöhtem Geschwindigkeitsniveau und Raumbedarf beim Fahren und Abstellen. Deren Einsatz im Alltags- und Freizeitverkehr erfordert eine Überprüfung und ggf. Anpassung der dafür heute nicht ausgelegten Radverkehrsinfrastruktur.

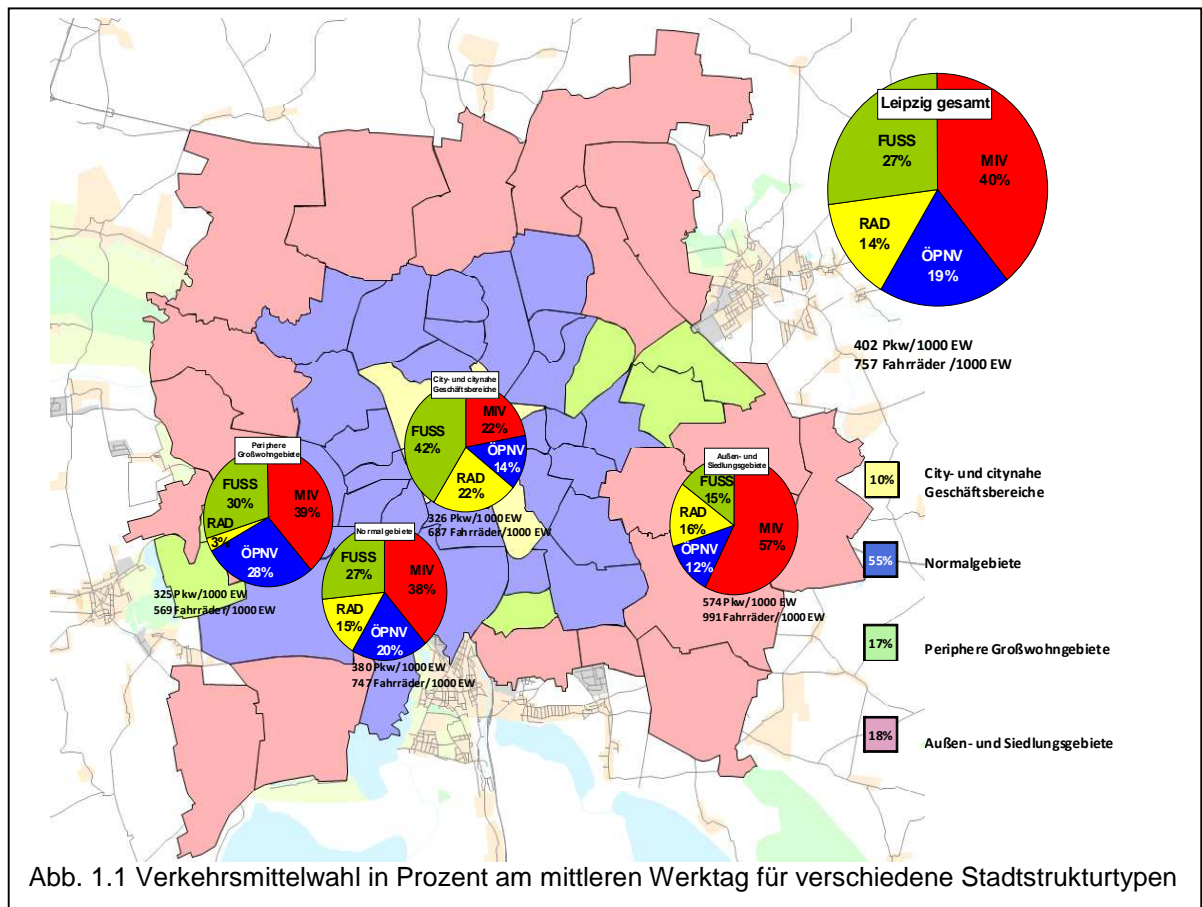
Die Fahrradnutzung ist in den einzelnen Stadtgebieten unterschiedlich stark ausgeprägt und hängt von vielen Faktoren ab. Aus verkehrsplanerischer Sicht wichtige Faktoren sind beispielsweise die Stadtstruktur, die Lage des Stadtteils zur Gesamtstadt bzw. zum Stadtzentrum und die alternativen Verkehrsangebote des MIV und ÖPNV (Bus, Straßenbahn oder S-Bahn/Regionalbahn). Bei einer nach diesen Kriterien gewählten Einteilung wurden vergleichbare Stadtstrukturtypen in Gruppen eingeteilt und die in der letzten Befragung zur Verkehrsmittelwahl erhobenen Daten (SrV 2008) ausgewertet. In der Abbildung 1.1 zeigen sich die Unterschiede beim Radverkehr in einer Spanne von 3 % bis 22 %, beim Fußverkehr von 15 % bis 42 %, beim ÖPNV von 12 % bis 28 % und MIV von 22 % bis 57 %.

Damit ist die Autonutzung der Außen- und Siedlungsgebiete durchaus vergleichbar zu den Gemeinden des Umlandes. Interessant ist auch die hohe Fahrzeugverfügbarkeit in den Außen- und Siedlungsgebieten sowohl beim Pkw (ca. 175 % im Vergleich zur City oder den Großwohngebieten) als auch beim

⁶ Entspricht ca. 15 – 25 Euro pro Monat

⁷ Quelle: ADAC, Internet, Stand Mai 2010. Kostenangaben sind für vier Jahre und 60.000 km Fahrleistung ermittelt worden: Kleinstwagen ca. 320,- Euro pro Monat (z. B. Toyota Aygo mit ca. 305,- Euro pro Monat), Untere Mittelklasse ca. 500,- Euro pro Monat (z. B. Opel Astra GTC 1.6 mit ca. 484,- Euro pro Monat), Oberklasse ca. 1.000,- Euro pro Monat (z. B. Mercedes E 350 Classic 7 G-Tronic mit ca. 989,- Euro pro Monat), Teuerstes Auto der Liste: Mercedes SL 65 AMG mit 3.368 Euro pro Monat.

Fahrrad (ebenfalls ca. 175 % im Vergleich zu den peripheren Großwohngebieten).



Im Vergleich des gesamtstädtischen Modal Splits mit anderen deutschen Großstädten⁸ zeigt sich, dass die Werte ähnlich wie in Halle (Saale) liegen, wobei der Fußgängeranteil in Halle leicht höher ist und Leipzig ansonsten in der Vergleichsgruppe der Städte über 500.000 EW eine ähnliche Autonutzung und einen ähnlichen Fußwegeanteil wie Düsseldorf hat. Bei der ÖPNV-Nutzung liegt Leipzig über 4 %-Punkte über der in Bremen aber auch rund 4 %-Punkte unterhalb der von Frankfurt am Main. Beim Radverkehrsanteil ist es umgekehrt. In Bremen liegt er bei 24,8 % und in Frankfurt am Main bei 12,9 %.

⁸ Für 2008 wurden nach der gleichen Methodik wie für Leipzig auch für folgende Städte größer als 500.000 Einwohner Daten erhoben: Frankfurt am Main, Düsseldorf, Bremen, Dresden. Weitere größere Städte in den Neuen Bundesländern sind: Chemnitz, Dessau-Roßlau, Erfurt, Gera, Halle (Saale), Jena, Magdeburg, Potsdam, Schwerin, Zwickau und im Umland von Leipzig: Borna, Delitzsch, Eilenburg, Grimma, Markkleeberg, Pegau, Schkeuditz, Torgau und Wurzen. Insgesamt wurden durch die Technische Universität Dresden Daten in 76 Städten, Gemeinden und Verwaltungsgebieten erhoben.

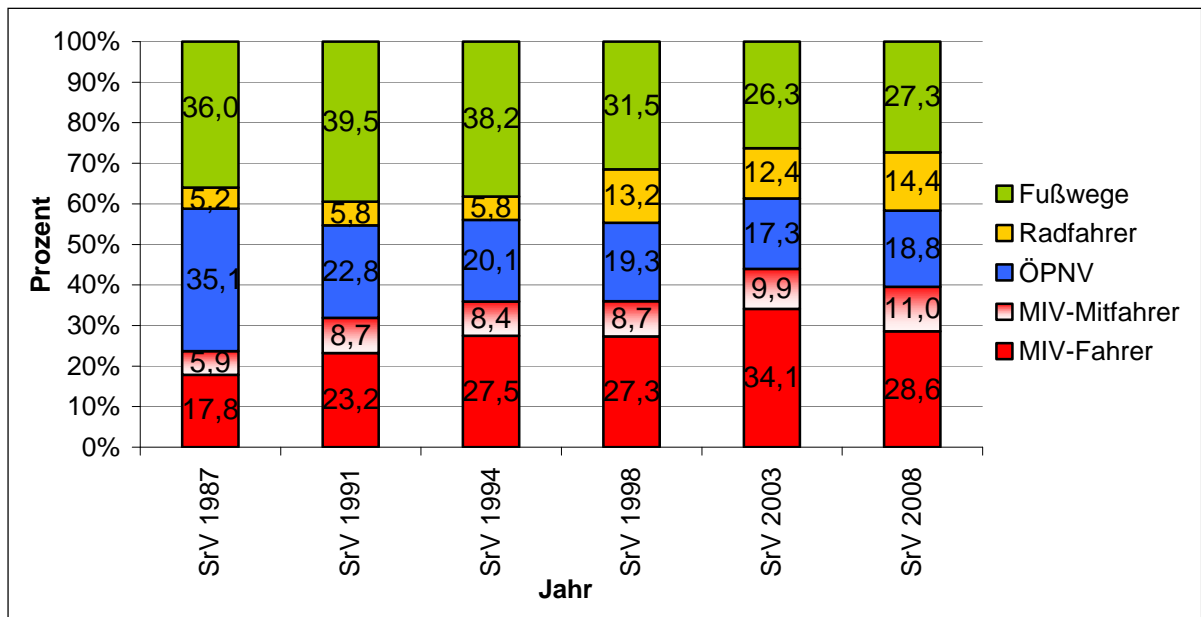


Abb. 1.2 Entwicklung des Modal Split in Leipzig

Veränderungen im Mobilitätsverhalten erreichen zu wollen sind sicherlich oft ambitionierte Vorstellungen, da im Ergebnis spürbare Verlagerungen heutiger Verkehrsanteile vom MIV auf den Umweltverbund nur durch eine deutliche Steigerung der Attraktivität des Umweltverbundes insgesamt zu erreichen sind.

Radfahren soll alle Menschen ansprechen und sowohl Kinder und Jugendliche als auch Senioren mehr für das Radfahren gewinnen. Im Idealfall können Kinder zu einer stärkeren selbstbestimmten Mobilität finden und sind weniger abhängig vom „Mama-“ bzw. „Eltern-Taxi“⁹ und gewöhnen sich frühzeitig an die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Als Jugendliche laufen sie dann auch weniger Gefahr, sich erst durch den Führerschein aus dem Status der scheinbaren „Im-Mobilität“ „befreien“ zu müssen. Generell scheint es gerade in Städten und Agglomerationen, dass das Auto als Statussymbol für viele Jugendliche ersetzt wird durch neue Statussymbole aus dem Computer- oder High-Tech-Bereich. Hierdurch kann auto-unabhängige Mobilität auch als eine Art Freiheit bzw. Flexibilität angesehen werden, die sich auch bei der verstärkten Car-Sharing-Nutzung junger, in der inneren Stadt lebender Familien zeigt. Da auch gesellschaftliche Werte im Umbruch sind, ist es Ziel der Verkehrsplanung, flexibel reagieren zu können, günstige Entwicklungen zu unterstützen und Optionen zu schaffen, um zukünftige Wahlfreiheit der Lebensstile und Verkehrsmittel zu ermöglichen.

Im Bereich der Senioren gilt es, neues Vertrauen in das Fahrrad und die eigene Kraft zu finden, um den Aktionsradius für Wege mit dem Rad zu erweitern. Große Hoffnung wird hier auf die Möglichkeiten der elektrisch unterstützten Fahrräder gelegt. Allerdings werden zum Abstellen der E-Bikes und Pedelec neue Lösungen gebraucht, die ein möglichst ebenerdiges, witterungsgeschütztes und diebstahlsicheres Abstellen in der Nähe der Gebäude- bzw. Wohnungseingänge erlauben. Diese neuen Abstellmöglichkeiten sind natürlich für alle Fahrräder interessant, insbesondere aber für die heute noch relativ teuren

⁹ Unter „Mama-Taxi“ versteht man das Chauffieren der eigenen Kinder zwischen Schule und Freizeitaktivitäten, was in der Regel zum größeren Teil von den Müttern erfolgt.

und schweren Elektrofahrräder. Gefragt sind vor allem die Vermieter und Wohnungsgesellschaften, wobei die Initiative natürlich auch von den Mietern kommen kann.

Im Handlungskonzept von 2002 wurden 20 Punkte zur Förderung des Radverkehrs in Leipzig (vgl. Kapitel 3.1) als ein wesentlicher Bestandteil der Radverkehrsförderung in Leipzig beschlossen. Überwiegend handelt es sich dabei um Daueraufgaben, die auch heute weiterhin gelten. In manchen Fällen wird aufgrund geänderter Rahmenbedingungen eine Veränderung vorgeschlagen. In einem Fall (Verkehrssicherheit) konnte das Ziel nur teilweise erreicht werden. In drei weiteren Fällen wurde das Ziel erreicht und die Punkte sind erledigt. Im neuen Radverkehrsentwicklungsplan werden die Ziele als eigenständige Beschlusspunkte vorgeschlagen.

Zu den geänderten Rahmenbedingungen, die eine Fortschreibung des Handlungskonzeptes von 2002 erforderlich machen, zählen:

- Ein erheblicher Teil der konkreten Maßnahmevorschläge von 2002 ist umgesetzt. Für zukünftige Maßnahmen bedarf es erneut eines Handlungsprogramms mit Prioritätenzuordnung.
- Mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2002 – 2012 bekennt sich der Bund zu einer aktiven Radverkehrspolitik und setzt damit einen neuen Rahmen.
- Novellierungen der Straßenverkehrsordnung und die Novellierung der zugehörigen Verwaltungsvorschriften eröffnen den Kommunen neue Spielräume der Radverkehrsplanung.
- Wichtige planerische Grundlagen haben sich verändert. Eine neue Generation von bundesweit gültigen Regelwerken räumt dem Radverkehr einen deutlich höheren Stellenwert ein (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 08), Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA 2010), Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs (HSRa 2005))¹⁰.
- Die Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005 setzt neue Standards auf sächsischer Ebene (z. B. Richtlinie zur Fahrradwegweisung, Qualitätsstandards für Radfernwege, touristisches SachsenNetz Rad).
- Die Stadt Leipzig hat im Jahr 2009 ihre Radverkehrspolitik auditieren lassen (BYPAD, vgl. [13]). Wichtige Ergebnisse dieses Audits fließen in den Radverkehrsentwicklungsplan ein.
- Die im Zuge der Kreisgebietsreform entstandenen Landkreise ordnen ihre Radverkehrsnetze neu. Daraus ergeben sich z. T. Veränderungen an den Übergabepunkten der Strecken zur Stadtgrenze.
- Die Technik entwickelt sich weiter. Fahrräder mit unterstützenden Elektromotoren (Pedelecs) erschließen neue Zielgruppen und neue Entfernungen für den Radverkehr.
- Die mit dem demografischen Wandel verbundene Veränderung der Altersstruktur beeinflusst langfristig die Anteile der Fahrtzwecke an der Fahrradnutzung. Deutliche Nutzungsschwerpunkte liegen heute bereits im Bereich der Freizeit und der wohnungsnahen Versorgung. [16]

¹⁰ Alle hier genannten Richtlinien bzw. Empfehlungen sind Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.).

Radverkehrsentwicklungsplan 2010 - 2020

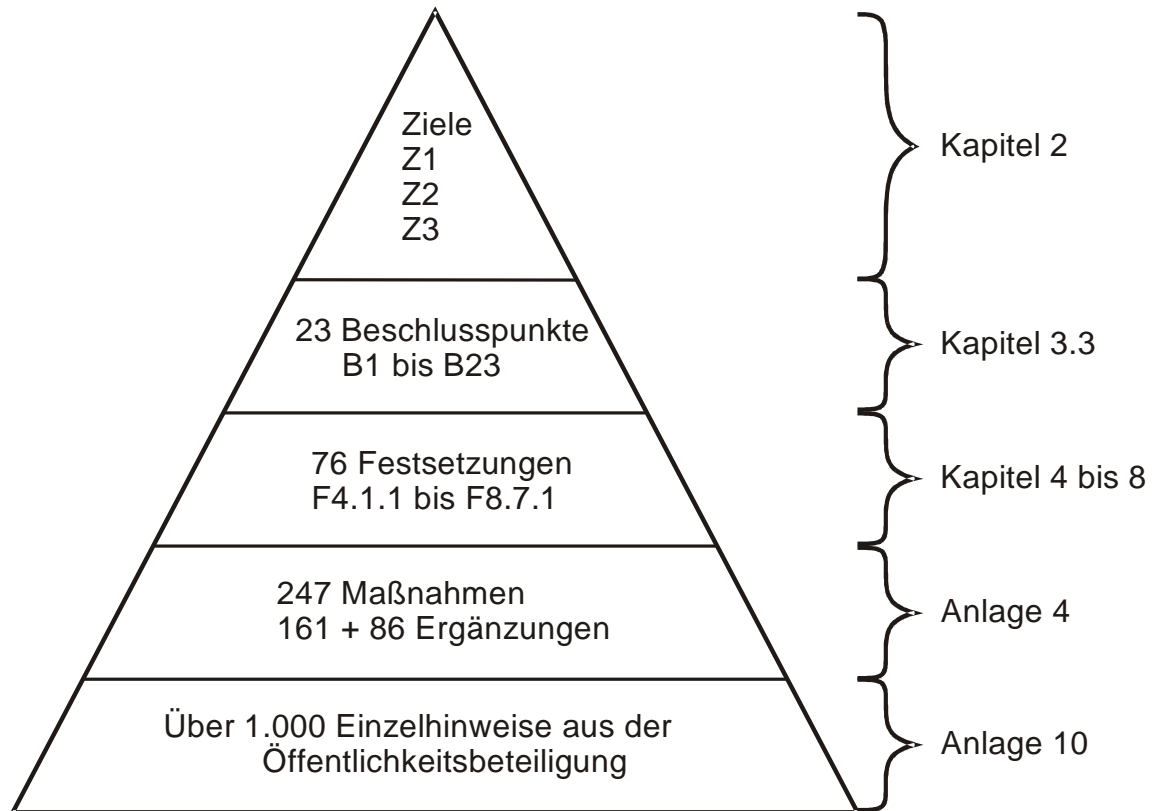


Abb. 1.3 Aufbau des Radverkehrsentwicklungsplans

Nach den Zielstellungen, die in Kapitel 2 formuliert sind, wird in Kapitel 3 der erreichte Stand dargestellt und auf den heutigen Handlungsbedarf hingewiesen.

Die Kapitel 4 bis 8 enthalten den konzeptionellen Teil. Unter dem Thema des jeweiligen Abschnittes werden Maßnahmen beschrieben, die es in ihrem Zusammenwirken ermöglichen sollen, die in Kapitel 2 dargestellten Ziele zu erreichen. Diese Maßnahmen werden als Festsetzungen (F) in kurzer Form dargestellt. Damit auf einzelne Festsetzungen Bezug genommen werden kann, sind diese nummeriert. Jeder Festsetzung ist ein Erläuterungstext in verkleinerter Schrift nachgestellt. Er enthält in etwas freierer Form Informationen zum weiteren Verständnis, was mit der Festsetzung bewirkt werden soll bzw. warum diese nötig ist.

2. Zielstellung

Die Stadt Leipzig will den Radverkehr zu einer tragenden Säule der Personenmobilität in der Stadt weiterentwickeln und Radfahren attraktiver, sicherer und beliebter machen. Da fast jede Bürgerin und jeder Bürger das Fahrrad als preisgünstiges, individuelles und zeitlich flexibles Verkehrsmittel unabhängig von Alter oder Fahrerlaubnis nutzen kann, ist damit eine Grundvoraussetzung für die Mobilität gegeben.

Eine radverkehrsfreundliche Verkehrsinfrastruktur führt zu einer höheren Lebensqualität und zu einer familienfreundlicheren Stadt und ist damit ein wichtiger Standortfaktor für die Ansiedlung von kleineren und größeren Unternehmen.

Ein stärkerer Radverkehrsanteil an den täglichen Wegen entlastet zudem durch weniger Lärm, Schadstoffemissionen und eine geringere Flächeninanspruchnahme die Umwelt und schont das Klima. Eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad ist also wünschenswert

- für die Stadt selbst, da ein deutlicher Beitrag zur Lärminderung und Luftreinhaltung zu erwarten ist, bestehende Verkehrsanlagen entlastet werden, die Zielstellungen des Luftreinhaltungsplans sowie das Konzept der autoarmen Innenstadt [1] unterstützt wird und damit aktuellen kommunalpolitischen Aufgaben entsprochen wird,
- für den einzelnen Verkehrsteilnehmer, da Radfahren gesund, preisgünstig und flexibel und auch Kindern und Jugendlichen eigenständig möglich ist,
- für die Gesellschaft als Ganzes infolge der Energieeffizienz des Radverkehrs und dem damit erreichbaren Klimaschutz, der Wirtschaftsförderungseffekte durch den Radtourismus und der Senkung der Gesundheitskosten.

Die vorgeschlagene Strategie zur Förderung des Radverkehrs bildet die Grundlage für eine systematische und in das Gesamtverkehrskonzept der Stadt (vgl. „Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum“ (2003) sowie „Leipzig 2020 – Integriertes Stadtentwicklungskonzept (SEKo)“ (2009)) integrierte Weiterentwicklung des Systems Radverkehr. Im genannten Zeitrahmen werden Verbesserungen auf allen wichtigen Handlungsfeldern angestrebt und sollen darüber hinaus auch in die weitere Zukunft wirken. Dazu gehören die Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen, wie die Schaffung durchgängiger Haupttradrouten für den Alltagsradverkehr, die Einrichtung und Komplettierung von Abstellanlagen sowie die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV im Vorher- und Nachhertransport sowie bei der Fahrradmitnahme. Weiter eine auf Information und Motivation zur Radnutzung ausgerichtete Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsberatung und Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche sowie die Unterstützung von Aktivitäten anderer Handlungsträger für ein möglichst vielfältiges Angebot von Service- und Dienstleistungen rund um das Fahrrad. Damit verbunden ergeben sich vielfache wirtschaftliche Effekte in klassischen Servicebereichen wie Verkauf und Reparatur, aber auch durch Besetzen neuer Nischen wie kleinteiliger Gütertransport, Kurierdienste, Fahrradtaxi oder dem Verleih von E-Bikes oder Pedelec.

Der Radverkehrsentwicklungsplan ist hierfür das Fachkonzept der Stadt, der aus einem klassischen Radverkehrskonzept zur Planung der Verkehrsinfrastruktur und weiteren sogenannten „weichen“ Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs besteht. Der Anspruch der Radverkehrsförderung wird hierbei als ein Disziplinen übergreifendes „System Radverkehr“ verstanden, das elementarer Bestandteil der integrierten Verkehrsplanung der Stadt Leipzig ist. Einer Verkehrsplanung also, die ihrem Wesen nach alle Anforderungen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer mit ihren spezifischen Mobilitätsbedürfnissen erfüllen möchte, die jeweiligen Vorteile der einzelnen Verkehrsarten nutzbar macht, die jeweiligen Nachteile kompensiert und allen vom und durch Verkehr Betroffenen heute und in zukünftigen Generationen gerecht werden soll.

Dies ist eine anspruchsvolle Zielstellung und eine vollständige Erfüllung dieses Anspruchs scheint erst in weiterer Zukunft möglich zu sein. Trotz allem ist es wesentlicher Grundsatz der heutigen Verkehrsplanung, vorhandene Ressourcen effizient und dauerhaft wirkend so einzusetzen, dass für die Menschen und ihre Mitwelt die größte positive Wirkung erreicht werden kann.

Zukunftsfähige Mobilität, die sich an den Prinzipien der Nachhaltigkeit orientiert, sollte in Optionen gedacht werden bzw. Raum für neue Optionen schaffen, um flexibel auf sich ändernde Rahmenbedingungen reagieren zu können. Das allein durch die eigene Muskelkraft fortbewegte Fahrrad bzw. dessen Nutzung bewirkt keine umweltrelevanten Emissionen. Andere sogenannte Null-Emissionen-Fahrzeuge, deren Betrieb perspektivisch schadstofffrei bzw. mit null Emissionen erfolgen soll, werden zurzeit, z. B. im Kfz-Bereich, entwickelt. Mit der geplanten Förderung der Elektromobilität, insbesondere auch bei den Pkw, gelangen auch E-Bikes oder Pedelec stärker in den Mittelpunkt und sind u. U. geeignet, einen größeren Nutzerkreis anzusprechen, der dem Radfahren heute ansonsten aus verschiedenen Gründen eher fern bleibt. Beim Umstieg vom Fahrrad auf das Pedelec bzw. E-Bike ist zu beachten, ob die Energieversorgung durch regenerative Energieträger abgesichert werden kann.

Wird Radfahren für alle attraktiver, werden auch viele „Neu-Radfahrer“ oder „Wenig-Radfahrer“ öfter auf das Rad steigen. Hieraus resultiert die Forderung nach einer sicheren, leicht verständlichen Verkehrsanlage, die von Radfahrern, Autofahrern, Fußgängern und auch ÖPNV-Nutzern, z. B. an Haltestellen, akzeptiert wird.

Das Leitbild der Barrierefreiheit¹¹ bedeutet letztlich auch den gleichberechtigten Zugang zu den Verkehrsmitteln für alle zu ermöglichen. Daraus folgen Anforderungen an die Infrastruktur wie barrierefreier Zugang zu Straßenbahn und Bus an den Haltestellen, Blindenleitstreifen in Fußgängerzonen oder eben auch Radverkehrsanlagen, die für Fahrräder, Fahrräder mit elektrischer Unterstützung, Dreiräder, Fahrräder mit Anhänger, Transporträder oder auch Rollfiets¹² leicht nutzbar sind.

¹¹ Leipzig hat die „Erklärung von Barcelona – Die Stadt und die Behinderten“ zur Gleichstellung und gleichberechtigten Teilhabe aller Menschen am gesellschaftlichen Leben 1996 unterschrieben

¹² Rollfiets sind eine Kombination von Rollstühlen und Fahrrad, bei denen Körperbehinderte mit Hilfe eines Radfahrers bewegt werden und dadurch längere Strecken zurücklegen können. Die Bezeichnung kommt aus dem Niederländischen.

Leipzig folgt dem Leitbild der Leipzig Charta und der „Stadt der kurzen Wege“ zur nachhaltigen europäischen Stadt. Denn da, wo Wege kurz sind, können diese Wege vor allem von den stadtverträglicheren Verkehrsmitteln der Nahmobilität (Fuß und Rad) zurückgelegt werden und sind somit eine sinnvolle Ergänzung der motorisierten Verkehrsmittel Auto, Bus, Straßenbahn und Eisenbahn.

Neben der „Stadt der kurzen Wege“ fördert Leipzig auch die Verbesserungen der inter- bzw. multimodalen Mobilität für die Region. D. h., dass Verkehrsteilnehmer für ihre Wege einfacher zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln umsteigen können (intermodal, z. B. mit Bike+Ride oder Park+Ride). Multimodal bedeutet, dass den Verkehrsteilnehmern verschiedene Verkehrsmittel als Alternative für den gleichen Wegezweck zur Verfügung stehen. Leipzig als Oberzentrum in der Region steht hier in besonderer Verantwortung für eine umweltgerechte Verkehrsmittelnutzung bei den Wegen im Stadt-Umland-Verkehr.

Für Leipzig ist es wichtig, „Radverkehr als System“ zu entwickeln. Im Zusammenspiel von öffentlichen und privaten Akteuren werden dabei alle Komponenten einschließlich Service und Information bereitgestellt, die für eine Fahrt von der Quelle zum Ziel mit dem Fahrrad sowie davor und danach benötigt werden. Das Leitbild „Radverkehr als System“ ist auch im Nationalen Radverkehrsplan 2002 - 2012 der Bundesregierung [3] verankert (vgl. Abbildung 2.1).

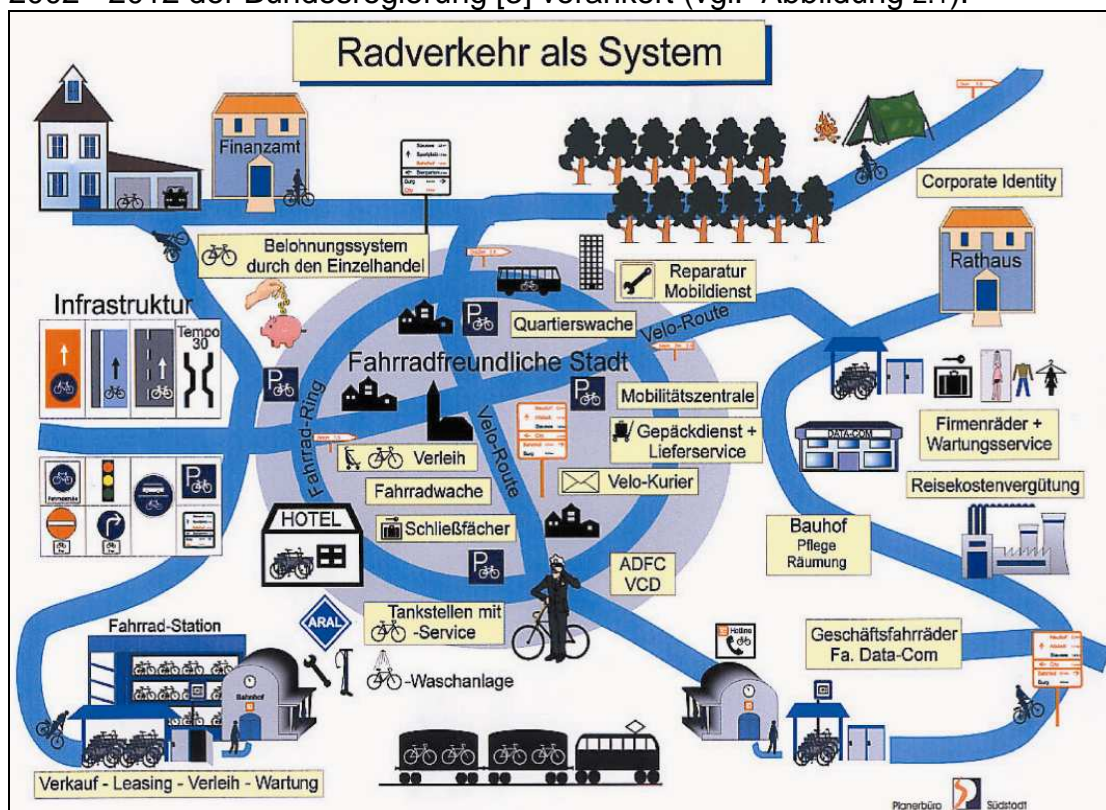


Abbildung 2.1 Radverkehr als System (Quelle: Nationaler Radverkehrsplan [3])

Die Radverkehrsentwicklungsplanung orientiert sich an folgenden messbaren Zielstellungen:

- Steigerung der Radverkehrsanteile an den täglichen Wegen (Modal Split)
- Senkung des relativen Unfallrisikos
- Zufriedenheit der Bevölkerung mit Radverkehrsbedingungen

Bei der Umsetzung der Maßnahmen der Radverkehrsförderung ist insbesondere die Finanzierbarkeit der Verkehrssysteme als größte Herausforderung zu sehen, da der Bau infrastruktureller Maßnahmen immer in Abhängigkeit der sonstigen Anforderungen des kommunalen Haushalts zu sehen ist. Hier können sich die vergleichsweise günstigen Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur als vorteilhaft und sehr effizient erweisen.

2.1 Ziele (Z1 bis Z3)

Wie in der Einleitung (Kap. 1) erläutert, helfen messbare Ziele Leitbilder umzusetzen und die Umsetzung zu kontrollieren. Im Folgenden werden die Ziele des Radverkehrsentwicklungsplans dargestellt.

Die Stadt Leipzig möchte „Radverkehr als System“ entwickeln, um den Anteil des Radverkehrs im Alltagsverkehr dauerhaft zu erhöhen. Radfahren soll als vollwertiges Alltagsverkehrsmittel stärker in den Mittelpunkt gerückt werden und ganzjährig nutzbar sein. Für den Nutzer soll das Fahrrad zunehmend eine bewusste Option und Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) werden. Neben dem Ausbau einer fahrradfreundlichen Infrastruktur als wesentlicher Voraussetzung zur Fahrradnutzung sind dabei gleichermaßen der Servicebereich und die Entwicklung von Dienstleistungen sowie die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit von Bedeutung.

Messbare Zielstellungen der Radverkehrsentwicklungsplanung der Stadt Leipzig sind u. a.:

- Z1:** Die Steigerung des Radverkehrsanteils an den täglichen Wegen (Modal Split¹³) von 14,4 % im Jahre 2008¹⁴ auf 20 % im Jahre 2020.
- Z2:** Die Senkung des relativen Unfallrisikos je Einwohner, beim Radfahren durch einen Unfall schwer verletzt und getötet zu werden, um 25 % bis 2025 gegenüber dem Jahr 2002.
- Z3:** Die Erhöhung der Zufriedenheit der Bevölkerung mit den Radverkehrsbedingungen.

Die Stadt Leipzig steht bei der Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele vor einer Reihe von Herausforderungen, die insbesondere auch die Finanzierbarkeit der Maßnahmen an der Verkehrsinfrastruktur betreffen. Hier wird auch die Suche nach kostengünstigen Maßnahmen eine größere Rolle spielen müssen. Die Bewältigung dieser enormen Aufgaben ist nur im Zusammenspiel der öffentlichen und privaten Akteure möglich.

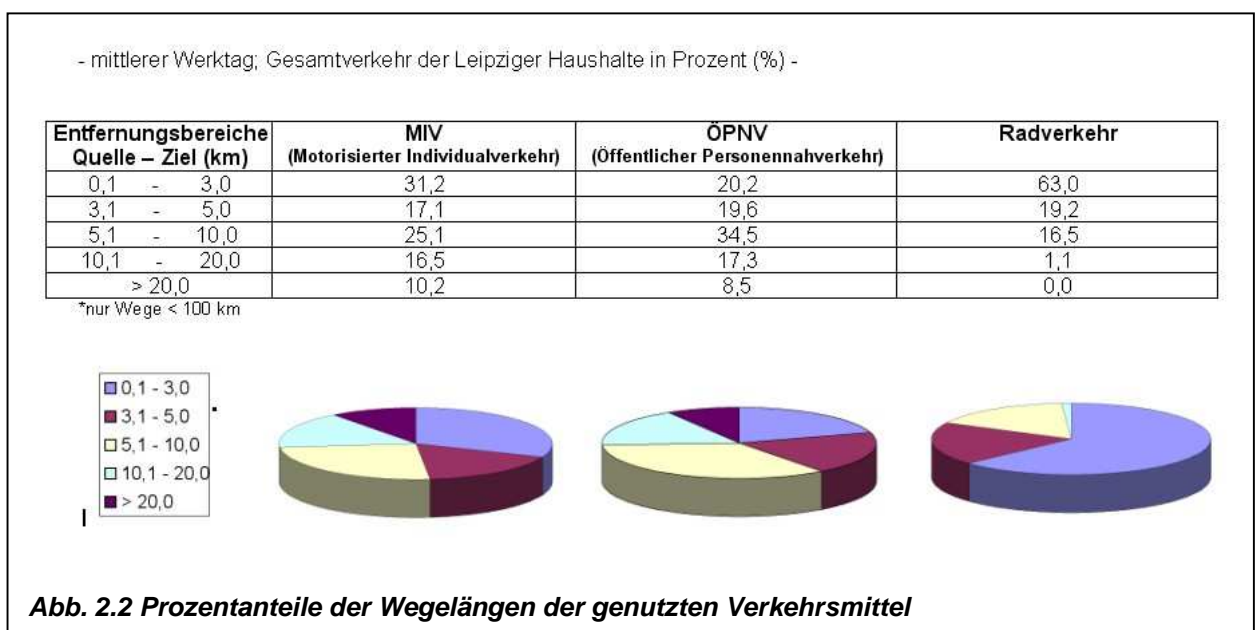
¹³ Der Modal Split ist die Zusammensetzung der Verkehrsmittelwahl, ausgedrückt in Prozent der täglichen Wege. Ermittelt wird dieser Wert alle 5 Jahre mit dem System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV zuletzt in 2008). Befragt wird die Verkehrsmittelwahl für einen mittleren Werktag der Leipziger Bevölkerung.

¹⁴ Hierbei handelt es sich um den Mittelwert für das ganze Jahr. Für den Frühjahrszeitraum 2008 lag der Wert bei 18,4 %.

Zum Ziel 1 (Z1)

Unter dem Fachbegriff Modal Split wird die Aufteilung der Wege auf die jeweiligen Hauptverkehrsmittel dieser Wege der Leipziger Bevölkerung verstanden. In Leipzig wird dieser Wert systematisch alle ca. 5 Jahre seit 1972 für den mittleren Werktag erfasst. Lag dieser Wert in Leipzig Ende der 1980er Jahre bei einem Radverkehrsanteil von 5,2 % (SrV 1987), konnte der Radverkehrsanteil bis Ende der 1990er Jahre um mehr als das 2,5fache erhöht werden (13,2 % SrV 1998). Mit der Erweiterung des Stadtgebietes kamen Siedlungsbereiche zur Stadt dazu, die relativ lange tägliche Wege bei einer im Vergleich zur Kernstadt dünneren ÖPNV-Ausstattung haben und die durch eine starke Nutzung der individuellen Verkehrsmittel (Auto und Fahrrad) mit nur geringen Fußwegeanteilen charakterisiert waren. Im Ergebnis wurde 2003 eine Stagnation bzw. ein leichter Rückgang des Radverkehrsanteils festgestellt, im Gegensatz zu einem parallel verlaufenden fast bundesweiten Trend steigender Radverkehrsanteile an den täglichen Wegen.

Mit der Befragung 2008 konnte auch in Leipzig die weiter zunehmende Attraktivität des Radverkehrs und die verstärkte Nutzung des Fahrrads wieder festgestellt werden. Das besondere in Leipzig ist, auch im bundesweiten Vergleich zu den Werten von 2003, dass die Verkehrsmittel des Umweltverbundes insgesamt stärker genutzt werden. So sind Zunahmen neben dem Radverkehrsanteil auch beim ÖPNV und sogar beim Fußverkehr zu verzeichnen, dem ansonsten eine fast gesetzmäßig abnehmende Entwicklung vorhergesagt wird. Das heißt, eine einseitige Förderung des Radverkehrs zu Lasten der Fußwege oder der ÖPNV-Nutzung hat in den letzten Jahren nicht stattgefunden und sollte auch zukünftig nicht das Ziel sein. Vielmehr ist es das Ziel, die ÖPNV-Nutzung langfristig auf 25 %¹⁵ des Modal Split zu steigern und den Fußgängeranteil auf hohem Niveau zu halten.



In Abbildung 2.2 ist zu erkennen, dass in Leipzig knapp 2/3 der Wege beim Fahrrad unter 3 km und über 80 % der Wege unter 5 km lang sind. Wohingegen

¹⁵ Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig – Erste Fortschreibung S. 5

die Wege im ÖPNV mit über 50 % der Wege zwischen 5 und 10 km liegen. Bezogen auf die Entfernungen steht der Radverkehr also wesentlich stärker in Konkurrenz zur Nutzung des Pkw, bei dem knapp die Hälfte der Wege unter 5 km liegen. Dies ist ein Entfernungsbereich der vom Fahrrad ähnlich schnell und oftmals schneller zurückgelegt werden kann¹⁶.

Im Ergebnis ist diese positive Entwicklung eine Folge des starken Bevölkerungszuwachses in den zentralen Bereichen der Stadt mit kürzeren Wegen und einem sehr guten ÖPNV-Angebot. Eine Steigerung des Radverkehrsanteils auf 20 % bis 2020 ist daher sehr ambitioniert, wenn die Verkehrsanteile der sonstigen Verkehrsmittel des Umweltverbundes nicht geschmälert werden sollen, was auch mit Umsetzung des Radverkehrsentwicklungsplanes nur schwer erreicht werden kann. Zum Vergleich: Schon heute liegt der Radverkehrsanteil im Zentrum, in der City und den citynahen Geschäftsbereichen bei ca. 22 % (vgl. Kapitel 1).

Zum Ziel 2 (Z2)

Von 2005 bis 2008 hat in Leipzig die Zahl der Unfälle mit Radfahrern und die Anzahl der verletzten Radfahrer kontinuierlich zugenommen und lag für 2008 bei 1155 polizeilich registrierten Unfällen mit 792 verletzten und 4 getöteten Radfahrern. Für das Jahr 2009 lag dieser Wert bei 705 verletzten (davon 99 Schwerverletzte) und 3 getöteten Radfahrern. Generell muss davon ausgegangen werden, dass die Anzahl von Unfällen bei einer höheren Anzahl von „Neuradlern“ bzw. einer verstärkten Nutzung des Fahrrades von „Wenig-Nutzern“ oder (noch) ungeübten Radfahrern steigt, da mehr individuell gesteuerte bzw. gelenkte Fahrzeuge am Verkehr teilnehmen und damit Konflikte verursachen können.

Bei den polizeilich registrierten Unfällen mit Radfahrern sind bei rund 50 Unfällen pro Jahr alkoholisierte Verkehrsteilnehmer beteiligt. Bei Unfällen, an denen Radfahrer Mitschuld tragen, liegen mit rund einem Drittel der Gründe „Fehler bei der Straßenbenutzung“ an erster Stelle (das kann z. B. Fahren in Gegenrichtung bei Radwegen oder das Fahren auf Gehbahnen sein). Bei Unfällen mit Pkw sind Radfahrer bei rund einem Drittel der Unfälle Hauptverursacher, bei Unfällen mit Lkw ca. 15 %. Allerdings sind Radfahrer bei Unfällen mit Fußgängern zu ca. 60 % und bei Unfällen mit Bus oder Straßenbahn zu über 80 % Hauptverursacher. Problematisch sind Auffahrunfälle gegen geöffnete Autotüren (ca. 50 Unfälle pro Jahr) bei denen es auch einen Todesfall in 2009 gab¹⁷.

Das Ziel Z2 beschreibt, dass dieser anscheinend zwangsläufigen Entwicklung zum Trotz die Anzahl der schwerverletzten und getöteten Radfahrer im Vergleich zu 2002 je Einwohner und bezogen auf die Verkehrsleistung¹⁸ im Rad-

¹⁶ Im Vergleich dazu werden rund 94 % der Fußwege in einem Bereich bis zu 2 km Wegstrecke abgewickelt.

¹⁷ Die Angaben in diesem Abschnitt beziehen sich insbesondere auf die Auswertung der Unfalldaten für das Jahr 2009.

¹⁸ Die Ermittlung des relativen Unfallrisikos bedarf neben den Unfalldaten zum Radverkehr der Kenntnis der Gesamtfahrleistung (Fahrten * km) im Stadtgebiet. Diese lässt sich aus den Daten der SrV-Erhebung ermitteln. Die Zielgröße „Relatives Unfallrisiko“ kann daher nur im Turnus mit den voraussichtlichen SrV-Erhebungen ermittelt werden (2008, 2014, 2018, 2023).

verkehr (für 2002 bezogen auf rund 495.000 Einwohner zum 01.01.2002) bis zum Jahr 2025 um 25 % gesenkt werden soll. Da dies offensichtlich eine langfristige Entwicklung ist, bei der zwischenzeitig die absoluten Unfallzahlen auch einmal steigen könnten, wurde das Zieljahr 2025 gewählt. Dieses Ziel kann erreicht werden, wenn ausreichend attraktive Radverkehrsanlagen angeboten werden können und sich die Fahrzeugnutzung und das Fahrverhalten dahingehend ändert, dass verkehrssichere Fahrräder, unter Beachtung der Verkehrsregeln, genutzt werden. Natürlich gilt gleiches auch für die Nutzung motorisierter Fahrzeuge und das Thema der Regelakzeptanz generell für alle Verkehrsteilnehmer.

In Städten mit einem höherem Radverkehrsanteil wurde festgestellt, dass mit einer gewissen leichten Zunahme der Leichtverletzten bei einer deutlichen Zunahme des Radverkehrsanteils zunächst zu rechnen ist. Die Verkehrssicherheitsarbeit wird sich schwerpunktmäßig auf die Fälle der Schwerverletzten und Getöteten konzentrieren, um hier für mehr Sicherheit zu sorgen. Durch Aufklärung und Prävention soll bei den besonders gefährdeten Altersklassen der über 60-jährigen (beispielsweise waren 7 der 9 Verkehrstoten im Jahr 2008 und im Jahr 2009 über 60 Jahre alt) und der Altersklassen der 16 – 18-Jährigen, die neu mit motorisierten Verkehrsmitteln am Straßenverkehr teilnehmen, auf die besondere Vor- und gegenseitige Rücksicht hingewiesen werden. Generell kommen Senioren als Fußgänger und Radfahrer deutlich überproportional im Vergleich zu ihrer Verkehrsteilnahme durch Unfälle zu schwereren Schäden, als dies anzunehmen wäre, so dass die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit ein stärkeres Augenmerk auf diese Personengruppe legen sollte.

Weiter bleibt natürlich die Verkehrssicherheitsarbeit in den Schulen sowie die Schulwegplanung Schwerpunkt der Bemühungen.

Zum Ziel 3 (Z3)

Die Nutzerzufriedenheit mit dem Angebot an Radverkehrsanlagen sowie der allgemeinen Unterstützung bzw. Förderung des Radverkehrs ist eine wichtige Größe, die nur über Befragung ermittelt werden kann. Derzeit wird diese Zufriedenheit durch die Stadt noch nicht erfasst und soll nach Beschlussfassung des Radverkehrsentwicklungsplans im Rahmen der zukünftigen kommunalen Bürgerumfragen abgefragt werden. Die Fragestellung soll dann kontinuierlich in den Folgejahren wiederholt werden und einen Vergleich zu der Entwicklung der Fahrradinfrastruktur und der unterstützenden „weichen Maßnahmen“ erlauben. Da für die heutige Ausgangsbedingung noch kein Startwert bekannt ist, wurde noch kein Maß für die Steigerung festgelegt. Wichtig wäre jedoch, dass der Wert bis zum Zieljahr 2020 spürbar steigt.

Vergleichbare Erhebungen wurden ansonsten in der Vergangenheit durch Befragungen des ADFC und des ADAC zur Einschätzung der Radverkehrssituation in den Städten durchgeführt. In den beiden zuletzt durchgeführten Befragungen konnte Leipzig jeweils einen vorderen Platz einnehmen und lag damit in den neuen Ländern an erster Stelle was das sogenannte „Fahrradklima“ angeht. Unabhängig davon gibt es bei den lokalen Vertretern des ADFC zu ein-

zelenen Thema hierzu auch durchaus andere Einschätzungen, so dass es angezeigt scheint, über die Möglichkeiten der kommunalen Bürgerumfrage eine eigene neutrale Datenbasis zur Nutzerzufriedenheit zu schaffen.

Weitere Ziele, die mit der Radverkehrsförderung angestrebt werden sind schwerer messbar und daher nicht als expliziert formulierte Zielstellung in den Radverkehrsentwicklungsplan aufgenommen worden. Solche Ziele sind z. B.:

- Gesundheitsförderung durch Radfahren
- Verbesserte Bedingungen für das sportliche Radfahren und den Freizeitsport
- Schonung der Umwelt
- Verbesserung des Verkehrsklimas (im Sinne des Miteinanders der Verkehrsteilnehmer)
- Steigerung der Wahlmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln
- Verbesserung der Barrierefreiheit und Teilhabemöglichkeiten am Verkehr
- Zufriedenheit mit der Wohn- und Lebenssituation in Leipzig
- Steigerung touristischer Angebote und des Fahrradtourismus in Leipzig

Allerdings gibt es bei den Beschlusspunkten bzw. bei den Festlegungen des Radverkehrsentwicklungsplans Maßnahmen, die zu einem Erreichen dieser schwerer messbaren Ziele geeignet sind und an den entsprechenden Stellen erläutert werden.

Durch den Luftreinhalteplan werden mit den Maßnahmen 1.9 „Verwendung von 10 % der Haushaltsmittel des Straßenbaus (Neubau und Sanierung im Haupt- und Nebenstraßennetz ohne Brückenbau) für Rad und Fußverkehr“ sowie Maßnahme 1.22 „Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs (Erhöhung der Anzahl an Fahrradabstellanlagen, Sanierung/Aufstellung Fahrradwegweisung, Öffentlichkeitsarbeit)“ Ziele benannt, die zu beachten sind.

3. Erreichter Stand

3.1 Handlungskonzept 2002: 20 Punkte zur Förderung des Radverkehrs

Radverkehrsförderung in Leipzig ist schon seit weit über 20 Jahren ein wichtiges Thema in der Stadt- und Verkehrsplanung. Am 06.07.1989 wurde die Arbeitsgemeinschaft Radverkehrsförderung (AG Rad) gegründet. Mit den Verkehrspolitischen Leitlinien 1992 sowie dem Konzept der Autoarmen Innenstadt 1993 wurden wesentliche Ziele und Maßnahmen der kommunalen Verkehrsplanung benannt, die Grundlagen für die heutigen Verkehrskonzepte sind.

Bestandteil des Stadtratsbeschlusses 2002 zum Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs [4] sind die "20 Punkte zur Förderung des Radverkehrs in Leipzig". Sie beinhalten Ziele und Maßnahmen. Unter Berücksichtigung der bereits 2009 im Rahmen des Bypad-Prozesses angestellten Überlegungen ist die in Tabelle 3.1 dargestellte Weiterentwicklung in vorliegendes Konzept aufgenommen worden. Die Wirksamkeit der 20 Punkte zur Förderung des Radverkehrs im Zeitraum 2002 bis 2010 wurde bewertet. Dabei wurde der erreichte Stand sowie die Notwendigkeit der weiteren Beibehaltung der Zielsetzung bzw. Maßnahme eingeschätzt.

Punkt aus Handlungskonzept 2002	Stand der Realisierung	Weiterentwicklung
1. Leipzig will sich als fahrradfreundliche Großstadt weiterentwickeln.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ als Daueraufgabe berücksichtigt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bleibt Daueraufgabe
2. Der Radverkehrsanteil an allen Wegen soll mittel- und längerfristig auf 20% gesteigert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, orientiert sich die Radverkehrsförderung in Leipzig an dem Leitbild „Radverkehr als System“.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SrV 2008: 14,4 % (bedeutet trotz ähnlicher Zahlenwerte Steigerung zu 1998 und 2003, da erstmals über das gesamte Jahr gemessen) ▪ Systemansatz zu Radverkehrsförderung wird verfolgt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ vgl. Zielstellungen in Abschnitt 2
3. Die Verkehrssicherheit für den Radverkehr soll weiter erhöht werden. Insbesondere soll trotz der steigenden Zahl von Radfahrern die Zahl der schwer verunglückten Radfahrer mittelfristig um mindestens 25 % verringert werden.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ziel wurde nicht erreicht. Zahl der verletzten Radfahrer stieg, Zahl der Schwerverletzten stagnierte. ▪ Stadt selbst hat nur begrenzten Einfluss, da Infrastruktur nur eine der Komponenten im Verkehrssystem neben Fahrzeug und Mensch ist. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ziel beibehalten (vgl. Zielstellungen in Abschnitt 2) ▪ Mitarbeit bei Erstellung eines Maßnahmenprogramms zur Identifikation von Fehlverhalten und Entschärfung von Konfliktbereichen
4. Bei allen Straßenbaumaßnahmen im Straßenhauptnetz, gleich ob es sich um Umbau, Rekonstruktion oder Neubau handelt, sind die Belange des Radverkehrs zu beachten und, wenn irgend möglich, Radverkehrsanlagen vorzusehen oder geeignete Ersatztrassen auszuweisen (z. B. Neubau B6 West).	<ul style="list-style-type: none"> ▪ als Daueraufgabe berücksichtigt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bleibt Daueraufgabe ▪ technische Umsetzung entsprechend FGSV-Regelwerk
5. Für die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Ausstattung aller radverkehrsrelevanten Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen oder die verträgliche Abwicklung im Mischverkehr anzustreben. Vorhandene ältere Radverkehrsanlagen sind vorrangig dort, wo Verkehrssicherheitsdefizite aufgetreten sind, in Stand zu setzen.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ als Daueraufgabe berücksichtigt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bleibt Daueraufgabe ▪ alle Hauptverkehrsstraßen sind radverkehrsrelevant, die Wahl der Radverkehrsführung richtet sich nach dem FGSV-Regelwerk ▪ aktualisierte Prioritätenliste vgl. Abschnitt 0
6. Zur Nachrüstung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen sollen unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Einsatzbereiche und Flächenansprüche vorrangig Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt werden.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ als Daueraufgabe berücksichtigt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bleibt Daueraufgabe ▪ aktualisiertes FGSV-Regelwerk enthält Konkretisierung
7. Bei Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV soll eine verbesserte Radverkehrsführung angestrebt werden.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ als Daueraufgabe berücksichtigt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bleibt Daueraufgabe

Punkt aus Handlungskonzept 2002	Stand der Realisierung	Weiterentwicklung
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.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ teilweise umgesetzt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wichtige Hauptverkehrsstraßen sind durch neue Radverkehrsanlagen für den Radverkehr attraktiver und damit besser als bisher für das Hauptnetz nutzbar. ▪ aktualisiertes Radverkehrsnetz vgl. Abschnitt 0 ▪ aktualisiertes Wegweisungsnetz vgl. Abschnitt 0
9. Ein Grundnetz von Radrouten unter Einbeziehung der bereits bestehenden Routen soll in einem mittelfristigen Zeitrahmen umgesetzt werden.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ziel wurde teilweise erreicht 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ aktualisiertes Radverkehrsnetz vgl. Abschnitt 0
10. Die Innenstadt soll für den Radverkehr möglichst flächenhaft nutzbar sein und Durchfahrt- und Umfahrungsmöglichkeiten bieten.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ umgesetzt (Freigabe der Fußgängerbereiche in Abhängigkeit zum Fußgängeraufkommen erfolgt) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umfahrung verbessern ▪ Konzept Autoarme Innenstadt weiter umsetzen (z. B. Ausbau der Querungstellen am Promenadenring)
11. Im Nebenstraßennetz (Tempo-30-Zonen) wird der 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.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ziel wurde größtenteils erreicht ▪ abschnittsweise noch Handlungsbedarf (Einbahnstraßen, Abbiegevorgänge) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ weiterer Restriktionsabbau im Rahmen der Umsetzung der StVO-Novelle 2009 (vgl. Abschnitt 0)
12. Für den Alltags- und Freizeitradverkehr sind bei allen Grünflächenplanungen die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen und reine Fußwege nur in Ausnahmefällen vorzusehen.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ als Daueraufgabe berücksichtigt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bleibt Daueraufgabe
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.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ als Daueraufgabe berücksichtigt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bleibt Daueraufgabe ▪ zu Bike+Ride vgl. Abschnitt 0
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).	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ziel wurde erreicht 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nutzung der Möglichkeit verstärken
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.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ als Daueraufgabe berücksichtigt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bleibt Daueraufgabe ▪ zu Marketing vgl. Abschnitt 0

Punkt aus Handlungskonzept 2002	Stand der Realisierung	Weiterentwicklung
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.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ als Daueraufgabe berücksichtigt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bleibt Daueraufgabe ▪ zu Verknüpfungsservice vgl. Abschnitt 0
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.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ nur eingeschränkter Handlungsspielraum für die Stadt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bleibt hauptsächlich Aufgabe der Polizei
18. Die bestehenden administrativen Strukturen zur Förderung und Berücksichtigung des Radverkehrs in Leipzig haben sich bewährt und sollen grundsätzlich erhalten werden.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ als Daueraufgabe berücksichtigt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bleibt Daueraufgabe ▪ zu administrativen Rahmenbedingungen vgl. Abschnitt 0
19. Der erforderliche Handlungsbedarf auf allen Ebenen der Radverkehrsförderung wird zeitlich gestuften Realisierungsphasen zugeordnet. Dabei sind zunächst noch alle Maßnahmen mit weniger Investitionsbedarf auszuschöpfen.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ als Daueraufgabe berücksichtigt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bleibt Daueraufgabe ▪ aktualisierte Prioritätenliste vgl. Abschnitt 0
20. Verkehrssicherheit kann nicht allein durch Verbesserungen der Infrastruktur erreicht werden. Ebenso wichtig sind Verkehrserziehung und -aufklärung. Diese soll sich an alle Verkehrsteilnehmergruppen richten und auf die wichtigsten Unfallursachen des Radverkehrs und die wichtigsten Angstfaktoren im Zusammenhang mit Radverkehr konzentrieren. Die Stadt initiiert und unterstützt hierzu Maßnahmen verschiedener Träger.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ als Daueraufgabe berücksichtigt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bleibt Daueraufgabe

Tabelle 3.1 Erreichter Stand und Weiterentwicklung bei den 20 Punkten des Handlungskonzeptes zur Förderung des Radverkehrs 2002

Ebenfalls wurde der erreichte Stand der im Handlungskonzept von 2002 genannten Baumaßnahmen erfasst. Maßnahmen die noch nicht erledigt sind wurden im Radverkehrsentwicklungsplan aufgenommen. In der Tabelle 3.2 sind die Maßnahmen aus 2002 abgerechnet und mit ihrem Stand dargestellt.

Nr.	Bezeichnung	von ... bis	Bemerkung	Stand
Reduzierung von Unfallzahlen				(1) = Finanzierung nicht gesichert
1	Bayrischer Platz		komplexe Maßnahme mit Nr. 2 und Nr. 6	ca. 2013 (1)
2	Grünwaldstraße		komplexe Maßnahme mit Nr. 1 und Nr. 6	ca. 2013 (1)
3	Johannisplatz			2006
4	Prager Straße	nördlich Stötteritzer Straße	LSA Gerichtsweg geändert	2006
5	Riesaer Straße/ Theodor-Heuss-Straße			nicht eingeordnet
6	Windmühlenstraße		komplexe Maßnahme mit Nr. 1 und Nr. 2	ca. 2013 (1)

Neuanlage Radverkehrsanlagen/Lückenschluss				
7	An der Tabaksmühle	Friedhofsweg bis Zwickauer Straße	Neubau Radfahrstreifen	2007
8	Brünner Straße	Westseite Lützner Straße bis S-Bahn-Brücke		tlw. 2007
9	Dresdner Straße	abschnittsweise		tlw.
10	Richard-Lehmann-Straße	Rampe		2009
11	Coppistraße			noch offen
12	Dieskaustraße	Seumestraße - Gerhard-Ellrodt-Straße		tlw. 2005/06
13	Gießerstraße		Deckensanierung erforderlich	noch offen
14	Karl-Liebknecht-Straße	Vervollständigung bis Connewitzer Kreuz	komplexe Maßnahme	noch offen
15	Karl-Tauchnitz-Straße		Kreisverkehr	nicht eingeordnet
16	Kiewer Straße	Lückenschluss		2010
17	Ratzelstraße	Weiterbau richtung Osten bis Schönauer Straße		realisiert
18	Rödelstraße	in der Zufahrt Könneritzstraße		2008
19	Rohrteichstraße	Stannebeinplatz bis Nordtangente		realisiert
20	Zwickauer Straße	südlich Probstheidaer Straße		2010
Sanierung bestehender Radverkehrsanlagen				
				(1) = Finanzierung nicht gesichert
21	Antonienstraße		Brückenneubau	ca. 2014 (1)
22	Grimmaischer Steinweg			2006
23	Jahnallee	Stadion - Lützner Straße		tlw.
24	Permoser Straße	Bahnunterführung - Theodor-Heuss-Straße		nicht eingeordnet
25	Prager Straße	südlicher Bereich		2011
26	Richard-Lehmann-Straße			2010
27	Schleußiger Weg	westlich der Elster		noch offen
Maßnahmen im Zusammenhang mit Straßenausbauprogramm				
28	Johannisallee			tlw.
29	Tangentenviereck Nord/ Neubauabschnitt	Emil-Fuchs-Straße bis Lührstraße		2011
30	Nordtangente Schönefeld			realisiert
31	Slevogtstraße			tlw.
32	Marschnerstraße	Kreisel - Jahnallee		realisiert
33	Rückmarsdorfer Straße			realisiert
34	Parallelwege zur alten B 6 Möckern/Wahren			noch offen
35	Straße des 18. Oktober			realisiert
36	Theodor-Heuss-Straße			realisiert
37	Erich-Köhn-Straße			ca. 2012 (1)
38	Lützner Straße	Zschochersche Straße - Odermannstraße		realisiert
39	B 186			noch offen
40	Industriepark Nord			realisiert

Maßnahmen im Zusammenhang mit Stadtbahnausbau/Gleisbau				
41	Lütznauer Straße	Plautstraße - Merseburger Straße		im Bau
42	Peterssteinweg/Karl-Liebnecht-Straße			ca. 2013 (1)
43	Ranstädter Steinweg	Goedelerring - Leibnizstraße		realisiert
44	Eisenbahnstraße	Gesamtumbau nach Entlastung durch Nordtangente Schönefeld		realisiert
45	Prager Straße	Ortslage Probstheida und Kregelstraße - An der Tabaksmühle		2011
46	Georg-Schumann-Straße			noch offen
47	Könneritzstraße			ca. 2013 (1)
Maßnahmen in den neuen Ortsteilen			(1) = Finanzierung nicht gesichert	
48	Verlängerung Eythraer Weg	Bau einer Brücke über Bahn und Elster	Brückenneubau	noch offen
49	Neubau S 46	Instandsetzung landwirtschaftlicher Wege entlang der S 46		noch offen
50	Erikenstraße	Bau einer Brücke über die Elster	Brückenneubau	noch offen
51	Knautnaundorfer Straße	B 186 - Thomas-Müntzer-Siedlung	einseitiger Geh-/Radweg	tlw.
52	Elsterradweg		Radwegausbau	tlw.
53	Miltitzer Straße Nord		Bau eines einseitigen Geh-/Radwegs	realisiert
54	Geschwister-Scholl-Straße	Jahnstraße - OE Lindennaundorf	Bau eines einseitigen Geh-/Radwegs	nicht eingeordnet
55	B 87 Leipziger Straße	Auenweg und verlängerte Mittelstraße	Bau von 2 Querungshilfen	nicht eingeordnet
56	Merseburger Straße Höhe Sandberg/ Bienitzstraße		Bau einer Querungshilfe	noch offen
57	Merseburger Straße	Elster-Saale-Kanal - Schomburgkstraße	Bau eines Geh-/Radweges	noch offen
58	Merseburger Straße	westlich des Elster-Saale-Kanals	Bau beidseitiger Geh-/Radwege, abschnittsweise	noch offen
59	Miltitzer Straße	Am Sandberg - Elster-Saale-Kanal	Bau beidseitiger Geh-/Radwege	einseitig realisiert
60	Elster-Saale-Kanal, Nordseite		Wegeausbau als Geh-/Radweg, abschnittsweise	noch offen
61	Merseburger Straße	Tucholskystraße - Ochsenweg	Bau beidseitiger Geh-/Radwege, abschnittsweise	noch offen
62	Miltitzer Straße	Löwencentner - Burghausen	einseitiger Geh-/Radweg	realisiert
63	Bahnhof Böhlitz-Ehrenberg		Querungshilfe über stillgelegte Bahntrasse	erledigt
64	Elster-Saale-Kanal		Wegeausbau als Geh-/Radweg	noch offen
65	Elster-Saale-Kanal		Wegeausbau als Geh-/Radweg	noch offen
66	Schönauer Landstraße		Bau eines Geh-/Radweges	tlw.
67	Porscheerschließung/GVZ	Schwerpunkt Tannenwald (Westseite)	Herstellung einer neuen Wegeverbindung	tlw.
68	Radfelder Weg/ Freirodaer Weg südlich Bahngleis		Bau eines Geh-/Radweges (Lückenschluss)	noch offen
69	B 6 (alt)		Bau eines Geh-/Radweges (Lückenschluss)	nicht eingeordnet
70	Jägergraben - Anschlussgleis Brauerei		Bau eines Geh-/Radweges (Lückenschluss)	realisiert

71	Forstweg Lützschena Böhlitz-Ehrenberg		Ausbau des Weges	noch offen
72	Wiederitzscher Landstraße		Bau eines einseitigen Geh-/Radwegs	noch offen
73	Delitzscher Landstraße	Karl-Marx-Straße - Seehäuser Allee	Anlage Radverkehrsanlagen	noch offen
74	Bahnhofstraße	Delitzscher Landstraße - Mittelring	Belagsverbesserung	noch offen
75	Bahnhofstraße		Anlage Radverkehrsanlagen	noch offen
76	Dübener Landstraße	Gewerbegebiet - Podelwitzer Weg	Anlage Radverkehrsanlagen	realisiert
77	BMW-Erschließung mit Schwerpunkt Göbschewitzer Straße		Bau eines einseitigen Geh-/Radwegs	realisiert
78	Hohenheida östlich OA	Weg nach Mark Neblitz	Ausbau Geh-/Radweg	noch offen
79	Hohenheidaer Straße		Bau eines Geh-/Radweges	nicht eingeordnet
80	Delitzscher Landstraße		Bau eines einseitigen Geh-/Radwegs	im Bau
81	Grundstraße	Plaußig - Portitz	Bau eines einseitigen Geh-/Radwegs	noch offen
82	Straße Am Schenkberg		Bau eines einseitigen Geh-/Radwegs	nicht eingeordnet
83	Riesaer Straße	gesamte Länge in Ortslage	Ausbau/ Neubau von Radverkehrsanlagen	noch offen
84	Riesaer Straße	Verbindung mit Sommerfelder Straße	Wegebau	noch offen
85	Engelsdorfer Straße und Hauptstraße		Fahrbahnsanierung, Anlage von Radverkehrsanlagen	noch offen
86	Maximilian-Kolbe-Weg		Verlängerung zum Kirchweg	noch offen
87	Hirschfeld Hauptstraße, Ortseingangsbereiche		Sicherung des Radverkehrs durch Bau von Mittelinseln	noch offen
88	Althen, Prof.-Andreas-Schubert-Straße		Bau eines einseitigen Geh-/Radwegs	noch offen
89	Kleinpösna, Baalsdorfer Straße		Sicherung des Radverkehrs durch Bau von Mittelinseln	noch offen
90	B 186 Liebertwolkwitzer Straße		Bau eines Radweges auf der Ostseite	tlw.
91	Brandiser Straße (Ortsmitte)		Sicherung des Radverkehrs durch Bau von Mittelinseln	noch offen
92	Engelsdorfer Weg		Ausbau als Geh-/Radweg, Bau Bahnübergang und Verbindung zu Am Hohen Graben	nicht eingeordnet
93	Engelsdorfer Straße, Höhe Industriestraße		Querungshilfe	nicht eingeordnet
94	Karl-Friedrich-Straße	bis Holzhausen OE	Bau eines Zweirichtungsradwegs auf der Ostseite	realisiert
95	Zweinaundorfer Straße	Am Kastanienring - An den Platanen	Bau einer Querungshilfe	realisiert
96	Händelstraße (B 186)	August-Bebel-Siedlung - Stötteritzer Straße	Fortsetzung des Radwegs auf der Ostseite	noch offen
97	Stötteritzer Straße Höhe Ortsteilgrenze		Ausbau Baustraße zum Herzklinikum als Geh-/Radweg	noch offen
98	Stötteritzer Landstraße	Ortsteilgrenze - Molkauer Straße	Neubau Radweg	realisiert

99	Mölkauer Straße	Stötteritzer Landstraße - Weißdornweg	Bau eines Zweirichtungsradwegs auf der Ostseite	noch offen
100	Baalsdorfer Straße (B186)	OE aus Richtung Holzhausen in Richtung Baalsdorf	Anlage von Radverkehrsanlagen	noch offen
101	Muldentalstraße	Bornaer Straße - Leibnizstraße	Anlage von Radverkehrsanlagen	tlw.
102	Muldentalstraße	Störmthaler Straße - Bahnunterführung	Neubau Geh-/Radweg auf Südseite	noch offen
103	Alte Tauchaer Straße	südlich der Clemens-Thieme-Straße	Bau eines einseitigen Geh-/Radwegs	noch offen
104	Bornaer Straße	ab Fliederweg	Neubau Geh-/Radweg, Bau Querungshilfe Höhe Fliederweg	noch offen

Tabelle 3.2 Erreichter Stand der Baumaßnahmen aus dem Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs 2002

3.2 Planerische Vorbereitung

In Vorbereitung des Radverkehrsentwicklungsplans wurde der Bestand an Radverkehrsanlagen festgestellt, die Wegeziele nach den Kriterien der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) für ein Haupttroutennetz des Alltagsradverkehrs ermittelt und mit den bekannten bzw. geplanten Baumaßnahmen ergänzt. Weiter waren im Netz Lücken und Abschnitte zu definieren, in denen Verbesserungen oder Baumaßnahmen erforderlich sind.

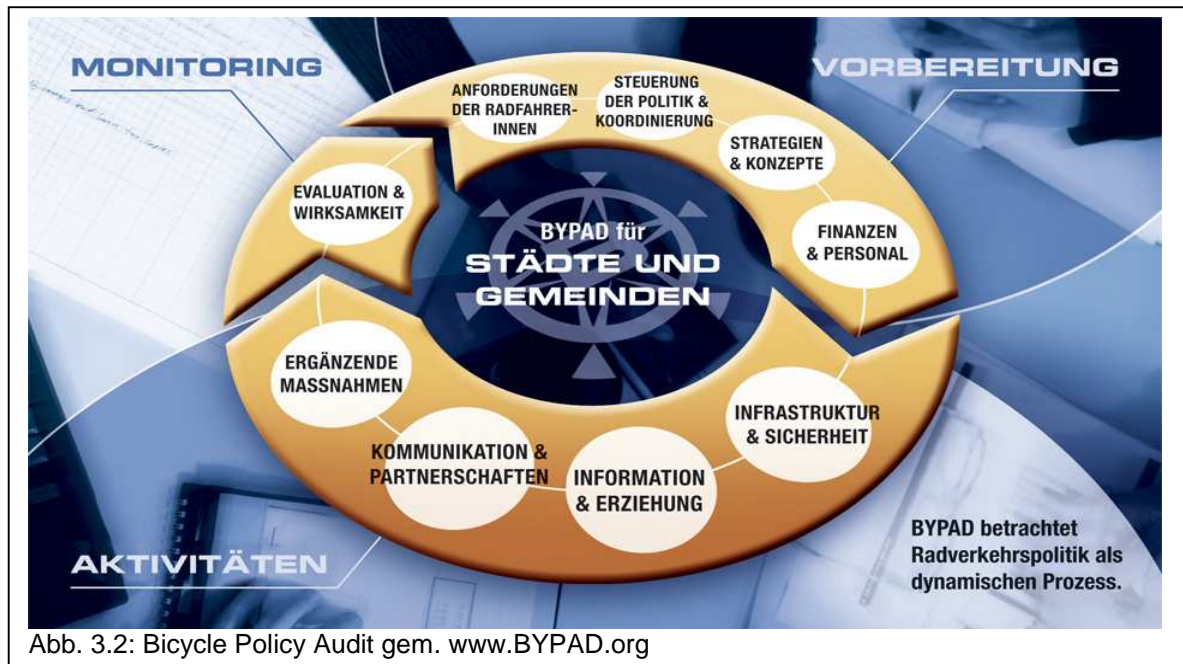
Ausgewertet wurde hierfür das Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs, die Jahresberichte des Radverkehrsbeauftragten sowie die erfolgten Baumaßnahmen. Ferner wurden die vorhandenen Studien des ADFC sowie weitere Umsetzungskonzeptionen, wie z. B. das Sportprogramm 2015 für die Stadt Leipzig ausgewertet. Es erfolgte hierbei eine Konzentration auf das Netz des Alltagsverkehrs, ohne jedoch die Anforderungen aus dem touristischen und Freizeitradverkehr auszublenken. Dies wird insbesondere bei der Wegweisungskonzeption des Freistaats Sachsen deutlich, die Grundlage des Leipziger Wegweisungskonzeptes ist und die mit der Beschilderung der nummerierten Knotenpunkte im Stadtgebiet ergänzt werden soll.

Schließlich sind die Ergebnisse des 2008/09 durchgeführten Bicycle Policy Audit (BYPAD) sowie aus der durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung eingeflossen. Nach Abwägung der zum Analysestand der Radverkehrsinfrastruktur eingegangenen Hinweise und Anregungen (siehe Abwägungsprotokoll zum Entwurf des Radverkehrsentwicklungsplans) wurde der Radverkehrsentwicklungsplan ergänzt bzw. präzisiert.

Am 23.06.2010 fand der 1. Runde Tisch Radverkehr statt, zu dem Vertreter der Fraktionen des Stadtrates eingeladen waren, zusammen mit Vertretern der Verwaltung, der Verbände und Initiativen zur Förderung des Radverkehrs ins Gespräch zu kommen.

Für den Radverkehrsentwicklungsplan wurde nach der Analyse des heutigen Infrastrukturangebots eine Prioritätenliste des ermittelten Handlungsbedarfs zur Realisierung eines Hauptradnetzes entwickelt, die in der Anlage dargestellt ist. Sie ist Vorschlag zur weiteren Komplettierung des Netzes und soll Richtschnur für das koordinierte Verwaltungshandeln in den nächsten Jahren sein. Für die

Baumaßnahmen die mittelfristig umzusetzen sind, wird die Diskussion im Rahmen der Aufstellung des jeweiligen Haushaltsjahres erfolgen und soll sich an der Prioritätenliste des Mittelfristigen Straßen- und Brückenbauprogramms orientieren.



Grundsätzlich sollen dem Radverkehr alle Straßen und Wege mit entsprechender Widmung zur Verfügung stehen. Eine besondere Angebotsqualität wird im Hauptnetz für den Alltagsradverkehr angestrebt. Dieses Hauptnetz stellt eine Auswahl von Strecken dar, auf welche sich die ausgewiesenen Maßnahmen zur Beseitigung von Strecken- und Punktemängeln konzentrieren. Weitere Schwerpunkte bilden die Straßen des Straßenhauptnetzes (Hauptverkehrsstraße und Haupterschließungsstraßen), in denen eine Vielzahl von Nutzungsansprüchen abgewogen werden müssen und je nach Verkehrsbelastung und Flächenverfügbarkeit Radverkehrsanlagen einzuordnen sind bzw. die Verträglichkeit der Führung im Mischverkehr zu prüfen ist.

Neben der Verbesserung der Infrastruktur für den fließenden Radverkehr sind auch Verbesserungen von Fahrradabstellanlagen erforderlich. Zum einen sind hier die privaten Eigentümer, Vermieter und Wohnungsgesellschaften gefordert, zum anderen sollen auch an öffentlichen Stellen vor Geschäften, Schulen, ÖPNV-Haltestellen oder auch an Büros und Arbeitsstätten ausreichend Kapazitäten geschaffen werden. Hierzu empfiehlt die Stadt das Aufstellen von Abstellanlagen, an denen mindestens das Vorderrad und der Rahmen so angeschlossen werden können, dass das Fahrrad vor Diebstahl, Vandalismus und Umfallen bestmöglich geschützt ist. Im öffentlichen Raum wird in der Regel der „Leipziger Anlehnbügel“ verwendet, der sich in vielen Jahren bewährt hat und der auch auf Antrag von Privaten durch die Stadt im Straßenraum aufgestellt werden kann.

3.3 Beschlusspunkte (B1 bis B22)

Wesentlicher Bestandteil des Radverkehrsentwicklungsplans sind die im Folgenden vorgestellten Beschlusspunkte, die durch den Stadtratsbeschluss gefasst werden und neben den Zielen (Z1 bis Z3) die inhaltliche Ausrichtung der Förderung des Radverkehrs festlegen:

B1: Die im Kapitel 4. Ziele genannten Ziele Z1 bis Z3 werden bestätigt und sollen durch Verwaltungshandeln in den nächsten Jahren erreicht werden.

B2: Die im Radverkehrsentwicklungsplan genannten Festsetzungen F4.1.1 bis F8.7.1 sind Handlungsgrundlage für die Verwaltung.

B3: Bei allen Straßenbaumaßnahmen im Straßenhauptnetz sowie Baumaßnahmen an Straßenbahn- oder Stadtbahnanlagen inkl. der dazugehörigen Haltestellen, gleich ob es sich um Umbau, Rekonstruktion oder Neubau handelt, sind die Belange des Radverkehrs zu beachten und, wenn irgend möglich, Radverkehrsanlagen bzw. geeignete Führungsformen vorzusehen. Ggf. können ergänzend geeignete Ersatztrassen als Alternative ausgewiesen werden. Dies gilt insbesondere auch bei Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV, bei denen eine verbesserte Radverkehrsführung erreicht werden kann.

B4: Für die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Ausstattung aller radverkehrsrelevanten Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen oder die verträgliche Abwicklung im Mischverkehr anzustreben. Vorhandene ältere Radverkehrsanlagen sind vorrangig dort, wo Verkehrssicherheitsdefizite auftreten, in Stand zu setzen bzw. durch neue Führungsformen zu ersetzen.

B5: Zur Nachrüstung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen sollen unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Einsatzbereiche und Flächenansprüche vorrangig Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt werden.

B6: Neben den Hauptverkehrsstraßen ist als weiterer wesentlicher Baustein der Radverkehrsnetzplanung ein sich über das gesamte Stadtgebiet erstreckendes Radroutennetz einzurichten, das auch verkehrsarme Straßen umfasst. Es ist mit einer einheitlichen Wegweisung für den Radverkehr zu versehen, der die Standards der „Richtlinie zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen“ zugrunde liegen. Hierfür ist auch die Einrichtung von Fahrradstraßen zu prüfen. Die in der Vorlage genannten zentralen Orte (C-Zentren) zur Netzgenerierung (IR III) werden bis Ende 2013 derart ergänzt, dass jedem Stadt- bzw. Ortsteil solch ein repräsentativer Punkt zugewiesen wird. Diese radverkehrsrelevanten Verknüpfungspunkte können z.B. die alten Ortskerne oder die D-Zentren gemäß STEP Zentren sein. Das so entstehende Hauptradnetz (ERA IR III) ist mit der AG Rad zu beraten und dem FA Stadtentwicklung und Bau vorzulegen. Bis Ende II. Quartal 2015 entwickelt die Verwaltung unter Einbeziehung der AG Rad ein detailliertes Hauptradnetz (ERA IR IV) und legt es zur Diskussion und Beschlussfassung den Ortschaftsräten, Stadtbezirksbeiräten und dem Stadtrat vor. Gegenstand dieser Planung sind die Radverkehrsstrecken innerhalb der Stadt- und Ortsteile zur Verknüpfung von Wohngebieten mit wichtigen Bildungs-, Arbeits- und Einkaufsstätten sowie Kultur- und Freizeiteinrichtungen.

B7: Das Grundnetz von Hauptradrouten für den Alltagsverkehr soll als durchgängige lückenlose Radverkehrsverbindung unter Einbeziehung bereits bestehender Routen mittelfristig umgesetzt werden, wobei prinzipiell der Bau und die Nachrüstung erforderlicher nutzerfreundlicher Querungs- und Abbiegemöglichkeiten enthalten sind. Die Realisierung eines einheitlichen Wegweisungssystems gemäß den Vorgaben des Freistaates Sachsen hat dabei Priorität vor der Ausweisung reiner Freizeitrouten.

B8: Erste Priorität bei der Umsetzung der Radverkehrswegweisung haben die Strecken des SachsenNetz Rad und der Verbindungsfunktionsstufe II nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen). Zweite Priorität haben die auf das Stadtzentrum zulaufenden übrigen Radialen und der Ring um die Innenstadt. Dritte Priorität haben die übrigen Strecken des Wegweisungsnetzes. Auch wenn die Umsetzung in einzelnen Projektabschnitten erfolgt, ist die Planung auf das funktionsfähige Gesamtnetz auszurichten. Nicht richtliniengerechte Wegweisung ist dabei zu ersetzen.

B9: Für den Alltags- und Freizeitradverkehr sind bei allen Grünflächenplanungen die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen und reine Fußwege nur in Ausnahmefällen vorzusehen. Insbesondere für Wege des überörtlichen Radverkehrs und des SachsenNetz Rad wird ein anforderungsgerechter Ausbaustandard angestrebt.

B10: Lokale radtouristische Routen haben ergänzende Funktion zum SachsenNetz Rad und den Hauptverbindungen des Alltagsradverkehrs. Sie erschließen Freizeitmöglichkeiten oder Sehenswürdigkeiten. Aus Gründen der Netzdichte und Netzüberschaubarkeit werden sie nicht mit eigener Wegweisung versehen. Sie können jedoch mit anderen Mitteln (Flyer, Internet, Einbindung in digitale Radtourenplaner etc.) speziell vermarktet werden.

B11: Die Innenstadt soll für den Radverkehr möglichst direkt erreichbar sein und geeignete Umfahrungsmöglichkeiten für den Durchgangsradsverkehr bieten. Die Festlegungen der Konzeption zur autoarmen Innenstadt sind dabei zu beachten. Die Innenstadt soll für den Radverkehr möglichst direkt erreichbar und auf geeigneten Strecken be- und umfahrbar sein. Dazu erarbeitet die Verwaltung bis Ende II. Quartal 2015 unter Einbeziehung der AG Rad ein separates Konzept zur Netzgestaltung, Wegweisung und zum Fahrradparken für den Zentrumsbereich (Innenstadt + eine Blocktiefe außerhalb des Ringes) und legt dies dem Fachausschuss Stadtentwicklung und Bau vor.

B12: Im Nebenstraßennetz (Tempo-20- oder Tempo-30-Zonen) wird der 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 (wie Einbahnstraßenregelungen oder Abbiegeverbote), ausgenommen, wenn diese auf ihn keine Anwendung finden müssen. Auch bei Straßenbaumaßnahmen im Nebenstraßennetz sind die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen. Insbesondere bei der Entscheidung über Deckensanierungen ist auch die Rolle der Straßen im Radwegenetz zu betrachten.

B13: Die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten des Radverkehrs ist fortzusetzen. Die konsequente Anwendung der sächsischen Bauordnung bei allen Neubauten und Nutzungsänderungen wird sicher gestellt. In der Innenstadt soll die Anzahl der Fahrradbügel bis 2013 auf über 1.000 Stück ergänzt werden. Die Verwaltung erarbeitet bis Ende II. Quartal 2015 unter Einbeziehung der AG Rad ein detailliertes Konzept zum Abstellen und Parken von Fahrrädern und legt dieses dem FA Stadtentwicklung und Bau vor. Die bereits praktizierte Möglichkeit für private Anlieger, auf Antrag und eigene Kosten Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum einzurichten, ist offensiv und regelmäßig zu bewerben, dabei ist vorab zu prüfen, wo dies ohne Einschränkungen für die anderen Funktionen des öffentlichen Raumes möglich ist. Die Einrichtung einer Fahrradstation am Hauptbahnhof wird angestrebt.

B14: Marketing und Öffentlichkeitsarbeit „pro Rad“ sind als wesentlicher Teil der Radverkehrsförderung in Leipzig zu entwickeln. Insbesondere soll die Vielfalt der Möglichkeiten (Flyer, Plakate, Aktionen, Wettbewerbe, Sendungen usw.) und gestalterischen Mittel genutzt werden. Es sollen unterschiedliche Zielgruppen angesprochen werden (Pendler, Familien, Schulkinder, Senioren, Freizeitradfahrer usw.). Die Öffentlichkeitsarbeit soll systematisch konzipiert und bei Infrastrukturmaßnahmen eingeplant werden. Kooperationspartner sind einzubeziehen und Aktivitäten übergeordneter Ebenen zu unterstützen. Als Teil der Öffentlichkeitsarbeit soll der Fahrradstadtplan neu aufgelegt werden und als Marketinginstrument genutzt werden. Die nächste Neuauflage des Fahrradstadtplans soll im Jahr 2013 erscheinen.

B15: Um den Umstieg auf das Fahrrad zu erleichtern, unterstützt die Stadt nach ihren Möglichkeiten die Aktivitäten anderer Handlungsträger für ein möglichst vielfältiges Angebot von Serviceangeboten und Dienstleistungen.

B16: Verkehrssicherheit kann nicht allein durch Verbesserungen der Infrastruktur erreicht werden. Ebenso wichtig sind Verkehrserziehung und -aufklärung. Diese soll sich an alle Verkehrsteilnehmergruppen richten und auf die wichtigsten Unfallursachen des Radverkehrs und die wichtigsten Gefährdungssituationen im Radverkehr konzentrieren. Die Stadt unterstützt hierzu Maßnahmen verschiedener Träger.

B17: Die Stadt bemüht sich um ergänzende oder alternative Förderungsmöglichkeiten auf EU- oder Bundesebene, um Projekte der Öffentlichkeitsarbeit, des Mobilitätsmarketings, des Erfahrungsaustauschs oder des Baus von infrastrukturellen Maßnahmen, zumindest anteilig, finanziert zu bekommen.

B18: Der erforderliche Handlungsbedarf auf allen Ebenen der Radverkehrsförderung kann nur zeitlich gestuft realisiert werden. Dabei sind vorrangig Maßnahmen zu realisieren, die im Rahmen des jährlichen Haushalts die größten radverkehrlichen Effekte erwarten lassen. Die Maßnahmen sollen nachvollziehbar aus dem Radverkehrsentwicklungsplan, bauliche Maßnahmen insbesondere aus dem Hauptnetz entwickelt und priorisiert werden, wobei ihrer Netzfunktion und ihrer Funktion im Umweltverbund die wesentliche Rolle zukommt. Sie sind im jährlichen Umsetzungsprogramm entsprechend darzustellen und zu begründen. Die Anlage 4 ist entsprechend im weiteren Prozess zu überarbeiten.

B19: Die bestehenden administrativen Strukturen zur Förderung und Berücksichtigung des Radverkehrs in Leipzig haben sich bewährt und sollen grundsätzlich erhalten werden. Die Arbeitsgemeinschaft Radverkehrsförderung (AG Rad) berät regelmäßig über Planungen mit Radverkehrsbezug. Der im Zusammenhang mit dem Bypad-Prozess ins Leben gerufene Runde Tisch Radverkehr wird fortgeführt und berät mindestens einmal jährlich über Stand und Strategie der Radverkehrsförderung.

B20: Die Stadt Leipzig arbeitet im Rahmen ihrer Möglichkeiten in überregionalen Arbeitsgruppen mit, wie z. B. die vom Freistaat Sachsen initiierte „Arbeitsgemeinschaft Radverkehr sächsischer Kommunen (AG Rsk)“, um auf Landes- und Bundesebene bessere Bedingungen und Fördermöglichkeiten für den Radverkehr zu erreichen und in den relevanten Arbeitskreisen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, um den fachlichen Austausch zu pflegen und um an der Weiterentwicklung der Richtlinien und Empfehlungen aktiv mitzuwirken.

B21: Priorität bei der Umsetzung des Radverkehrsentwicklungsplans hat das Haupttroutennetz des Alltagsverkehrs. Insbesondere bei den Abstimmungen mit dem Umland sind Synergien mit touristischen überregionalen und Fernradwegen zu suchen. Insbesondere auch für das sportliche Radfahren, mit StVZO-zugelassenen Rädern, spielen diese Wege im Stadtgebiet eine wichtige Rolle, um verkehrsarme Strecken im Umland zu erreichen. Entsprechend des Sportprogramms 2015 für die Stadt Leipzig sollen diese Strecken ertüchtigt werden. Neben den Routen des SachsenNetz Rad können auch thematische Radrouten (z. B. Kohle | Dampf | Licht) oder Erlebnisradrouten entwickelt werden (z. B. via regia von Frankfurt am Main bis Kraków). Der Fahrradtourismus soll als ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Region Westsachsen gesehen und gefördert werden.

B22: Radverkehrsförderung versteht sich als Teil der Förderung im Umweltverbund und deswegen sind die Belange von Menschen mit Behinderungen bei der Planung von Maßnahmen in der Abwägung besonders zu beachten.

B23: Zur Realisierung des Radverkehrsentwicklungsplans wird ein jährlicher Haushaltsansatz von mindestens 5 € je Einwohner angestrebt.

3.4 Straßen und Wege

Die Einordnung des Radverkehrs ist auch eine Aufgabe der Straßenraumgestaltung. Für die Wahl der Führungsform (z. B. im Mischverkehr, auf Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder Radwegen) geben die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) [8] wichtige Hinweise.

So sind Straßen mit geringerer Verkehrsbelegung und einem geringeren Geschwindigkeitsniveau durchaus für eine gemeinsame Führung von Radverkehr und Kfz-Verkehr im Mischverkehr geeignet. Mit zunehmender Verkehrsstärke und Geschwindigkeit wird die Forderung nach einer Separation zur Sicherung des Radverkehrs wichtiger. Zur Beurteilung der erforderlichen Führungsform stehen in der ERA [8] jeweils ein Diagramm für zwei- und vierstreifige Straßen zu Verfügung (Abbildung 3.4). Grundsätzlich sollen alle Straßen sicher für den Radverkehr nutzbar sein.

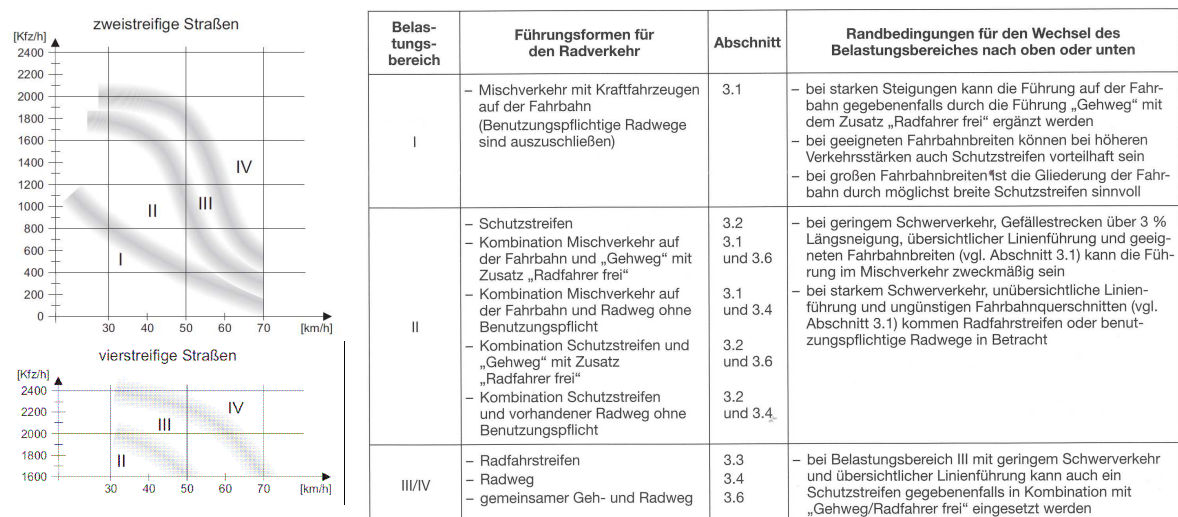


Abbildung 3.4 Klassifizierung des Einflusses des Kraftfahrzeugverkehrs auf die Radverkehrsführung (die Angaben zur Verkehrsstärke beziehen sich auf die Spitzenstunde für beide Richtungen; die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Trennlinien) [8]

Der Bestand straßenbegleitender Radverkehrsanlagen wurde in Leipzig seit Beginn der 90er Jahre kontinuierlich ausgebaut. Bei einer im Jahr 2009 durchgeführten Bestandsaufnahme wurden an den rund 370 km Hauptverkehrsstraßen 85 km beidseitige Radverkehrsanlagen und weitere 106 km einseitige Radverkehrsanlagen erfasst. Von den einseitigen Radverkehrsanlagen waren rund 48 km in Gegenrichtung freigegeben (vgl. Tabelle 3.4). Nicht erfasst wurden nicht benutzungspflichtige Radwege.

Daneben wurden weitere straßenunabhängige Wegeverbindungen ausgebaut, die für den Radverkehr besonders attraktiv sind. Eine Übersicht über die vorhandenen Führungsformen des Radverkehrs enthält Anlage 1.

Streckenlängen gesamt	Hauptverkehrsstraßen		Haupterschließungsstraßen		Anliegerstraßen		Alle
	km	%	km	%	km	%	
Straßennetz gesamt¹	367 km		159 km		1168 km		1694 km
davon mit beidseitigen Radverkehrsanlagen*:	85 km	23%	20 km	13%	4,7 km	0,4%	110 km
davon mit einseitigen Radverkehrsanlagen in Gegenrichtung nutzbar*:	48 km	13%	13 km	8%	8 km	0,6%	69 km
davon mit einseitigen Radverkehrsanlagen nicht in Gegenrichtung nutzbar*:	58 km	16%	14 km	9%	15 km	1%	87 km
davon ohne Radverkehrsanlagen*	176 km	48%	112 km	70%	1140 km	98%	1428 km
* - Radfahrstreifen - Schutzstreifen - Radweg, (Z 237) - getrennter Geh-, Radweg (Z 241) - gemeinsamer Geh-, Radweg (Z 240) - Gehweg, Radfahrer frei							

¹ Straßennetz, Bestand 2009

Tabelle 3.4 Straßenbegleitende Radverkehrsinfrastruktur, Bestand 2009 (nicht erfasst sind die nicht benutzungspflichtigen Radwege)

Die häufigste Führungsform aller erfassten Radverkehrsanlagen sind getrennte und gemeinsame Geh- und Radwege (vgl. Abbildung 3.)

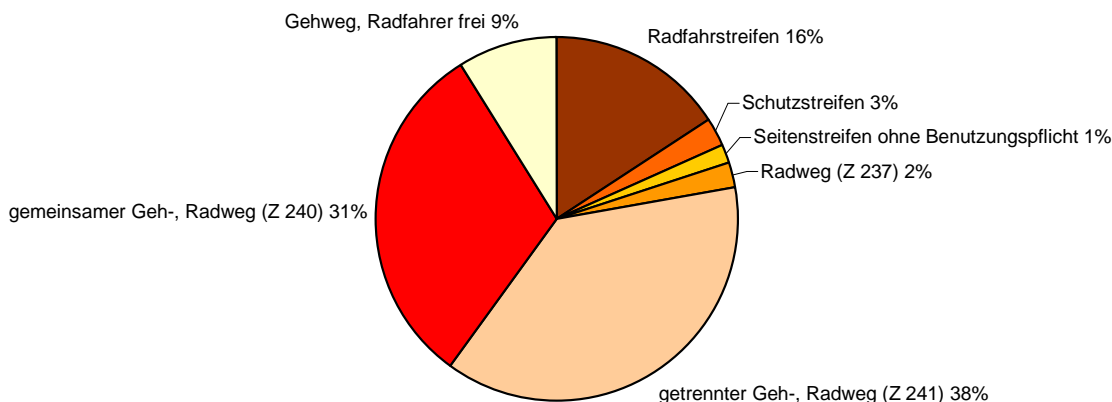


Abbildung 3.5 Längenanteile straßenbegleitender Radverkehrsinfrastruktur im Gesamtnetz

An zahlreichen Knotenpunkten wird der Radverkehr durch Abbiegestreifen, Vorbeifahrtstreifen und vorgezogene Aufstellbereiche besonders berücksichtigt. An einer Knotenzufahrt am Gerichtsweg wurde eine Radfahrtschleuse eingerichtet, die das konfliktfreie Einordnen in die Linksabbiegespur ermöglicht.

Für die im Bereich von Straßenbahnhaltstellen oftmals konfliktträchtige Radverkehrsführung ist mit der angehobenen Radfahrbahn (Pilotlösung an der Haltestelle Rödelstraße) eine Variante gefunden worden, die auch deutschlandweit beispielhaft ist und in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) aufgenommen wurde.

Seit 2002 wurden die in Abbildung 3.6 dargestellten Mittel speziell für den Radverkehr in Leipzig investiert. Darin enthalten sind allerdings nicht alle Mittel, die für Radverkehrsanlagen im Zuge des allgemeinen Straßenbaus bzw. der Umgestaltung von Verkehrsräumen erbracht wurden. In der Position „diverse Einzelobjekte“ werden Einzelmaßnahmen, wie z. B. Bordabsenkungen, Kleinstreparaturen und kleinflächige Belagserneuerungen zusammengefasst.

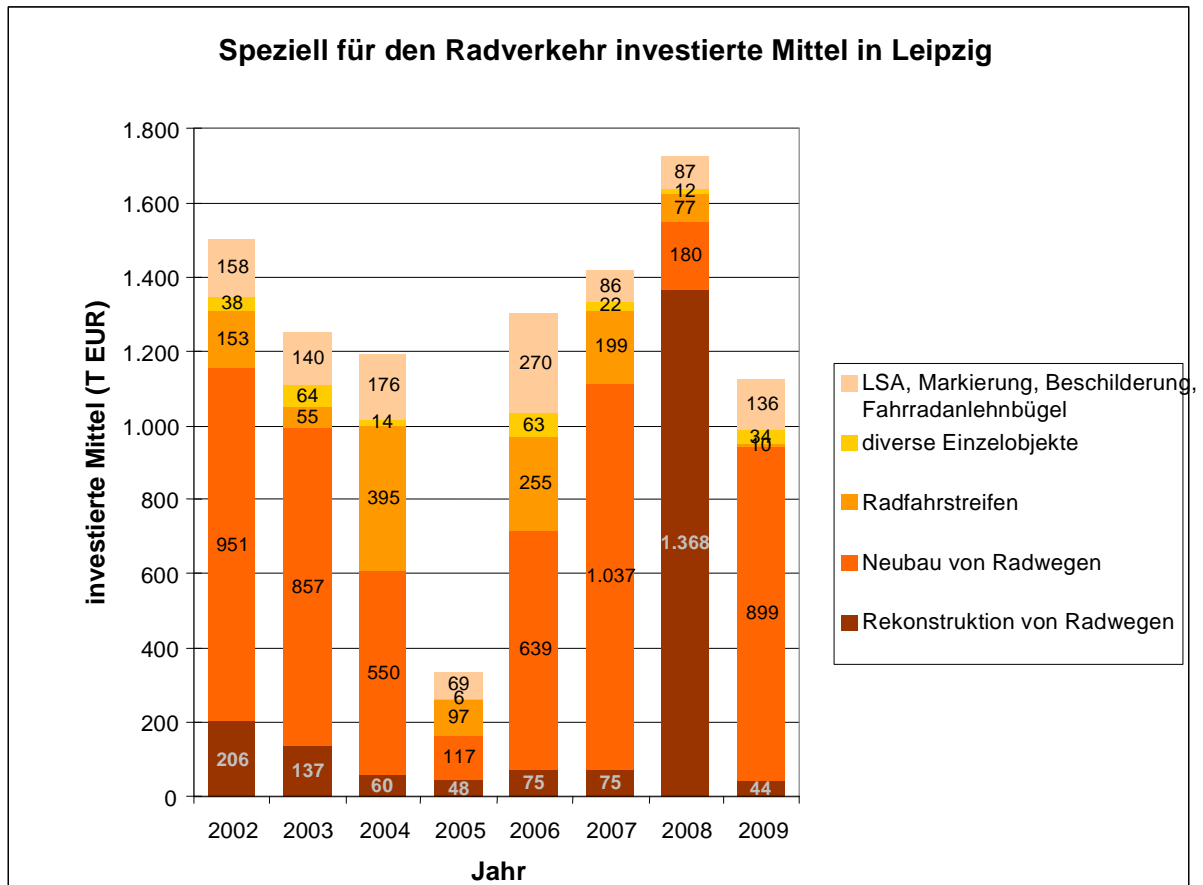


Abbildung 3.6 Speziell für den Radverkehr investierte Mittel in Leipzig seit 2002

Seitens der Verwaltung wird angestrebt, alle Planungen, in der AG Rad vorzustellen und zu diskutieren. Nach Realisierung und ggf. Befahrung erfolgt in der Regel eine Auswertung durch die Teilnehmer der AG Rad. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Planung und Bauausführung geleistet.

Die Bestandsaufnahme (Anlage 1) zeigt, dass auf vielen Verbindungen – im Straßenraum und auf den zahlreichen Grünverbindungen – bereits heute attraktive Bedingungen für den Radverkehr vorhanden sind.

Nach wie vor gibt es jedoch, vor allem an den Hauptverkehrsstraßen, noch Handlungsbedarf, der zum Großteil nur im Zuge des fortschreitenden grundhaften Ausbaus sowie der Sanierung des Hauptstraßennetzes bewältigt werden kann. Hier ist es besonders wichtig, bei jeder Baumaßnahme, insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen, die Radverkehrsführung im Zuge des entsprechenden Vorhabens an geltende Standards anzupassen. Anlage 3 enthält eine Übersicht über Abweichungen der tatsächlichen zu den nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [8] geforderten Radverkehrsführungen an den untersuchten Haupttrouten (vgl. Kapitel 4).

Weiterer Überprüfungsbedarf besteht im Einzelfall für die Benutzungspflicht der mit 31 % Anteil an allen erfassten Radverkehrsanlagen sehr häufigen Führungsform „gemeinsamer Geh- und Radweg“, die innerhalb bebauter Gebiete problematisch ist und daher nach den novellierten Regelwerken nur noch unter eingeschränkten Einsatzkriterien zulässig ist (vgl. Abbildung 3.5).

Verbleibende Netzlücken und Qualitätsmängel bei bereits ausgebauten Straßen treten z. T. bei älteren Planungen auf. Auffällig ist diesbezüglich die Radverkehrsinfrastruktur in den eingemeindeten Ortsteilen. In Einzelfällen sind Netzlücken an ausgebauten Straßen die Folge von Nutzungskonflikten bei besonders engen Straßenquerschnitten.

An einzelnen Hauptverkehrsachsen sind kürzere Netzlücken vorhanden, die in der Priorität der Sanierung aus Sicht des Radverkehrs vorangestellt werden sollten, damit durchgehende, sicher und komfortabel nutzbare Radverkehrsverbindungen entstehen (vgl. Anlage 3 und Anlage 4).

Mit den aktuellen Novellierungen der Regelwerke und Verwaltungsvorschriften wird zukünftig die Radverkehrsführung auf nicht benutzungspflichtigen Radwegen stärker als bisher berücksichtigt. Für diese Radwege gelten hinsichtlich der baulichen Ausführung die gleichen Anforderungen wie für benutzungspflichtige Radwege. Die Fördervoraussetzung ist auch für nicht benutzungspflichtige Radwege gegeben.

3.5 Fahrradparken

Bei einem Gesamtbestand von etwa 400.000 Fahrrädern in Leipzig ist der Bedarf für Abstellplätze sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch auf privaten Flächen hoch. Tabelle 3. zeigt wesentliche Möglichkeiten der Einflussnahme der öffentlichen Hand auf die Situation des Fahrradparkens. Die notwendige Qualität der Fahrradabstellplätze ist im Handlungskonzept von 2002 [4] beschrieben. Bei kurzer Parkzeitdauer sind besonders Aspekte der Bedienerfreundlichkeit und kurzen Wege wichtig, bei langer Parkzeitdauer der Diebstahl- und Vandalismusschutz sowie die Überdachung.

Quell- / Zielort	vorrangige Parkzeitdauer	Verpflichtung zur Errichtung von Abstellanlagen		wesentliche Einflussmöglichkeiten der öffentlichen Hand
		durch Kommune	durch Dritte	
Arbeit	lang	bei Bau eigener Verwaltungsgebäude: § 49 SächsBO ¹	bei Bau: § 49 SächsBO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchsetzung Bauordnung ▪ Verwendung Stellplatzablässe ▪ Informationen zur Qualität
Einkaufen / Erledigungen / Freizeit	kurz	-	bei Bau: § 49 SächsBO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchsetzung Bauordnung ▪ Bestand: Bügel nachrüsten bzw. bei Straßenbau aufstellen
Schule / Hochschule	lang	als Schulträger bei Bau: § 49 SächsBO	bei Bau: § 49 SächsBO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchsetzung Bauordnung ▪ Nachrüstung bei eigenen Schulen ▪ Informationen zur Qualität
Kindergarten	kurz (Eltern) lang (Kinderfahrzeuge)	als Träger bei Bau: § 49 SächsBO	bei Bau: § 49 SächsBO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchsetzung Bauordnung ▪ Nachrüstung bei eigenen Kindergärten (auch Abstellräume) ▪ Informationen zur Qualität

Quell- / Zielort	vorrangige Parkzeitdauer	Verpflichtung zur Errichtung von Abstellanlagen		wesentliche Einflussmöglichkeiten der öffentlichen Hand
		durch Kommune	durch Dritte	
Versammlungen / Sport	lang	als Träger bei Bau: § 49 SächsBO	bei Bau: § 49 SächsBO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchsetzung Bauordnung ▪ Nachrüstung bei eigenen Einrichtungen ▪ Informationen zur Qualität
Wohnen	lang (Bewohner) kurz (Gäste)	eigene Wohnungsgesellschaften bei Bau: §§ 48 und 49 SächsBO	bei Bau: §§ 48 und 49 SächsBO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchsetzung Bauordnung ▪ Nachrüstung bei eigenen Wohnungsgesellschaften ▪ Unterstützung bei Nachrüstung im öffentlichen Straßenraum ▪ Verwendung Stellplatzablässe ▪ Informationen zur Qualität
Haltestellen / Bahnhöfe	lang	-	bei Bau: § 49 SächsBO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchsetzung Bauordnung ▪ Selbstverpflichtung im Nahverkehrsplan

Tabelle 3.5 Einflussmöglichkeiten für die Errichtung von Fahrradabstellplätzen

¹ Sächsische Bauordnung

Die Zahl der Fahrraddiebstähle ist in Leipzig seit 2002 von über 5.000 pro Jahr auf etwa 4.500 pro Jahr und damit etwa um 10 % gesunken [13]. Die Aufklärungsquote liegt bei 6 bis 8 %. Zur Bekämpfung des Diebstahlrisikos wird die kostenlose Codierung von Fahrrädern angeboten.

3.6 Wegweisung

Für die Radverkehrswegweisung gibt es seit 1998 mit dem entsprechenden Merkblatt der FGSV [7] einen bundesweiten Standard. An Entscheidungspunkten werden Zielwegweiser in Form von Pfeil- oder Tabellenwegweisern gesetzt. Die Logos von (touristischen) Routen werden auf Einschüben mitgeführt. Diese Wegweisung entspricht damit den Anforderungen sowohl zielorientiert als auch routenorientiert fahrender Nutzer. Zwischenwegweiser ohne Zielangabe werden nur außerhalb von Entscheidungspunkten zur Verdeutlichung des Routenverlaufes eingesetzt.

Dieser bundesweite Standard wurde mit der Radverkehrskonzeption Sachsen 2005 durch die Einführung einer Richtlinie zur Fahrradwegweisung [6] für Sachsen konkretisiert. Diese Richtlinie ist zugleich die Grundlage für Fördermaßnahmen durch den Freistaat.

Die Stadt Leipzig hat bereits in den 90er Jahren mehrere Routen mit einer Radverkehrswegweisung entsprechend dem damaligen Standard versehen. In den Folgejahren wurde dieses Wegweisungsnetz durch verschiedene Akteure verdichtet. Ende 2009 waren etwa 75 km Strecke mit Zielwegweisung versehen

Insgesamt gibt es auf 205 km Strecke eine Radverkehrswegweisung, wenn der Äußere und der Innere Grüne Ring mitgerechnet werden. Diese beiden Ringe sind in der Regel mit Zwischenwegweisern ausgestattet, die an wenigen zentralen Punkten durch Schautafeln ergänzt werden. Die Einführung der sächsischen Richtlinie zur Fahrradwegweisung und die konzeptionelle Weiterentwicklung des Wegweisungsnetzes (vgl. Kapitel 5) erfordern eine Überarbeitung bzw. Anpassung der Wegweisung.

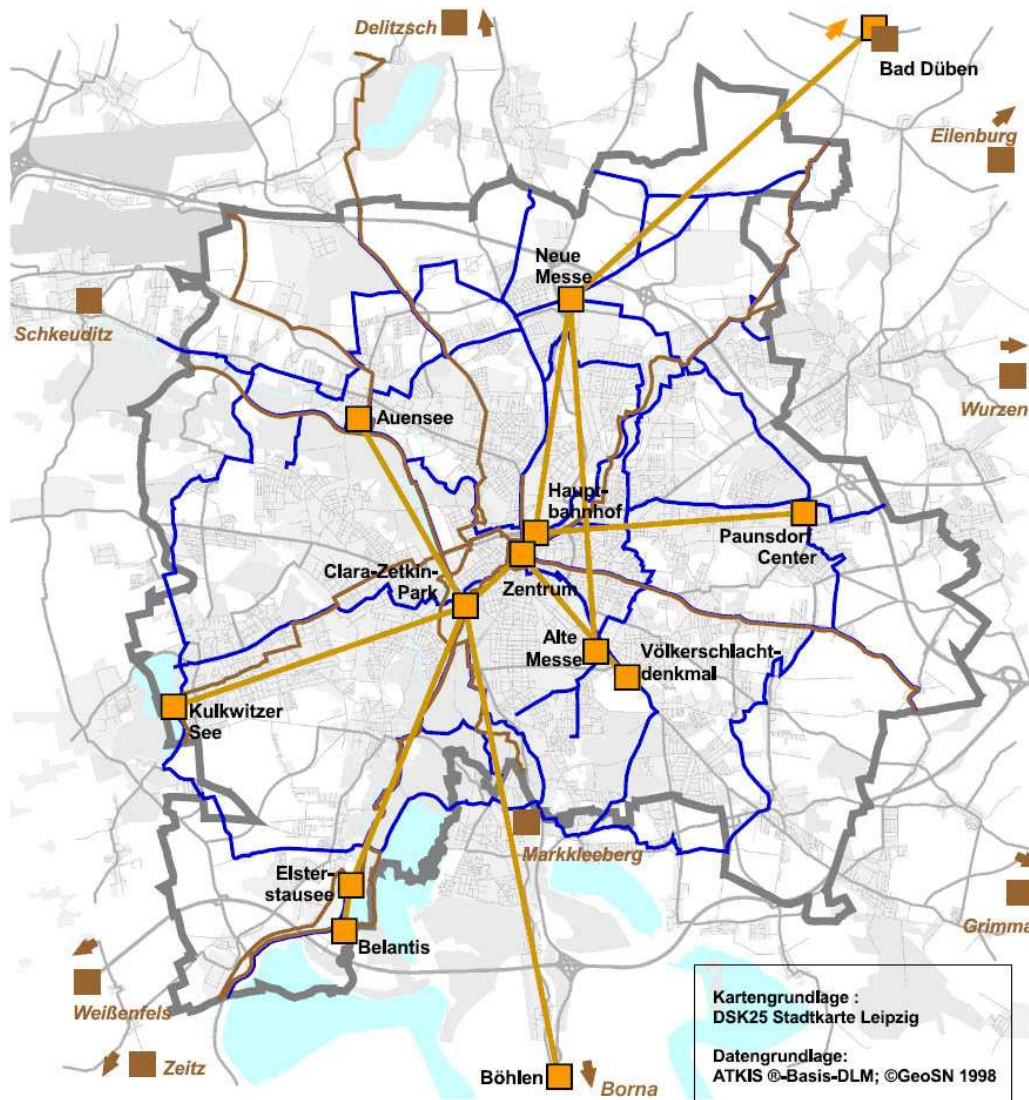


Abbildung 3.6 In der Radverkehrswegweisung 2009 erreichter Stand (blau: mit Wegweisung versehene Strecken insgesamt; orange: Zielwegweisung zwischen den Hauptzielen (schematisch); Quadrate orange: ausgeschilderte Hauptziele; Quadrate braun: Hauptzielvorgaben der Radverkehrskonzeption Sachsen)

Die Strecken des SachsenNetz Rad (Radfernwege und Regionale Hauptradrouten der Radverkehrskonzeption Sachsen 2005 [5]) sind noch nicht überall vollständig, entsprechend dem geforderten Standard, mit Wegweisung versehen. In einigen Fällen sind Routenverlauf und Wegweisungsnetz noch in Übereinstimmung zu bringen.

Die in Leipzig verwendete Zielwegweisung weist entwicklungsbedingt einen differenzierten Standard auf. Dies betrifft beispielsweise die Schriftgrößen, die Zielbezeichnungen, die Platzierung von Routenlogos, die gewählten Ziele, die Montagehöhen und die Vernetzung der Routen.

Zu beachten ist, dass für die Unterhaltung der Wegweisung ausreichend Finanzmittel zu Verfügung stehen müssen. Andernfalls bedeutet dies einen Werteverfall, da fehlende Wegweiser die Informationskette unterbrechen und der Wegeverlauf dann für den Nutzer schwer nachvollziehbar ist. Insbesondere sind auch zur Beseitigung von Schäden durch Vandalismus und Graffiti Mittel erforderlich.

3.7 Verknüpfung – Fahrrad und ÖPNV

Bereits im Beschluss zum Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum [2] wurde festgeschrieben: „stadt- und umweltverträgliche Verkehrsmittel, wie der öffentliche Personennahverkehr, sind besonders zu fördern“ und bekannte sich im gleichen Beschluss zum Planungsgrundsatz der Förderung einer stadt- und umweltverträglichen Organisation des Verkehrs. Dies umfasst nach allgemeinem Verständnis auch die Verknüpfung des öffentlichen Personennahverkehrs mit dem Radverkehr, um Vorteile beider Verkehrsmittel zu kombinieren. Das Fahrrad ermöglicht die flexible kleinräumige Erschließung des Nahbereichs, während der ÖPNV unter Einschluss des Eisenbahnnahverkehrs für eine zügige und komfortable Überwindung mittlerer Distanzen sorgt.

Die Verknüpfung mit dem ÖPNV betrifft insbesondere folgende Punkte:

- das Abstellen von Fahrrädern an den Zugangsstellen des öffentlichen Personennahverkehrs (Bike+Ride)
- die Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln
- Serviceangebote der öffentlichen Verkehrsunternehmen wie z. B. Leihfahrräder
- Verknüpfungen auf der Tarif-, Informations- und Marketingebene.

Hinsichtlich der Entwicklung von Bike+Ride wurde der in Tabelle 3. dargestellte Stand erreicht. Darüber hinaus gibt es am Hauptbahnhof ein großes, jedoch nicht zureichendes Angebot an unbewachten, in der Mehrzahl nicht überdachten Abstellplätzen sowie etwa 100 bewachte und überdachte, mit öffentlichen Mitteln geförderte Abstellplätze in einem Nebengebäude an der Westseite. Letztere sind aber nur mit eingeschränkten Öffnungszeiten zugänglich.

Der Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig [10] sieht an insgesamt 10 Bahnhöfen bzw. S-Bahn-Stationen die Neueinrichtung von Bike+Ride-Angeboten vor.

Angebot	realisiert sind
Anzahl der Anlagen insgesamt	73
Abstellplätze Bike+Ride gesamt	1.091
darunter: mit Dach	725
darunter: mit anforderungsgerechtem Fahrradständer	1.041
darunter: mit anforderungsgerechtem Fahrradständer und Dach	675
Nutzung (Erhebung September 2009)	
in den Anlagen abgestellte Fahrräder	460
außerhalb der Anlagen abgestellte Fahrräder	52
Anzahl der Anlagen, die überlastet sind bzw. Standorte ohne Anlage	9

Tabelle 3.7 Erreichter Stand Bike+Ride in Leipzig (September 2009, ohne Hauptbahnhof)

Für Fahrgäste mit einer gültigen Fahrkarte ist die Mitnahme eines Fahrrades in den Nahverkehrszügen unentgeltlich möglich. Ein Beförderungsanspruch besteht nicht. In den Straßenbahnen und Bussen ist, auch von Zeitkarteninhabern, für die Fahrradmitnahme ein Kinderfahrchein zu lösen.

Service im Sinne der Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln bietet die Fahrradserviceeinrichtung an der Westseite des Hauptbahnhofes. Hier können Fahrräder repariert und ausgeliehen werden. Die Öffnungszeiten decken jedoch nicht die vollen Betriebszeiten der Bahn ab.

Seit Frühjahr 2004 bietet ein Unternehmen öffentliche Leihfahrräder in Leipzig an, die seit einiger Zeit von Stammkunden der LVB zeitweise kostenlos genutzt werden können.

Auf der Internetseite „Radfahren in Leipzig“ findet man Informationen zur Fahrradmitnahme, zu Bike & Ride und zu Fahrradverleihangeboten. Auf den Internetseiten des MDV und der LVB könnten diese Angebote noch stärker als bisher beworben werden. Auf der MDV-Website sind z. B. Radtourenvorschläge zu finden. Faltblätter zu diesen Routenvorschlägen können kostenlos bestellt werden (Stand 2009).

3.8 Marketing

Mit dem Handlungskonzept Radverkehr von 2002 [4] hat die Stadt Leipzig sich eine Reihe von Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr vorgenommen. In den einzelnen Handlungsfeldern fanden inzwischen u. a. die in Tabelle 3.8 benannten Aktivitäten statt. Die gleiche Tabelle zeigt die Vielfalt der Möglichkeiten, die von anderen Städten realisiert wurden.

Handlungsfeld	bisherige Aktivitäten der Stadt Leipzig und ihrer Partner	beispielhafte vorbildliche Aktivitäten anderer Städte
Informationen zum Radverkehr an Nutzer vermitteln	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Herausgabe Fahrradstadtplan (zus. mit ADFC) ▪ Fahrradwegweisung auf ausgewählten Strecken ▪ Faltblätter zu verschiedenen Themen, z.B. autoarme Innenstadt, Erreichbarkeit des Technischen Rathauses u. a. ▪ Internetseite und Publikationen Radfahren in Leipzig ▪ „Aktiv Leben in Leipzig“ – Informationen, Veranstaltungen & Freizeittips für Senioren und Menschen mit Behinderung ▪ Fahrradführer „Quer durch Leipzig mit dem Rad“ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ digitaler Radroutenplaner inkl. Verknüpfung mit ÖPNV (z.B. Berlin) ▪ Humorvoller Videoclip informiert in Kinos über notwendige Fahrradbeleuchtung (Hamburg) ▪ pro Woche eine Meldung zum städtischen Radverkehr auf Website und über Newsletter (Köln) ▪ Kinder können toten Winkel vom Lkw-Fahrersitz aus selbst wahrnehmen (Aktion in Schulen und Kindergärten, z. B. Hannover)

Handlungsfeld	bisherige Aktivitäten der Stadt Leipzig und ihrer Partner	beispielhafte vorbildliche Aktivitäten anderer Städte
Akzeptanz des Fahrrades als Verkehrsmittel stärken	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pressemitteilungen zu aktuell in der Verwaltung anstehenden Themen der Radverkehrsförderung ▪ auf Website der Stadt thematische Seite zur Radverkehrsplanung ▪ Fahrradfest der Zeitung ▪ Internetseite und Publikationen Radfahren in Leipzig ▪ Runder Tisch Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zählstellen Rad mit weithin sichtbaren Echtzeit-Ergebnissen (Kopenhagen) ▪ Dankeschön an Radfahrer, z. B. im Winter kleine Stärkung verteilen (Frankfurt/M.) ▪ gemeinsames Logo / Motto für Aktivitäten der Radverkehrsförderung (Nürnberg) ▪ Faltblatt für Einzelhandel mit Hinweisen zur radfahrenden Kundschaft (Dresden) ▪ Auszeichnungen fahrradfreundlicher Einrichtungen (Betrieb, Geschäft, Wohnhaus ...) ▪ Mobile Bürgerversammlungen inklusive Stadtspitze per Rad (Nürnberg) ▪ Kampagne „Ich fahre Rad, weil ...“ bezieht Bürger ein (z. B. Münster)
Bereitschaft zur Fahrradnutzung bei Verkehrsteilnehmern wecken	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktivitäten von Kindergärten, um Kinder mit dem Radfahren bzw. Vorstufen dazu vertraut zu machen ▪ Verweis auf den Webseiten der Stadt Leipzig zu weiterführenden Angeboten ▪ Radverkehrsinformationen in Neubürgerpaketen ▪ Dienstfahrräder in der Stadtverwaltung ▪ Aktion „FahrRad...aber sicher!“ der Messestadt Verkehrswacht Leipzig e. V. ▪ SeniorenRadelTag 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Werbekampagne „Kopf an - Motor aus“ mit Unterstützung des Bundesumweltministeriums (2009 / 2010 in neun Kommunen) ▪ Verkehrsteilnehmerschulungen für Erwachsene speziell zur StVO ▪ Routenverlauf für Stadtrundfahrt per Rad zum Download anbieten ▪ Bicycle Pooling für Schüler ▪ Betriebliches Mobilitätsmanagement im Bereich der Stadtverwaltung und als Angebot an Dritte (Planungsverband Ballungsraum Frankfurt / Rhein-Main) ▪ Läden geben radfahrenden Kunden Stempel auf Karte, diese nimmt dann an einer Verlosung teil (Heerlen, NL) ▪ Leihweise erhalten Familien Tandems, um mit ihren Kindern das Radfahren zu erleben (u. a. Bonn) ▪ Zeitweilige Sperrung von größeren Straßenabschnitten für den motorisierten Verkehr, um sie für Nichtmotorisierte erlebbar zu machen ▪ Supermarkt-Verband ruft Kunden auf, zum Einkaufen das Fahrrad zu nutzen (Niederlande)
Rückäußerungen der Nutzer zu Planungen und vorhandenem Angebot einholen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Workshops / Bürgerversammlungen zu anstehenden Planungen und Problemlagen ▪ Stand des VTA auf Stadtfesten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ausdrucksvolle Fotos von Fuß- und Radwegen gesucht - Positiv- und Negativbeispiele (Chemnitz)

Tabelle 3.8 Marketingaktivitäten der Stadt Leipzig und ihrer Partner zum Radverkehr (Auswahl) sowie vorbildliche Beispiele aus anderen Städten

3.9 Administrative Rahmenbedingungen

Seit 1989 gibt es in Leipzig eine AG Rad (Arbeitsgemeinschaft Radverkehrsförderung). In dieser werden durch die beteiligten Ämter unter Beteiligung von Vertretern der Nutzer (ADFC) radverkehrsrelevante Planungen abgestimmt und Maßnahmen vorgeschlagen. Durch einen entsprechenden Organisationserlass des Oberbürgermeisters hat die AG Rad zu einer professionellen, zielorientierten Arbeitsweise gefunden (regelmäßige Sitzungen, Tagesordnung, Protokollkontrolle).

Die Arbeit der AG Rad wird vom Radverkehrsbeauftragten unterstützt. Er ist Ansprechpartner der Öffentlichkeit und bietet in dieser Funktion Sprechstunden für Bürger zu Radverkehrsfragen an.

Weitere Gremien, die sich planerisch mit Radverkehrsfragen befassen, sind u. a. temporäre Arbeitsgruppen, wie die AG Wegweisung und die Methodiktreffen zu Grundsatzfragen.

Mit der Auftaktveranstaltung zum 1. Runder Tisch Radverkehr am 23.06.2010 wurde eine weitere zukünftig einmal jährlich stattfindende Beratungsebene eingerichtet, bei der engagierte Akteure mit Vertretern der Verwaltung und den Fraktionen des Stadtrats ins Gespräch kommen können.

Für das Jahr 2015 ist die Durchführung des nächsten Fahrradaudits (BYPAD – Bicycle Policy Audit) nach dem EU-zertifizierten Verfahren geplant, das dann alle ca. 5 Jahre durchgeführt werden soll.

3.10 Winterdienst

Die Stadt Leipzig hat nach §§ 4 und 5 der Winterdienstsatzung den Winterdienst auf gemeinsamen Geh-/Radwegen auf die Anlieger übertragen. Nur Radverkehrsflächen auf den Fahrbahnen, die nach der Anlage zur Winterdienstsatzung dem öffentlichen Winterdienst unterliegen, werden von der Stadt nach Maßgabe ihrer Leistungsfähigkeit im Winter betreut.

Ein zusammenhängendes Winternetz für den Radverkehr, welches geräumt und gestreut wird, ist in der Stadt Leipzig nicht definiert. Radfahrer müssen deshalb davon ausgehen, dass ihnen bei stärkerem Schneefall und längeren winterlichen Perioden auf wichtigen Strecken keine geräumten separaten Radverkehrsanlagen zur Verfügung stehen. Die Funktionalität des Systems Radverkehr ist somit im Winter nach Schneefall eingeschränkt und in der Regel auf die Mitbenutzung der allgemeinen Fahrbahnen im Mischverkehr mit dem Kfz angewiesen. Durch gegenseitige Rücksichtnahme und einer im Allgemeinen geringeren Geschwindigkeit ist diese Lösung ggf. vertretbar, jedoch für den Radverkehr wenig komfortabel.

Die heutigen Regelungen zu den Pflichten des Winterdienst entsprechen damit dem Standard vieler Großstädte im Bundesgebiet.

4. Radverkehrsnetz

4.1 Hauptnetz-Rad

F 4.1.1 Dem Radverkehr in Leipzig sollen grundsätzlich alle Straßen und Wege mit entsprechender Widmung zur Verfügung stehen. Eine besondere Angebotsqualität wird in dem in Anlage 2 dargestellten Hauptnetz-Rad verwirklicht.

Erläuterung: Das Hauptnetz für den Radverkehr stellt eine Auswahl von Strecken dar, auf welche in der Maßnahmeentwicklung die vorhandenen Mittel vorrangig zu konzentrieren sind. Unabhängig davon werden für Erschließung und umwegfreie Verbindungen auch die übrigen Teile des Straßen- und Wegenetzes für den Radverkehr benötigt.

Bereits im Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs aus dem Jahr 2002 wurden Haupttrouten des Radverkehrs festgelegt. Mit den im Jahr 2008 erschienenen Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) [9] wurden die methodischen Grundlagen für die Planung von Verkehrsnetzen überarbeitet. Auf dieser Basis erfolgte im Jahr 2009 eine Neubewertung der Haupttrouten für die Stadt Leipzig, in deren Ergebnis das Hauptnetz des Alltagsradverkehrs angepasst wurde.

Ausgangspunkt der Netzbildung nach RIN ist die Bestimmung und Hierarchisierung räumlicher Ziele, die Entwicklung und Einstufung von Luftlinienverbindungen und die Festlegung konkreter Streckenverläufe für diese Verbindungen. Das Hauptnetz des Alltagsradverkehrs basiert so auf der Verbindung der A-, B- und C-Zentren des Stadtentwicklungsplans Zentren bzw. des Stadtentwicklungskonzeptes der Stadt Leipzig (SEKo) und weiterer bedeutender Zentren des Alltagsradverkehrs (vgl. Abbildung 4.1).

Nach den RIN [9] werden die Netzelemente entsprechend der Bedeutung der Zentren, die verbunden werden, innerörtlich in vier Kategorien eingeteilt:

- IR II: innergemeindliche Radschnellverbindung
- IR III: innergemeindliche Hauptradverbindung
- IR IV: innergemeindliche Radverkehrsverbindung
- IR V: innergemeindliche Radverkehrsanbindung

In das in Anlage 2 dargestellte Hauptnetz-Rad wurden die Netzabschnitte der Kategorien IR II und IR III und die Strecken des Sachsennetz Rad aufgenommen. Oft überlagern sich die Abschnitte.

Das Hauptnetz-Rad umfasst damit im Stadtgebiet Leipzigs eine Gesamtlänge von 324 km mit potenziellen Ergänzungen um 9 km. Die Haupttrouten der Kategorie IR II haben eine nutzbare Gesamtlänge von derzeit 38 km (künftig mit Ausbau der Georg-Schumann-Straße 45 km). Die Gesamtlänge der Strecken IR III beträgt 253 km. Davon sind einige Abschnitte derzeit noch nicht attraktiv nutzbar. Für diese Abschnitte wurden zum Teil Alternativstrecken aufgenommen. 111 km des Hauptnetzes sind Strecken des SachsenNetz Rad – einschließlich einer Netzergänzung am Elster-Saale-Kanal in Richtung Merseburg - davon überlagern sich 78 km mit der IR II und IR III, 33 km verlaufen separat.

F 4.1.2 Für das in Anlage 2 dargestellte Hauptnetz-Rad werden die in den "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)" [8], Tabelle 1-2 dargestellten Qualitätsmerkmale als Zielgrößen für die Netzgestaltung und Planung von Straßenbauvorhaben festgelegt.

Die Untersuchung zur Einstufung des Radverkehrsnetzes nach den RIN [9] zeigte, dass bei Umlegung der Luftlinienverbindungen für die Kategorie IR IV eine so große Netzdichte entsteht, dass es erforderlich ist, nahezu alle Hauptverkehrsstraßen einzubeziehen (Abbildung 4.2). Eine Abstufung einzelner Straßenzüge mit geringeren Qualitätsanforderungen wird auf gesamtstädtischer Ebene nicht weiter verfolgt und ist vor allem in Stadtteilen bzw. Quartieren relevant.



Abbildung 4.2 Ziele und Luftliniennetz innergemeindlicher Radverkehrsverbindungen (Stufe IR IV nach RIN)

Von der Zielstellung einer regelgerechten straßenbegleitenden Radverkehrsführung kann bei Straßenabschnitten ohne Erschließungsfunktion (z. B. anbaufreie Schnellstraßen) abgesehen werden, wenn es eine alternative Radverkehrsführung mit den erforderlichen Qualitätsmerkmalen und ohne wesentliche Umwege gibt.

F 4.1.4 Die in Anlage 4 und Anlage 5 ausgewiesenen Maßnahmen zur Beseitigung von Strecken- und Punktmängeln im Hauptnetz-Rad, sollen bis zum Jahr 2020 möglichst umgesetzt werden.

Erläuterung: Insgesamt wird aus heutiger Sicht ein Investitionsbedarf in den nächsten zehn Jahren von rund 30 Mio. EUR in das Hauptnetz Radverkehr gesehen. Nicht alle Maßnahmen können unabhängig vom im Einzelfall erforderlichen Straßenausbau realisiert werden. Die in der Anlage 5 zusammengefassten Maßnahmen zielen auf:

1. die Einrichtung anforderungsgerechter Führungsformen

In Abhängigkeit vom Geschwindigkeitsniveau, der Anzahl der Fahrspuren und der Kfz-Belegung bestehen differenzierte Anforderungen an die Gestaltung von Radverkehrsanlagen (vgl. Abbildung 3.). Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [8] unterscheiden nach den genannten Kriterien in 4 Belastungsbereiche. In der Anlage 3 wird die vorhandene Führungsform der nach den ERA empfohlenen Führungsform gegenübergestellt. Abweichungen von 3 Stufen treten beispielsweise auf, wenn aufgrund der Verkehrsbelastung ein Radweg erforderlich wäre, der Radverkehr jedoch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird.

Im Hauptnetz-Rad mit derzeit 332 km Länge entspricht die vorhandene Führungsform auf rund 260 km Länge dem geforderten Standard. Bei 29 km Streckenlänge weicht die Führung um eine Stufe von den ERA ab, bei 27 km um zwei Stufen und bei 9 km um drei Stufen. Wesentliche, in der Anlage 4-1 zusammengefasste, Maßnahmen zielen auf die Beseitigung der Führungsmängel mit mehr als einer Stufe Abweichung. Nicht in allen Fällen sind dafür tiefgreifende bauliche Eingriffe erforderlich. Bei günstigen Gegebenheiten ist beispielsweise das Markieren von Radfahrstreifen und Schutzstreifen möglich.

2. die Beseitigung von Punktmängeln

Häufig erschweren Punktmängel, wie zum Beispiel fehlende Querungs- und Abbiegemöglichkeiten, die durchgängige Nutzbarkeit der Radroute. Die erfassten Punktmängel können Relevanz für die Verkehrssicherheit haben.

3. die Beseitigung von Netzlücken und die Verbesserung der Befahrbarkeit

Teilweise entsprechen Streckenabschnitte des Haupttroutennetzes hinsichtlich des baulichen Zustandes, der Breite oder der Radverkehrsführung nicht den Anforderungen. Einzelne Streckenabschnitte sind ohne Baumaßnahmen derzeit schwer nutzbar. Die Anlage 4-1 enthält Maßnahmen zur Beseitigung der schwerwiegendsten Mängel. Einbezogen sind außerdem Brückenbauvorhaben über die Elster in Hartmannsdorf-Knautnaundorf und im südlichen Auwald in Höhe Pistorisstraße.

F 4.1.5 Ergänzend zu den Maßnahmen im Hauptnetz-Rad sollen kontinuierlich Mängel außerhalb dieses Netzes beseitigt werden und Lückenschlüsse erfolgen. Schwerpunkte bilden Abschnitte mit hoher vorhandener oder hoher zu erwartenden Nutzung.

Erläuterung: Durch Lückenschlüsse werden direkte und umwegfreie Verbindungen für den Radverkehr geschaffen. In vielen Fällen entstehen dadurch vom Kfz-Verkehr unabhängige Routen, die gerade auf kurzen und mittleren Distanzen Reisezeitvorteile für das Fahrrad bewirken. Ein weiteres Ziel ist die Beseitigung von Sicherheitsdefiziten und baulichen oder punktuellen Mängeln außerhalb des Hauptnetzes. In der Anlage 4-2 sind derzeit erfasste, ergänzende Maßnahmen zusammengestellt. Die Liste soll kontinuierlich ergänzt und gewichtet werden.

F 4.1.6 Neben den Neu- und Ausbaumaßnahmen des Haupttroutennetzes und der Beseitigung von Mängeln außerhalb dieses Netzes ist die kontinuierliche Unterhaltung und Pflege der bestehenden Radverkehrsanlagen abzusichern.

Erläuterung: Die Unterhaltung der bestehenden Radverkehrsanlagen muss dauerhaft gewährleistet werden, um die Sicherheits- und Qualitätsstandards beizubehalten und einer Wertminderung der Investitionen vorzubeugen.

4.2 Radtouristisches Netz

F 4.2.1 Das radtouristische Netz in Leipzig besteht aus den Strecken des SachsenNetz Rad und lokalen Routen, die durch das Hauptnetz-Rad miteinander verknüpft sind.

Erläuterung: Das SachsenNetz Rad ist durch die Radverkehrskonzeption Sachsen als Landesnetz eingeführt worden und besteht aus Radfernwegen, Regionalen Haupttradrouten und sonstigen Strecken. Leipzig wird direkt vom Elsterradweg durchquert. Weitere bedeutsame touristische Radnetzverbindungen sind der Pleiße-

Radwanderweg, die Parthe-Mulde-Radroute, der Leipzig-Elbe-Radweg, der Radweg Berlin-Leipzig und die Kohle-Dampf-Licht-Radroute. Lokale Routen sollen örtliche Besonderheiten auf einer Tages- oder Halbtagestour erfahrbar machen.

Die bedeutenden Erholungsschwerpunkte wie der Kulkwitzer See, der Cospudener See, der Markkleeberger See und der Schladitzer See und alle im Landschaftsplan der Stadt Leipzig als Erholungsschwerpunkt definierten Bereiche sind an das Hauptradnetz angebunden. Die wichtigsten Erholungsschwerpunkte, wie der Leipziger Auwald und die Partheaue sind auch über Strecken des Hauptradnetzes erlebbar.

- F 4.2.2 Für den Ausbau des SachsenNetz Rad auf dem Gebiet der Stadt Leipzig sind die in der Radverkehrskonzeption Sachsen [5] definierten Qualitätsstandards anzuwenden.

Erläuterung: Die in der Anlage 3 der Radverkehrskonzeption Sachsen definierten Qualitätsstandards entsprechen bundesweiten Standards (u. a. Oberflächenqualität, Wegweisung) und sind auch die Grundlage für die Ausreichung von Fördermitteln durch den Freistaat Sachsen.

- F 4.2.3 Lokale radtouristische Routen haben ergänzende Funktion zum SachsenNetz Rad und den Hauptverbindungen des Alltagsradverkehrs. Sie erschließen Freizeitmöglichkeiten oder Sehenswürdigkeiten. Aus Gründen der Netzdichte und Netzüberschaubarkeit werden sie nicht mit Wegweisung versehen. Sie können jedoch mit anderen Mitteln (Flyer, Internet, Einbindung in digitale Radtourenplaner etc.) speziell vermarktet werden.

Erläuterung: Die Erschließung der wichtigsten Freizeitziele und Sehenswürdigkeiten erfolgt in Leipzig bereits über das Haupttroutennetz des Alltagsradverkehrs bzw. das SachsenNetz Rad. Von daher sieht der Radverkehrsentwicklungsplan keine ausgewiesenen lokalen radtouristischen Routen vor, auch um die Mittel und Maßnahmen zu konzentrieren. Die vorhandenen Netze können jedoch durch Neukombination von Streckenabschnitten als spezielle Route in Druckschriften oder digital vermarktet werden.

4.3 Anforderungen an übergeordnete Netze

- F 4.3.1 Die Stadt Leipzig erwartet vom Freistaat Sachsen eine zügige Umsetzung des Bauprogramms für Radwege an Bundes-, Staats- und Kreisstraßen der Radverkehrskonzeption Sachsen [5] und die zugehörige finanzielle Unterstützung der Straßenbaulastträger.

Erläuterung: Die Umsetzung des Bauprogramms ist eine wesentliche Voraussetzung für die Nutzbarkeit der entsprechenden Straßen für den Radverkehr und damit für den Netzlückenschluss.

- F 4.3.2 Die Stadt Leipzig meldet bei einer anstehenden Fortschreibung der Radverkehrskonzeption Sachsen die Routenführung vom Karl-Heine-Kanal über das Hafenbecken Lindenau und den Elster-Saale-Kanal bis Merseburg zur Aufnahme in das SachsenNetz Rad an. Weiterhin erfolgt eine Aktualisierung der Routenführung bereits ins SachsenNetz Rad aufgenommener Strecken entsprechend Anlage 2.

Erläuterung: Die Route am Elster-Saale-Kanal ist inzwischen planerisch soweit vorbereitet, dass sie zur Aufnahme angemeldet werden kann. Aus der Übersichtskarte zum

SachsenNetz Rad ist ersichtlich, dass eine Verbindung zur Stadt Merseburg (Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums) fehlt. Obwohl die landtouristischen Potentiale hier vor allem im Radtourismus liegen, wird eine Weiterführung auf sachsen-anhaltinischem Gebiet wesentlich beeinflusst von der Anbindung des Elster-Saale-Kanals an die Saale. Vertiefende Untersuchungen in Abstimmung zwischen den betroffenen Landkreisen und Gemeinden beider Bundesländer sowie der Stadt Leipzig sollen die Möglichkeiten einer künftigen Realisierung ausloten.

4.4 Prioritäten für die Maßnahmeumsetzung

F 4.4.1 Bei der zeitlichen Einordnung der Realisierung von Straßenbaumaßnahmen soll die Zuordnung zum Hauptnetz-Rad (Anlage 2) als ein Entscheidungskriterium hinzugezogen werden.

Erläuterung: Das Hauptnetz des Radverkehrs soll bis 2020 durchgehend nutzbar und den Qualitätsanforderungen entsprechend ausgebaut sein (F 4.1.4). Viele der in Anlage 4 enthaltenen Maßnahmen lassen sich nur im Zusammenhang mit einem Straßenausbau realisieren. Es ist daher sinnvoll, den Ausbau dieser Straßenabschnitte vorzuziehen, wenn sich die Möglichkeit bietet.

F 4.4.2 Bei der Dringlichkeitsreihung von speziellen Maßnahmen für den Radverkehr ist die Zuordnung zum Hauptnetz-Rad (Anlage 2) als ein Kriterium maßgeblich.

Erläuterung: Das Hauptnetz-Rad soll bis 2020 durchgehend nutzbar und den Qualitätsanforderungen entsprechend ausgebaut sein (F 4.1.4). Dafür es erforderlich, die verfügbaren Mittel auf das Hauptnetz zu konzentrieren.

F 4.4.3 Weitere Kriterien für die Einstufung der Dringlichkeit von Maßnahmen sind:

- Verkehrssicherheit
- Schulwegsicherheit
- die Anbindung wichtiger Ziele
- Abschnitte mit hoher Nutzung durch den Radverkehr
- die Verfügbarkeit von Fördermitteln
- die Herstellung von Planungs- und Baurecht sowie die Verfügbarkeit der Flächen
- der Zusammenhang mit ohnehin vorgesehenen Vorhaben des Allgemeinen Straßen- und Wegebaus

Erläuterung: Die oben genannten Kriterien erfordern u. U. dass einzelne Maßnahmen, die nicht das Hauptnetz-Rad betreffen, anderen Maßnahmen im Hauptnetz vorgezogen werden müssen oder sollten, ohne dass dabei das Prinzip aufgeweicht wird, den Mitteleinsatz zunächst auf das Hauptnetz-Rad zu konzentrieren.

5 Wegweisung

5.1 Standards und Realisierung

F 5.1.1 Für die Planung, Realisierung und Ausführung der Radverkehrswegweisung in Leipzig sind die Standards der „Richtlinie zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen“ [6] zugrunde zu legen. Sofern sich konkretisierende Festlegungen aus der Fortschreibung des bun-

desweiten FGSV-Merkblatts [7] ergeben, sind diese zu berücksichtigen.

Erläuterung: Für die Radverkehrswegweisung gibt es seit 1998 mit dem entsprechenden Merkblatt der FGSV [7] einen bundesweiten Standard. An Entscheidungspunkten werden Zielwegweiser in Form von Pfeil- oder Tabellenwegweisern gesetzt. Die Logos von (touristischen) Routen werden auf Einschüben mitgeführt. Die Wegweisung entspricht damit den Anforderungen sowohl zielorientiert als auch routenorientiert fahrender Nutzer. Zwischenwegweiser ohne Zielangabe werden nur außerhalb von Entscheidungspunkten zur Verdeutlichung des Routenverlaufes eingesetzt.

Dieser bundesweite Standard wurde mit der Radverkehrskonzeption Sachsen 2005 durch die Einführung einer Richtlinie zur Fahrradwegweisung [6] für Sachsen konkretisiert. Diese Richtlinie ist zugleich die Grundlage für Fördermaßnahmen durch den Freistaat.

Radverkehrswegweisung hat sowohl Informations- als auch Marketingfunktion. Daher ist ein einheitlicher Standard und eine einheitliche Erscheinungsweise wichtig. Die Standardisierung ermöglicht zugleich Kosteneinsparungen.

F 5.1.2 Über die Standards der Richtlinie hinaus ist die Radverkehrswegweisung in Leipzig mit zweistelligen Knotenpunktnummern auszustatten. Diese sind an den Zielwegweisern deutlich sichtbar entsprechend Abbildung 5.1 anzubringen. Die Weisung zu benachbarten Knoten erfolgt über Einschübe. Das Netz und die Lage der Knoten werden auf Übersichtskarten am Standort dargestellt.



Abbildung 5.1 Ergänzung der Zielwegweiser durch Knotenpunktnummern

Erläuterung: Mit einem derartigen Knotenpunktnummernsystem als Ergänzung zur klassischen Zielwegweisung liegen aus mehreren Regionen der Niederlande und z. T. auch schon in Deutschland positive Erfahrungen vor. Mit dem System kann eine Route durch unbekanntes Gebiet sehr einfach durch die Abfolge der Knotenpunktnummern beschrieben und beim Befahren verfolgt werden. Dies ist auch im Alltagsradverkehr in großen Städten vorteilhaft, wo die Zielorte weiter entfernter Stadtteile oft weniger bekannt sind und auf dichten Netzen Routen neu kombiniert werden. Aus diesem Grund ist es geplant, das Knotenpunktsystem künftig in den bundesweiten Standard der Radverkehrswegweisung zu integrieren.

Damit das System funktioniert, soll es für ein Gebiet (z.B. eine größere Stadt) in einem Zug realisiert werden. Zudem ist eine Information über das Gesamtnetz an den Knotenpunkten, über Faltpäne und im Internet sinnvoll (vgl. Abschnitt 0).

Die Verwendung zweistelliger Knotennummern ist für den Nutzer gut überschaubar. Bei größeren Netzen oder einer gleichartigen Ausweisung in den Nachbarregionen werden die gleichen Knotennummern mehrfach verwendet. Dies ist unproblematisch, da über die Nachbarknoten und die Zielwegweisung eine eindeutige Zuordnung möglich ist.

- F 5.1.3 Die auf den Routen des Grünen Rings bestehende Radverkehrswegweisung mit Zwischenwegweisern ist aus Aufwandsgründen in der bestehenden Form weitgehend beizubehalten. Wo eine Bündelung mit anderen Routen mit Zielwegweisung auftritt, sind die Routen des Grünen Rings als Einschub (Routenlogo) zu integrieren und die bestehende Zwischenwegweisung zu ersetzen. Durch die verschiedene Baulastträgerschaft ist die enge Abstimmung bei der Umsetzung sicherzustellen.

Erläuterung: Der Innere und der Äußere Grüne Ring haben mehr Bedeutung für den Freizeitverkehr als für den Alltagsradverkehr. Für die etablierten Routen wäre eine Umstellung auf Zielwegweisung sehr aufwendig und im Einzelfall nicht immer konfliktfrei mit dem übrigen Wegweisungsnetz umzusetzen. Daher soll das bestehende System der Zwischenwegweiser dort weiter gepflegt werden, wo ausschließlich Strecken des Grünen Ringes verlaufen.

- F 5.1.4 Für die mit Radverkehrswegweisung versehenen Strecken in Leipzig ist ein gemeinsames, ämter- und institutionenübergreifendes Wegweisungskataster beim Verkehrs- und Tiefbauamt vorzuhalten. Die Möglichkeit der Einsichtnahme und Verwendung der Daten durch andere Akteure der Radverkehrswegweisung ist zu gewährleisten.

Erläuterung: Wegweisungskataster spielen für die Planung und Unterhaltung der Radverkehrswegweisung eine zentrale Rolle. Im Stadtgebiet gibt es mit dem Verkehrs- und Tiefbauamt, dem Amt für Stadtgrün und Gewässer, dem Amt für Umweltschutz und dem Grünen Ring vier verschiedene Baulastträger der Radwegweisung. Als einziger Baulastträger führt das Verkehrs- und Tiefbauamt bisher ein Wegweisungskataster.

- F 5.1.5 Die Wegweiser sind so auszustatten, dass Nutzer unter Angabe der Standortkennung festgestellte Mängel melden können. Anzeigen von Beschädigungen sollen per Telefon und E-Mail möglich sein.

Erläuterung: Das Aufbringen einer Standort-Kennung und von Kontaktdaten (z.B. als Aufkleber am Mast) hat sich in mehreren deutschen Regionen bewährt, da Nutzer gern bereit sind, Hinweise an Beschwerdemanagementsysteme zu geben, wenn ein Wegweiser fehlt oder beschädigt ist. Eine zentrale Telefonnummer für Mängelmeldungen zur Beschilderung existiert bereits.

5.2 Wegweisungsnetz und zuweisende Ziele

- F 5.2.1 Mit Radverkehrswegweisung ist das in Anlage 7 dargestellte Netz auszustatten. Es besteht aus den Routen der Verbindungsfunktionsstufen II und III nach den RIN für den Alltagsradverkehr, zugehörigen Netzergänzungen und den Strecken des SachsenNetz Rad. Nicht dargestellt sind der Äußere und Innere Grüne Ring.

Erläuterung: Nicht alle für den Radverkehr nutzbaren Strecken erhalten Wegweisung, sondern aus Kosten- und Gestaltungsgründen nur ausgewählte wichtige Strecken.

Dies sind die Strecken der höchsten Verbindungsfunktionsstufen nach den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)“ der FGSV und ausgewählte Netzergänzungen. Weiterhin werden die wichtigsten touristischen Strecken mit Wegweisung versehen. Dies sind die Strecken des SachsenNetz Rad der Radverkehrskonzeption Sachsen 2005. Als Radfernwege und Regionale Hauptradrouten richten sie sich insbesondere an Radtouristen mit geringer Ortskenntnis.

Das in der Karte dargestellte Wegweisungsnetz basiert auf umfangreichen inhaltlichen Abstimmungen verschiedener mit Radverkehrswegweisung befasster Bau-
lastträger.

- F 5.2.2 Die in der Radverkehrswegweisung in Leipzig zu verwendenden Hauptziele und Unterziele sind Anlage 7 (Karte) bzw. Anlage 8 (Tabelle) zu entnehmen. Die Hauptziele sind in der Karte an den Strecken in Fahrtrichtung rechts eingetragen, die Unterziele als farbiges Quadrat am Abschnittsende. Die Wegweisung kann um abzweigende Nahziele ergänzt werden, insbesondere um wichtige Zugangsstellen zum öffentlichen Personenverkehr und Sehenswürdigkeiten auszuweisen.

Erläuterung: Ein grundlegendes Merkmal einer funktionierenden Wegweisung ist die Zielkontinuität, d.h. ein einmal gezeigtes Ziel wird bis zu seinem Erreichen beibehalten. Daher bedarf es einer gemeinsamen Grundlage der Beteiligten über die Zielauswahl. Diese muss auch stadtübergreifend beachtet werden, da die Radverkehrsverbindungen nicht an der Stadtgrenze abrechen. Für das SachsenNetz Rad enthält die Radverkehrskonzeption Sachsen [5] bereits die zuweisenden Hauptziele, die in die Darstellung übernommen wurden.

Nahziele sind in der Regel solche, die nicht auf der Route liegen, sondern knapp neben ihr. Von der Route aus wird am Abzweig zu diesen gewiesen, aus Platzgründen in der Regel jedoch nicht im Verlauf der Route.

- F 5.2.3 Die Verknüpfung der auf das Stadtzentrum zulaufenden Routen erfolgt auf dem Binnenring innerhalb des Inneren Rings. Der Binnenring wird aus gut mit dem Fahrrad befahrbaren Nebenstraßen und Wegen gebildet. Wo Routen auf den Binnenring stoßen bzw. von ihm abgehen, ist Zielwegweisung (Route und Binnenring) vorzusehen. Innerhalb des Binnenrings erfolgt aus städtebaulichen Gründen keine Radverkehrswegweisung.

Erläuterung: Die Innenstadt ist durch intensive Nutzung, starke Flächenkonkurrenz und eine Vielfalt potentieller Ziele geprägt. Eine Radverkehrswegweisung ist daher dort nicht sinnvoll. Es bedarf jedoch eines verknüpfenden Elementes zwischen den die Innenstadt erreichenden Routen. Diese nimmt der Binnenring wahr. Sein genauer Verlauf kann erst im Ergebnis einer konkreten Wegweisungsplanung sinnvoll festgelegt werden, da hier die Aspekte Verständlichkeit der Wegweisung auf dem Binnenring und von ankommenden Routen und städtebauliche Realisierbarkeit der Wegweisung zusammen betrachtet werden müssen.

5.3 Umsetzungsprioritäten

- F 5.3.1 Erste Priorität bei der Umsetzung der Radverkehrswegweisung haben die Strecken des SachsenNetz Rad und der Verbindungsfunktionsstufe II nach den RIN. Zweite Priorität haben die auf das Stadtzentrum zulaufenden übrigen Radialen und der Binnenring. Dritte Priorität haben die übrigen Strecken des Wegweisungsnetzes. Auch wenn die Umsetzung in einzelnen Projektabschnitten erfolgt, ist die

Planung von vornherein auf das funktionsfähige Gesamtnetz auszurichten. Nicht richtliniengerechte Wegweisung ist zu ersetzen.

Erläuterung: Die Prioritäten richten sich nach der Netzbedeutung. Sie geben eine Orientierung, sofern die Umsetzung in mehreren Abschnitten erfolgen muss.

F 5.3.2 Die Planung und Realisierung des Knotennummernsystems soll für die gesamte Stadt möglichst zeitgleich erfolgen.

Erläuterung: Dies ist notwendig, da das System inklusive der Kartendarstellung nur als Ganzes funktioniert.

F 5.3.3 Das Wegweisungssystem sollte im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten in der vorgesehenen Form realisiert werden. Die Mittel sind in Abhängigkeit der jeweiligen Haushaltsmöglichkeiten einzustellen.

Erläuterung: Wegweisung hat neben ihrer Orientierungsfunktion eine wichtige Bedeutung für Marketing und Imagebildung. Gemessen an den Investitionen für Verkehrswege ist sie sehr kostengünstig. Sie hat daher innerhalb aller Radverkehrsmaßnahmen eine sehr hohe Priorität. Für die Wirksamkeit kommt es auf einen möglichst flächendeckenden Ansatz an, daher sollen die Arbeiten im Stadtgebiet innerhalb von kurzer Zeit abgeschlossen werden.

F 5.3.4 Die Wegweisung sollte regelmäßig kontrolliert werden, um eine schnelle Mängelbeseitigung zu ermöglichen.

Erläuterung: Wenn Wegweisung nicht regelmäßig unterhalten wird, tritt rasch ein Werteverlust der Investition ein. Fehlende oder beschädigte Wegweiser erschweren die Orientierung und beschädigen auch das Image der Stadt. Aufgrund steigender Schadensfälle durch Graffiti-schmierereien und Vandalismus gewinnt deren systematische Erfassung bzw. die Anwendung technischer Präventionsmaßnahmen sowie die gezielte Einflussnahme durch Information zunehmend an Bedeutung.

6 Verknüpfung

6.1 Bike+Ride

F 6.1.1 Bike+Ride-Anlagen sollen überdacht, in der Regel nicht weiter als 50 m von der Haltestelle entfernt, beleuchtet, einsehbar und mit Fahrradhaltern, an welchen ein Laufrad und der Rahmen angeschlossen werden können (z. B. Leipziger Bügel), ausgestattet sein. Der in den Hinweisen zum Fahrradparken [11] in der jeweiligen Fassung dargestellte Stand der Technik ist zu beachten.

Erläuterung: Vor allem für Arbeits- und Ausbildungspendler ist eine gute Qualität und Sicherheit der Abstellanlagen wesentlich, da die Räder oft mehrere Stunden geparkt werden (am Zielort oft bis zu 10 Stunden, am Quellort meistens über Nacht).

In der Stadt Leipzig sind die benannten Standards an den meisten Anlagen realisiert. Die Überdachung sorgt für ein trockenes Fahrrad und verhindert das Blockieren der Fahrradhalter durch Schnee. Beleuchtung und Einsehbarkeit ermöglichen soziale Kontrolle und vermindern die Gefahr von Übergriffen.

F 6.1.2 Infolge des erkannten Bedarfs sind weitere Bike+Ride-Angebote an den Zugangsstellen Bahnhof Miltitz, Bahnhof Rückmarsdorf, S-Bahnhof Olbrichtstraße, S-Bahnhof Slevogtstraße, S-Bahnhof Wahren, Bahnhof Thekla, S-Bahnhof Heiterblick, S-Bahnhof Stötteritz, Bahnhof Holzhausen und Völkerschladtdenkmal zu schaffen. An den Standorten Meusdorf, Straßenbahnhof Dölitz, Böhlitz-Ehrenberg, Gohlis/Landsberger Straße, Dachauer Straße und S-Bahnhof Engelsdorf sind die Kapazitäten zu erweitern.

Erläuterung: Der erkannte Bedarf entspricht der Ausweisung im Nahverkehrsplan [10] (so weit bis September 2009 noch nicht realisiert). Der Bedarf für Kapazitätserweiterungen wurde aus Nachfrageerfassungen im September 2009 abgeleitet. Darüber hinaus ergibt sich zusätzlicher Bedarf in vom ÖPNV schlecht bzw. unzureichend erschlossenen Gebieten. Bike+Ride-Anlagen haben hier eine wichtige Bedeutung, da sie das Einzugsgebiet einer Haltestelle vergrößern.

F 6.1.3 Zusammen mit dem ZVNL ist darauf hinzuwirken, dass bei allen Aus- und Umbauten von Schnittstellen ein Angebot von mindestens 5 Bike+Ride-Plätzen realisiert wird. Bei Mehrbedarf ist diesem unter Berücksichtigung erfahrungsgemäß mit dem Angebot eintretender Zuwächse in der Angebotsplanung möglichst zu entsprechen.

Erläuterung: Durch den Ausbau der Schnittstellen wurde in der Vergangenheit die Verknüpfungssituation verbessert. Für die Stadt Leipzig ist es von großem Interesse, dass dies weiterhin auch im Umland geschieht, damit möglichst viele Einpendler mit dem Zug statt mit dem Auto kommen.

F 6.1.4 Am Hauptbahnhof Leipzig wird im Bereich der Gleise 1 - 5 seitens der Stadt die Realisierung einer Fahrradstation und einem zugehörigen Servicebereich angestrebt. Von den Abstellflächen aus sollte ein direkter Zugang zu den Bahnsteigen möglich sein.

Erläuterung: Das bisherige Angebot an bewachtem Fahrradparken entspricht am Hauptbahnhof nicht mehr den Erfordernissen. Die Erfahrung aus deutschen und ausländischen Städten zeigt, dass vergleichbare Bahnhöfe als funktionierende Schnittstellen leicht ein Aufkommen von mehreren tausend abgestellten Fahrrädern erreichen. Dies ist der Grund, weshalb z. B. in Münster eine Fahrradstation mit 3.000 Stellplätzen voll ausgelastet ist und niederländische Bahnhöfe z. T. mehrere Fahrradstationen aufweisen. Fahrradstationen bieten auch eine geschützte Abstellmöglichkeit für Fahrräder mit Elektromotor (Pedelects).

Eine dazu bereits vorliegende Machbarkeitsstudie verdeutlicht die grundsätzliche Realisierbarkeit am Hauptbahnhof Leipzig in einer Größenordnung von 2.000 Stellplätzen im Bereich der Gleise 1 bis 5, die nach Abschluss des City-Tunnelbaus nicht mehr als Gleise wiederhergestellt werden. Die Umsetzung erfordert die Unterstützung und Zustimmung der DB Station und Service und des ECE Projektmanagements Hauptbahnhof Leipzig.

F 6.1.5 An der Ostseite des Hauptbahnhofes soll untersucht werden, ob das Angebot an Fahrradabstellplätzen kurz- bis mittelfristig verbessert werden kann. Perspektivisch sollen an der Ostseite die Voraussetzungen für eine weitere Fahrradstation geschaffen werden.

Erläuterung: Die große Ausdehnung des Hauptbahnhofes macht es sinnvoll, zur Verkürzung der Wege und Deckung des erkennbaren Bedarfs Abstellmöglichkeiten an mehreren Seiten anzubieten, da so auch deren Akzeptanz gesteigert werden kann. Dies entspricht auch der Praxis und Erfahrung an anderen, vom Radverkehr stark fre-

quentierten Großbahnhöfen in Deutschland und im Ausland. Da mit einem weiteren Anwachsen des Radverkehrs zu rechnen ist, sollte eine zweite Fahrradstation mittelfristig planerisch vorbereitet und die dafür erforderlichen Flächen freigehalten werden.

- F 6.1.6 Die Nachfrage nach besonders sicheren Abstellmöglichkeiten, wie z. B. Fahrradboxen an ausgewählten Zugangsstellen ist durch Test oder Befragungen abzuschätzen. Dabei ist zukünftig auch den Potenzialen für das Abstellen von Fahrrädern mit Elektromotor Aufmerksamkeit zu schenken. Bei erkennbarem Bedarf soll durch die Schaffung eines Mindestangebotes reagiert werden.

Erläuterung: Fahrradboxen bieten durch den erweiterten Diebstahl- und Witterungsschutz ihren Nutzern einen Mehrwert. Für diesen bestehen in der Regel Zahlungsbereitschaften, etwa in Form einer Jahresmiete. Daher könnten bei guter Akzeptanz des Angebotes am Bahnhof Knauthain, versuchsweise weitere Zugangsstellen mit hohem Bike+Ride-Aufkommen mit Fahrradboxen ausgestattet werden.

6.2 Mitnahme

- F 6.2.1 Die Stadt Leipzig setzt sich im Rahmen ihrer Gesellschafterfunktion in der Zweckverbandsversammlung des ZVNL und des MDV für die Weiterführung der unentgeltlichen Fahrradmitnahme in den Nahverkehrszügen im Verbundgebiet des MDV ein. Für die LVB ist sie selbst Besteller der Nahverkehrsleistungen und kann so direkt darauf Einfluss nehmen.

Erläuterung: Die unentgeltliche Fahrradmitnahme hat sich seit vielen Jahren bewährt, ist für die Nutzer einfach zu handhaben und ist damit ein wesentlicher Baustein für ein verknüpftes System aus Nahverkehrszügen und Rad.

- F 6.2.2 Das Tarifsystem des MDV soll so weiterentwickelt werden, dass eine regelmäßige Fahrradmitnahme in Bussen und Straßenbahnen auf Zeitkarten möglich wird.

Erläuterung: Bislang müssen auch Zeitkartennutzer für jede Fahrradmitnahme einen Einzelfahrschein bzw. ein Viererticket lösen. Dieser Aufwand soll durch eine Zeitkartenlösung vermindert werden.

- F 6.2.3 Die Stadt Leipzig setzt sich dafür ein, dass die Mitnahmemöglichkeiten der Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln durch den MDV, die Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträger verstärkt kommuniziert und die dafür geltenden Regeln besser verdeutlicht werden.

Erläuterung: Nutzer sollen, z. B. auf den Webseiten, einfacher als bisher die relevanten Fakten zur Mitnahme finden können. Auch an oder in den Straßenbahnen und Bussen sollte leichter erkennbar sein, wo die Fahrräder mitgenommen werden können und was zu beachten ist, um gegenseitige Behinderungen zu vermeiden.

- F 6.2.4 Gegenüber den Verkehrsunternehmen, dem MDV und dem ZVNL setzt sich die Stadt Leipzig dafür ein, dass neue oder neu zum Einsatz kommende Fahrzeuge über große Mehrzweckabteile verfügen, um ausreichend Platz für die Fahrradmitnahme zu haben und auch Rollstühle, Kinderwagen und großes Gepäck gut transportieren können.

Erläuterung: Mit der Fahrzeugbeschaffung werden die grundlegenden Möglichkeiten der Fahrradmitnahme für längere Zeiträume festgelegt. Daher ist eine vorausschauende Planung, die den steigenden Ansprüchen an die Mitnahme gerecht wird, sehr wichtig.

6.3 Service

F 6.3.1 An den Fahrzeugen sollen die Türen, in welche auch mit Fahrrad zugestiegen werden kann, deutlich gekennzeichnet sein (vorzugsweise Piktogramm mit mindestens 25 cm hohem Radfahrersymbol).

Erläuterung: Damit es beim Zustieg mit Fahrrad nicht zu Zeitverzögerungen kommt bzw. Reisende mit Fahrrad nicht in den falschen Türen einsteigen und es zu Konflikten kommt, ist eine rechtzeitige Orientierungsmöglichkeit, in der Regel durch große Piktogramme, nötig.

F 6.3.2 Die Möglichkeit der Aufnahme von Informationen in Liniennetzplänen, Flyern und Einzelübersichten über Bahnhöfe und Haltestellen, die eine Bike+Ride-Anlage aufweisen, sollte geprüft werden. Auch auf den Websites der Stadt, des MDV und der Verkehrsunternehmen sollen diese Informationen abrufbar oder zumindest verlinkt sein.

Erläuterung: Dies ist, insbesondere wenn zusätzlich die Kapazität angegeben ist, eine wertvolle Orientierungshilfe.

7 Marketing

7.1 Anforderungen

F 7.1.1 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit sind als wesentlicher Teil der Radverkehrsförderung in Leipzig zu gestalten, für den folgende grundlegende Anforderungen gelten:

- Es soll ein Beitrag zu den in Abschnitt 2 benannten Zielen geleistet werden.
- Die Vielfalt der Möglichkeiten (Flyer, Plakate, Aktionen, Wettbewerbe, Sendungen ...) und gestalterischen Mittel ist zu nutzen, die Botschaften sollen interessant und bei Bedarf überraschend sein. Bundesweite und internationale Erfahrungen dazu, z. B. die Kampagne "Kopf an - Motor aus" des Bundesumweltministeriums und die in Tabelle 3., gezeigten Möglichkeiten, sind auszuwerten.
- Es sollen unterschiedliche Zielgruppen angesprochen werden (Pendler, Familien, Schulkinder, Senioren, Freizeitradfahrer ...).
- Die Öffentlichkeitsarbeit soll systematisch konzipiert und bei Infrastrukturmaßnahmen mit eingeplant werden.
- Die Medien sollen kontinuierlich eingebunden werden.
- Kooperationspartner sind einzubeziehen und Aktivitäten übergeordneter Ebenen zu unterstützen.

Erläuterung: Die grundlegenden Anforderungen sollen verdeutlichen, dass Marketing und Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr in Leipzig professionell durchgeführt werden müssen, um die gewünschten Ziele zu erreichen.

F 7.1.2 Das mit Wegweisung versehene Hauptnetz-Rad ist in Ergänzung zum Fahrradstadtplan als handlicher Übersichtsplan aufzubereiten. Die Möglichkeit, diesen von der Website der Stadt downloaden zu können, ist zu prüfen. Nach Realisierung des Knotennummernsystems der Wegweisung ist zusätzlich der Übersichtsplan, der auch die Knotennummern zeigt, als Druck herzustellen. Für die Finanzierung und Realisierung ist zu prüfen, ob private Verlage einbezogen werden oder ob eine andere Finanzierung, z. B. über Werbung und die Verteilung an alle Haushalte möglich ist.

Erläuterung: Eine attraktive Wegweisung ist auch ein wesentliches Marketinginstrument. Durch die Übersichtskarten soll das Hauptroutennetz auch für wenig erfahrene Nutzer sichtbar werden und Radfahrten leichter geplant werden können.

F 7.1.3 Die Stadt Leipzig unterstützt durch die Bereitstellung von Daten die Realisierung eines Online-Fahrradstadtplanes. Der Online-Fahrradstadtplan kann beispielsweise Qualitäten erkennbar machen und im Endausbau u. a. ein Routing, eine Verknüpfung zum ÖPNV, eine Ausgabe für Handy/Smartphone und die Rückmeldung der Nutzer zu Infrastrukturmängeln ermöglichen.

Erläuterung: Für derartige Online-Fahrradstadtpläne bzw. sogar landesweite Radroutenplaner gibt es inzwischen attraktive Vorbilder. Oft sind Nutzer bereit, eigene Beiträge zu einem derartigen System zu leisten. Die Stadt Leipzig kann jedoch wesentliche Unterstützung leisten, indem sie Daten zur Infrastruktur, die sie für ihre Aufgaben sowieso pflegt, zur Verfügung stellt.

F 7.1.4 Die Stadt Leipzig wirkt durch Information und Beratung der Veranstalter darauf hin, dass bei Großveranstaltungen künftig die Potentiale des Radverkehrs als Zu- und Abbringer möglichst gut ausgeschöpft werden. Dafür sind beispielsweise ausreichend, ggf. bewachte, Fahrradabstellplätze sowie erforderlichenfalls eine temporäre Wegweisung vom Wegweisungsnetz (Anlage 7) zum Veranstaltungsort, ggf. die Bereitstellung von Leihfahrrädern, die Verbesserung der sonstigen Infrastruktur und eine Integration dieser Angebote in die Werbe- und Informationsmaterialien der Großveranstaltung sinnvoll.

Erläuterung: Um eine Großveranstaltung besuchen zu können, müssen die meisten Besucher ihre Reise speziell planen und damit auch bewusst über ihr gewähltes Verkehrsmittel entscheiden, denn Verhaltensroutinen helfen oft nicht weiter. Bei entsprechender Gestaltung können somit auch Menschen, die bisher wenig Erfahrung mit dem Fahrrad als Verkehrsmittel haben, dieses positiv erleben. Wegen seiner Flächeneffektivität und Flexibilität ist der Radverkehr ein günstiges Verkehrsmittel bei Großveranstaltungen.

F 7.1.5 Es ist anzustreben, regelmäßig auf Pressekonferenzen und über Pressemeldungen durch die Verwaltung die erreichten Erfolge in der Radverkehrsförderung zu präsentieren und neue Pläne bekannt zu geben.

Erläuterung: Damit soll die Öffentlichkeit informiert und die breite Unterstützung der Radverkehrspolitik gezeigt werden.

F 7.1.6 Mit dem Internetauftritt der Stadt Leipzig soll eine möglichst direkte Verlinkung zu den Themenseiten zum Radverkehr eingerichtet werden. Darin sollen künftig Informationen zum Hauptnetz-Rad, zum Knotennummernsystem der Wegweisung, zu Bike+Ride und anderen größeren Abstellanlagen und zu radtouristischen Routen, enthalten sein. Links können zu weiterführenden Informationen führen und Inhalte über die Radverkehrspolitik der Stadt (Ziele, Erreichtes, Pläne) informieren.

Erläuterung: Von der Startseite aus sind bisher die Informationen zu anderen Verkehrsmitteln direkt erreichbar, nicht jedoch die zum Radverkehr. Mit dem Ausbau des Informationsangebotes zum Radverkehr soll dessen Bedeutung unterstrichen und ein erweiterter Service für die Bürger geleistet werden, wie vergleichbare Kommunen dies schon tun.

7.2 Realisierung

F 7.2.1 Für die Realisierung von Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr sind jährlich entsprechend der Möglichkeiten des Haushalts Mittel einzustellen.

Erläuterung: Dies gewährleistet, dass über die Bewirtschaftung des Finanztitels auch entsprechende Aktivitäten geplant und durchgeführt werden.

F 7.2.2 Zwischen den für die Radverkehrsinfrastruktur zuständigen Ämtern (insbesondere Verkehrs- und Tiefbauamt) und dem Referat Kommunikation im Geschäftsbereich des Oberbürgermeisters ist mindestens jährlich eine Abstimmung über geplante Aktivitäten der Öffentlichkeitsarbeit unter Einbeziehung des Radverkehrsbeauftragten durchzuführen.

Erläuterung: Die Zusammenarbeit zwischen Fachämtern und dem für die Medien zuständigen Bereich ist für eine fachlich-inhaltliche Öffentlichkeitsarbeit sehr wesentlich.

F 7.2.3 Die oder der Radverkehrsbeauftragte soll mindestens 6 mal im Jahr eine Sprechstunde anbieten, auf welcher Bürger Probleme des Radverkehrs ansprechen können.

Erläuterung: Durch ihre täglichen Erfahrungen als Nutzer verfügen die Bürger über wichtige Informationen, die damit für die Radverkehrsplanung nutzbar gemacht werden sollen.

F 7.2.4 Die Stadt Leipzig beteiligt sich nach Möglichkeit an Erfolg versprechenden Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen zugunsten des Radverkehrs, die von Dritten oder übergeordneten Ebenen initiiert werden.

Erläuterung: Durch die Beteiligung können auch die Ziele der Leipziger Radverkehrsförderung, z. B. eine stärkere Nutzung des Fahrrades auf dem Arbeitsweg, unterstützt und damit besser erreicht werden.

8 Administrative Rahmenbedingungen

8.1 Gremien

F 8.1.1 Der jährlich stattfindende „Runde Tisch Radverkehr“ diskutiert und berät die strategische Ausrichtung der kommunalen Radverkehrsförderung für die nächsten Jahre. Unterstützt wird er durch die Arbeit der Arbeitsgemeinschaft Radverkehrsförderung (AG Rad), die sich über viele Jahre bewährt hat, und sich unter der Leitung des Verkehrs- und Tiefbauamtes mit Beteiligung mehrerer mit Radverkehrsinfrastruktur befasster Ämter und Vertretern der Nutzergruppen regelmäßig trifft. Sie hat die Aufgabe der Beratung und Diskussion von Planungen hinsichtlich der Aspekte des Radverkehrs.

Erläuterung: Die AG Rad tagt seit Beginn der 90er Jahre regelmäßig (in der Regel 14-tägig) und hat sich als ein wertvolles Fachgremium zur Abstimmung von radverkehrsrelevanten Planungen erwiesen.

F 8.1.2 Grundsätzliche Fragen der Radverkehrsinfrastruktur werden mit den an der AG Rad Beteiligten in bewährter Weise bei etwa vierteljährlich stattfindenden Methodiktreffen unter Leitung der/des Radverkehrsbeauftragten abgestimmt.

Erläuterung: Während die AG Rad laufende Planungen behandelt, werden beim Methodiktreffen wiederkehrende Problemstellungen erörtert, bei denen durch eine Grundsatzlösung erreicht wird, dass bei zukünftigen Planungen nicht wiederholt über gleichartige Lösungen diskutiert werden muss.

F 8.1.3 Zur Koordinierung der Aktivitäten der verschiedenen Ämter zur Umsetzung und Unterhaltung der Radverkehrswegweisung sind regelmäßige Abstimmungen sicherzustellen. Dafür ist das Gremium der Arbeitsgruppe Wegweisung fortzuführen.

Erläuterung: Für die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wurde mit den verschiedenen Ämtern eine Arbeitsgruppe Wegweisung gebildet. Die Umsetzung und Unterhaltung des beabsichtigten Wegweisungsnetzes erfordert weiterhin die enge Zusammenarbeit.

F 8.1.4 Die Stadt Leipzig arbeitet in überregionalen Arbeitsgruppen mit, wie z. B. die vom Freistaat Sachsen initiierte „Arbeitsgemeinschaft Radverkehr sächsischer Kommunen (AG RsK)“, um auf Landes- und Bundesebene bessere Bedingungen und Fördermöglichkeiten für den Radverkehr zu erreichen und den fachlichen Austausch zu pflegen.

Erläuterung: Die Ende 2008 gegründete Arbeitsgemeinschaft bietet eine Chance zur Verbesserung der Radverkehrsförderung. Sie bedarf dazu des aktiven Engagements der Kommunen.

8.2 Abläufe

F 8.2.1 Die Förderung des Radverkehrs unter dem Leitbild "Radverkehr als System" ist innerhalb der Verwaltung durch eine(n) Radverkehrsbeauftragte(n) zu koordinieren, die/der dem Verkehrs- und Tiefbauamt

zugeordnet ist. Mit den anderen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Verkehrs- und Tiefbauamtes wird je nach Thema, z. B. Planung, Finanzierung und Verwaltung der Radverkehrsinfrastruktur zusammengearbeitet. Ergänzt wird dies durch Mitarbeiter aus den jeweiligen Fachämtern sowie bei Bedarf durch Interessensvertreter bzw. Vertreter der Nutzergruppen, die mit den speziellen Anforderungen des Radverkehrs besonders vertraut sind.

Erläuterung: Sowohl die Erfahrungen der Stadt Leipzig selbst als auch diejenigen anderer deutscher und ausländischer Kommunen mit einer erfolgreichen Radverkehrsförderung zeigen, dass eine zentrale Koordinierung und entsprechende Personalausstattung sinnvoll ist. Davon unbenommen ist die Fachkompetenz der einzelnen Mitarbeiter zu Radverkehrsfragen notwendig.

F 8.2.2 Einmal jährlich ist ein Statusbericht des/der Radverkehrsbeauftragten an den Oberbürgermeister und den Stadtrat zu erstellen, der auch der Öffentlichkeit zugänglich zu machen ist. Er soll auf ca. 10 Seiten bezogen auf das zurückliegende Jahr folgende Punkte enthalten:

- Liste der wichtigsten zum Radverkehr getätigten Maßnahmen inkl. Investitionsvolumen
- kurze Einschätzung der eingetretenen Veränderungen für den Radverkehr in der Stadt
- aktuelle Problemfelder, deren Lösung des Handelns der Stadtpolitik bedürfen oder die nur durch Dritte, z. B. überkommunale Ebenen, lösbar sind
- Ideen für die Weiterentwicklung des Radverkehrssystems
- wichtigste für die Folgejahre geplante Maßnahmen inkl. Investitionsvolumen
- aktuelle Erkenntnisse zur Nachfrageentwicklung im Radverkehr

Erläuterung: Eine aktive Radverkehrspolitik bedarf des Monitorings. Verwaltungsspitze, Politik und Öffentlichkeit brauchen Informationen über den aktuellen Stand, Probleme und Lösungsideen, um die Weiterentwicklung des Radverkehrs zu ermöglichen. Die benannte Seitenbegrenzung verdeutlicht zugleich, dass nur die wichtigsten, d. h. strategisch relevanten Fragen durch den Bericht thematisiert werden sollen.

F 8.2.3 Vorliegender Radverkehrsentwicklungsplan ist den mit Verkehrsplanung oder Radverkehr befassten Ämtern zur Kenntnis zu geben, um die rechtzeitige Berücksichtigung zu erreichen. Er ist außerdem auf der Website der Stadt Leipzig zum Download bereitzustellen.

Erläuterung: Dies ist eine Voraussetzung, um eine Umsetzung zu gewährleisten.

F 8.2.4 Durch regelmäßige Teilnahme an Schulungen, Konferenzen und Fortbildungen ist zu gewährleisten, dass die mit Planung befassten Mitarbeiter jeweils den aktuellsten Stand der Technik zum Radverkehr kennen und für die Stadt Leipzig nutzbar machen können.

Erläuterung: Gutes Fachwissen dient der Qualitätsverbesserung bei Planung und Bau.

F 8.2.5 Für den Radverkehr nutzbare Verkehrsflächen sind nach ihrer Bauabnahme mit dem Fahrrad zu befahren, um radverkehrsrelevante Verbesserungsmöglichkeiten zu erkennen und bei zukünftigen Pla-

nungen zu vermeiden. Die AG Rad soll dazu unterstützend einbezogen werden.

Erläuterung: Die Befahrung bietet Gelegenheit, ggf. Nachbesserungen zu veranlassen und Qualitätsverbesserungen für zukünftige Baumaßnahmen zu erreichen. Mit der Einbeziehung der AG Rad bestehen bisher schon gute Erfahrungen.

F 8.2.6 Für die Unterhaltung der Radverkehrswegweisung sollte nach Fertigstellung eine ausreichende Personalkapazität berücksichtigt werden.

Erläuterung: Die notwendige Kontrolle des Wegweisungsnetzes und die Schadensbeseitigung erfordert eine rechtzeitige Personalbereitstellung, um die getätigten Investitionen nicht durch Funktionsverlust infolge fehlender Schilder zu entwerten.

F 8.2.7 Für die Entgegennahme von Hinweisen zur Radverkehrswegweisung sollen Möglichkeiten vorgesehen werden, um per Telefon und E-Mail erreichbar zu sein. Mit Unterstützung des Katasters sollen notwendigen Maßnahmen veranlasst werden.

Erläuterung: Da Radverkehrswegweisung auch kurzfristig agieren können muss, ist eine entsprechende Koordination notwendig.

F 8.2.8 Beginnend im Jahr 2015 ist der Bestand und die Nutzung der Bike+Ride-Anlagen auf dem Stadtgebiet Leipzig alle fünf Jahre zu erfassen, um Handlungsbedarf zu erkennen und entsprechende Maßnahmen zu veranlassen.

Erläuterung: Erfahrungen zeigen, dass durch Bike+Ride-Anlagen an Bahnhöfen und Haltestellen die Nachfrage nach dieser kombinierten Nutzung von Rad und ÖPNV geweckt wird. Weil nach einiger Zeit die Abstellanlagen nicht mehr alle Fahrräder aufnehmen können, ist eine regelmäßige Bestands- und Nachfrageerhebung notwendig.

F 8.2.9 Für eine verbesserte Führung und Sicherung des Radverkehrs an Baustellen ist der aktuelle Stand der Technik, wie er u. a. in einer entsprechenden Broschüre [14] der AGFSK in NRW dargestellt ist zu prüfen und nach Möglichkeit den Baufirmen verbindlich vorzugeben.

Erläuterung: Ungenügend gesicherte Baustellen stellen für Radfahrer nicht nur eine Komforteinschränkung, sondern auch eine Gefahr dar. Daher ist eine deutliche Qualitätsverbesserung nötig.

F 8.2.10 Es ist zu prüfen, ob Straßen des Nebennetzes, die eine Hauptverbindung des Radverkehrs aufnehmen, bezüglich ihrer Netzfunktion anders eingestuft werden können.

Erläuterung: Für Hauptverbindungen des Radverkehrs sind höhere Anforderungen beispielsweise an die Qualität der Fahrbahnbeläge zu stellen als an reine Anwohnerstraßen. Daher wäre eine andere Netzeinstufung Ausdruck des öffentlichen Interesses.

F 8.2.11 Die Kontaktdaten der Ansprechpartner der Stadtverwaltung für die Öffentlichkeit zu bestimmten Radverkehrsfragen sind auf der Webseite der Stadt und in anderen geeigneten Medien zu veröffentlichen.

Erläuterung: Damit soll es Nutzern vereinfacht werden, ihre Anliegen an die Verwaltung heranzutragen.

8.3 Umsetzung von Neuerungen aus dem Straßenverkehrsrecht

F 8.3.1 Die neuen Möglichkeiten, die sich seit 2009 aus der Novelle der Straßenverkehrsordnung und insbesondere der zugehörigen Verwaltungsvorschriften ergeben, sind in Leipzig im Sinne der Förderung des Radverkehrs zu nutzen und der Stand der Technik umzusetzen.

Erläuterung: Mit der StVO-Novelle 2009 wurden umfangreiche Änderungen auch zum Radverkehr in die StVO und die VwV-StVO eingefügt. Ziel ist es u. a., die benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen zu reduzieren und größere Handlungsspielräume für die Planungs- und Straßenverkehrsbehörden für die Förderung und Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs zu ermöglichen. Diese Handlungsspielräume betreffen eine Vielzahl von Themen (Einbahnstraßen, Sackgassen, Fahrradstraßen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Furten, Lichtsignalanlagen, Geschwindigkeiten, Umleitungsbeschilderungen), die fallkonkret zu berücksichtigen sind.

Hinweis: Durch einen juristischen Fehler ist die Novelle der StVO 2009 möglicherweise nichtig. Das zuständige Bundesministerium bereitet daher seit Mitte 2010 eine Reparaturverordnung vor. Nicht betroffen von der Nichtigkeit ist die Novelle der VwV-StVO, der bezüglich der neuen planerischen Handlungsspielräume für den Radverkehr die größere Bedeutung zukommt.

F 8.3.2 Es ist eine Überprüfung der noch bestehenden Einbahnstraßen, bei denen es bisher keine Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung gibt, vorzunehmen, um die erweiterten Möglichkeiten aus der Novelle der VwV-StVO 2009 für die Freigabe zu nutzen.

Erläuterung: Aufgrund der guten Erfahrungen mit der Freigabe in Gegenrichtung hat der Gesetzgeber nach sorgfältiger Forschung die Kriterien zur Freigabe weiter vereinfacht. Dies bietet die Möglichkeit, über die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung das Nebennetz noch durchlässiger und damit attraktiver für den Radverkehr zu machen.

F 8.3.3 Bestehende Verkehrsregelungen und -einrichtungen, die durch die Novelle der VwV-StVO 2009 betroffen sind, sind hinsichtlich ihrer Konformität mit dieser zu überprüfen und ggf. zu ändern. Dies betrifft insbesondere die Radverkehrsführung bei Busspuren, die Anordnung von Höchst- und Mindestgeschwindigkeiten, die Furtmarkierungen bei bevorrechtigten Straßen, die Beschilderung von Sackgassen und Umleitungen, bestehende Radwegbenutzungspflichten, die Notwendigkeit von Radverkehrssignalgebern und unnötige Verkehrseinschränkungen für den Radverkehr.

Erläuterung: Der sich aus der Novelle ergebende Handlungsbedarf umfasst viele Bereiche. In vielen Fällen wird ein bereits bestehender Stand der Technik durch die Regelungen verbindlich, so dass sich bei bisher guter Praxis keine Veränderung ergibt. Die konkreten Auswirkungen wurden und werden durch Schulungen vermittelt.

F 8.3.4 In folgenden Straßenzügen ist die Einrichtung von Fahrradstraßen, ggf. in Abschnitten oder nach baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrbahnoberfläche, zu prüfen:

- Bernhard-Göring-Straße
- Gustav-Adolf-Straße / Humboldtstraße
- Siemeringstraße / Walter-Heinze-Straße / Lauchstädter Straße / Alte Straße
- Wigandstraße / Neue Straße / Klarastraße / Limburgerstraße
- Kickerlingsberg / Poetenweg / Stallbaumstraße / Heinrothstraße
- Stahmelner Straße / Friedrich-Bosse-Straße / Knopstraße
- Sportplatzweg / Alte Dorfstraße / An den Linden / Zum Bahnhof
- Fockestraße
- Am Elsterwehr / Mainzer Straße / Aachener Straße / Willmar-Schwabe-Straße
- Alte Salzstraße (zwischen Krakauer Straße und Potschkaustraße) / Lobensteiner Straße / Breisgaustraße
- Plöserer Straße / Am Keulenberg / Alte Theklaer Straße
- Erikenstraße / Seumestraße
- Buttergasse / Küchenholzallee
- Prellerstraße / Kanalstraße / Geibelstraße
- Kochstraße / Biedermannstraße
- Industriestraße östlich Könneritzstraße
- Sebastian-Bach-Straße / Schrebergäßchen / Kolonnadenstraße / Otto-Schill-Straße
- Schützenstraße / Littstraße / Dörrienstraße / Kreuzstraße / Comeniusstraße / Rabet
- Ludwigstraße/Kohlweg
- Kantatenweg
- Raschwitzer Straße
- Im Dölitzer Holz
- Erich-Thiele-Straße
- Lauerscher Weg
- Elsterstraße
- Albrechtshainer Straße / Pommerstraße / Pflaumenallee
- Kärrnerweg / Oberdorfstraße / Oststraße

Erläuterung: Mit der deutlichen Vereinfachung der Einsatzbedingungen in der VwV-StVO seit 2009 (keine zwingende bauliche Gestaltung mehr) bieten Fahrradstraßen eine zügig umsetzbare Lösung, um die Bedingungen für den Radverkehr in stark durch den Radverkehr genutzten Nebenstraßen zu verbessern. Die benannten Straßen betreffen zum Teil Strecken des Hauptnetz-Rad, bieten verkehrssame Umfahrungsmöglichkeiten einzelner Abschnitte des Hauptnetzes oder sind wichtige Radverbindungen außerhalb des Hauptnetz-Rad.

8.4 Gewährleistung des Winterdienstes

F 8.4.1 Die für den Radverkehr relevante Infrastruktur sollte möglichst ganzjährig nutzbar sein.

Erläuterung: Die mit den Zielen der Radverkehrsförderung verbundene künftige Aufgabe des Radverkehrssystems innerhalb des Personenverkehrs der Stadt macht eine ganzjährige Nutzbarkeit nötig, um unwirtschaftliche Bedarfsspitzen innerhalb der Verkehrssysteme zu vermeiden. Untersuchungen zeigen, dass kaltes Wetter nur zu geringen Rückgängen bei der Fahrradnutzung führt, Schnee und Eis dagegen zu deutlichen Rückgängen. Städte mit relativ hohen Radverkehrsanteilen führen deshalb spezielle Winterdienstmaßnahmen durch, damit es durch Schnee und Eis nicht zu Rückgängen im Radverkehrsaufkommen kommt.

F 8.4.2 Durch die Stadt soll ein Winterdienstkonzept für ein Radverkehrsba-
sisnetz entwickelt werden. Im Konzept sollen:

- ein Ganzjahresnetz festgelegt werden, das sich beispielsweise an der Karte der Anlage 6 orientiert,
- Prioritäten festgelegt werden, die Einfluss auf den Räumzeitpunkt im Tagesverlauf haben,
- Qualitätsanforderungen bezüglich der Räumung definiert werden und
- ein Zeitplan für die Umsetzung des Konzeptes ermittelt werden.

Erläuterung: Die Verbindungsfunktionsstufen IR II und IR III bilden ein Netz, welches die Stadtteile im Radverkehr miteinander verbindet. Die wichtigsten Strecken dieses Netzes sollten als Grundangebot auch im Winter nutzbar sein.

F 8.4.3 Der Winterdienst im Straßenhauptnetz ist möglichst so durchzuführen, dass Radverkehrsanlagen nicht durch abgelagerten Schnee dauerhaft blockiert werden. Im eigenen Bereich ist auf diese Vorgabe besonders zu achten. Gegenüber Grundstückseigentümern sollte dies zu Beginn des Winters besonders kommuniziert werden.

Erläuterung: In der Stadt Leipzig sind zum Teil die Stadt, zum Teil die Grundstückseigentümer für die Winterdienstdurchführung zuständig. Die Praxis zeigte in der Vergangenheit Probleme mit der Freihaltung von Radverkehrsanlagen durch abgelagerten Schnee.

8.5 Finanzierung

F 8.5.1 Neben dem Ausbau des Radverkehrsnetzes im Zuge des generellen Straßenaus- und -umbaus, bei dem auch wesentliche Mittel in Radwege fließen, ist es wünschenswert, die weitere Radverkehrsförderung wie bisher durch einen eigenen Haushaltstitel (ab 2012 „Projekt“) abzusichern. Um die Maßnahmen des Konzeptes in einem gewissen Zeitrahmen voranzubringen, wäre ein Budget von 2,5 Mio. EUR pro Jahr erforderlich. Die eigentliche Größenordnung wird jährlich im Rahmen der Haushaltsdiskussion festgelegt werden. Mit den Mitteln wären die Maßnahmen der Listen der Anlage 4 zu realisieren. Beispielsweise für die Rekonstruktion oder den Neubau von Radwegen, die Realisierung von Radfahrstreifen, für kleinere Einzelprojekte, erforderliche Anpassungen an LSA, Markierung, Beschilderung und Fahrradanhängerbügel.

Erläuterung: Mit einem speziellen Haushaltstitel für die Förderung der Radverkehrsinfrastruktur wurden in der Vergangenheit große Fortschritte im Netz erreicht. Daher sollte diese Praxis beibehalten werden (Einrichtung eines Projektes „Radwege“ gem. Doppik ab 2012). Die Mittelausstattung richtet sich nach der Haushaltsituation, sollte aber weiter verbessert werden.

F 8.5.2 Zusätzlich zu dem unter F 8.5.1 benannten Haushaltstitel ist pro Jahr eine Größenordnung von 0,5 Mio. EUR für Maßnahmen nach F 4.1.5 (Schließen von Netzlücken) wünschenswert. Damit könnte auch auf

aktuell erkannte Probleme reagiert werden. Hierüber sind auch Maßnahmen in Grünflächen zu realisieren, die Netzlücken schließen.

Erläuterung: Neben der langfristig wirkenden Prioritätensetzung für Maßnahmen im Hauptrouthenetz ist es notwendig, im laufenden Jahr auf aktuell eintretende kleinere Probleme reagieren zu können und Netzlücken im Nebennetz, die wegen der geringen Mittelaufwendungen bzw. einer zu erwartenden hohen Radverkehrsnachfrage besonders lohnenswert erscheinen, schließen zu können. Hierzu soll ein flexibler Mitteleinsatz möglich sein.

F 8.5.3 Den Erkenntnissen aus dem Bicycle Policy Audit folgend, sollte für Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und des Marketings zugunsten des Radverkehrs in einem speziellen Haushaltstitel ein jährlicher Betrag eingestellt werden. Die Verwendung der Mittel soll über die oder den Radverkehrsbeauftragten koordiniert werden.

Erläuterung: Ein wesentliches Ergebnis des Bicycle Policy Audit in Leipzig war die Notwendigkeit, wesentlich mehr und zielgerichteter Öffentlichkeitsarbeit durchzuführen. Dem soll mit einer angemessenen Finanzierung zur Realisierung von Maßnahmen entsprochen werden.

F 8.5.4 Für die Unterhaltung der Radverkehrswegweisung ist nach Umsetzung des Wegweisungsnetzes ein jährlicher Betrag von etwa 10 % der Gesamtinvestitionssumme für die Erstaufstellung der Wegweisung bereitzustellen.

Erläuterung: Wenn Wegweisung nicht regelmäßig unterhalten wird, tritt rasch ein Werteverlust der Investition ein. Schon ein einzelner fehlender Wegweiser kann die gesamte Informationskette unterbrechen. Beschädigte Wegweiser beschädigen auch das Image der Stadt. Daher sind von vornherein Unterhaltungsmittel einzuplanen. Die benannte jährliche Höhe basiert auf Erfahrungswerten aus Regionen, die schon länger Radverkehrswegweisungssysteme unterhalten.

F 8.5.5 Bei der Finanzplanung sind die Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten des Freistaates Sachsen, des Bundes, der EU und anderer Stellen möglichst gut auszuschöpfen. Die Hinweise der Tabelle 8.5 sind zu beachten.

Erläuterung: Die Darstellung der Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten beruht auf den Angaben der Förderfibel Radverkehr unter www.nrvp.de/foerderfibel zu den heute vorhandenen Möglichkeiten. Da diese Möglichkeiten sich ändern bzw. unterschiedlich ausgestattet werden, kann nicht davon ausgegangen werden, dass eine Förderung auch wirklich in jedem Fall möglich ist.

Maßnahme	geschätzte Kosten (T EUR)		Finanzierungs-/Fördermöglichkeiten (Klammer: Fördersätze)
	einmalig	jährlich	
1) Behebung der festgestellten Strecken- und Punktmängel im Hauptnetz (bei Maßnahmen im Zusammenhang mit Straßenausbau Teilkosten der Radverkehrsmaßnahmen angesetzt)	30.000 (bei 2,5 Mio. EUR jährlicher Mittelbereitstellung ist eine Fertigstellung bis ca. 2020 möglich)		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtlinie Kommunaler Straßen- und Brückenbau (RL-KStB, keine Radfernwege) (bis 75 %) ▪ Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit zur Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GA-Infra) vom 7. Mai 2008, Nr. 2.4 und 2.7 (Radfernwege) (bis 75 %) ▪ Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit zur Förderung des Radverkehrs aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (RL Radverkehr) vom 23. Juni 2009 ▪ Richtlinie Integrierte Ländliche Entwicklung – RL ILE/2011 des SMUL, vom 13.12.2011
2) Behebung von Schäden und Lücken im Nebennetz, LSA, Markierung, Beschilderung und Fahrradanhängerbügel	-	500	<ul style="list-style-type: none"> ▪ RL-KStB und RL Radverkehr (siehe oben) ▪ ggf. Mittel der Stadterneuerung und Städtebauförderung ▪ Ablösebeträge nach Landesbauordnung
3) Radverkehrswegweisung inklusive Knotennummernsystem und Übersichtskarten (280 km entsprechend Wegweisungsnetz)	270	30	<ul style="list-style-type: none"> ▪ RL-KStB und RL Radverkehr (siehe oben) ▪ Ablösebeträge nach Landesbauordnung
4) Erweiterung bzw. Neuanlage von Bike+Ride-Anlagen	360	-	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtlinie des SMWA über die Gewährung von Fördermitteln im ÖPNV (RL-ÖPNV) vom 06. April 2004 (bis 75 %) ▪ ggf. Mittel der Stadterneuerung und Städtebauförderung ▪ RL Radverkehr (siehe oben)
5) Fahrradstation Hauptbahnhof (vgl. [15/])	1.800	-	<ul style="list-style-type: none"> ▪ RL Radverkehr (siehe oben) ▪ Ablösebeträge nach Landesbauordnung ▪ ggf. Mittel der Stadterneuerung und Städtebauförderung
6) Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	-	250	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans, vom 1. Juni 2005 AG RV/3134.3/1-2 (Modellversuche u.ä.)
7) Radverkehrsteam	-	60*	* Als Personalkosten für den Radverkehrsbeauftragten schon jetzt vorhanden
9) Radverkehrsentwicklungsplan weitere Maßnahmen, einschließlich Winterdienstnetz	ca. 100*	noch zu ermitteln	* Die Kosten betreffen die Erstellung des Konzeptes
Summe	32.530	840	

Tabelle 8.5 Übersicht zu relevanten Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

8.6 Verantwortlichkeiten

F 8.6.1 Für die Umsetzung des vorliegenden Radverkehrsentwicklungsplanes, Teil I, sind die in Tabelle benannten Verwaltungsstellen verantwortlich.

Erläuterung: Die Tabelle soll in übersichtlicher Form die Verantwortlichkeit aufzeigen, um eine leichtere Abrechenbarkeit zu ermöglichen.

Festlegung	Zuständigkeit	weitere Beteiligte	Bemerkung
Hauptnetz-Rad			
F 4.1.1 Hauptnetz-Rad	VTA		Daueraufgabe
F 4.1.2 Qualitätsmerkmale	VTA		Standard
F 4.1.3 ERA-Bezug	VTA		Standard
F 4.1.4 Maßnahmen Hauptnetz	VTA, ASG		
F 4.1.5 ergänzende Maßnahmen	VTA, ASG		
F 4.2.1 Aufbau tour. Netz	VTA, ASG		Daueraufgabe
F 4.2.2 Standards SachsenNetz Rad	VTA		Daueraufgabe
F 4.2.3 lokale tour. Routen	Initiatoren in Abstimmung mit VTA		Daueraufgabe
F 4.3.1 Bauprogramm des Freistaates	Straßenbauamt		Daueraufgabe
F 4.3.2 Fortschreibung Sachsen-Netz Rad	VTA		
F 4.4.1 Entscheidungskriterium Prioritäten	VTA		Daueraufgabe
F 4.4.2 Dringlichkeitsreihung Radverkehrmaßnahmen	VTA		Daueraufgabe
F 4.4.3 Weitere Kriterien der Dringlichkeitsreihung	VTA		Daueraufgabe
Wegweisung			
F 5.1.1 Standards	VTA	ASG/AfU/ Grüner Ring e.V.	Standard
F 5.1.2 Knotennummernsystem	VTA	ASG/AfU/ Grüner Ring e.V.	Daueraufgabe
F 5.1.3 Grüner Ring	Grüner Ring e.V.	VTA	Daueraufgabe
F 5.1.4 Wegweisungskataster	VTA	ASG/AfU/ Grüner Ring e.V.	Daueraufgabe
F 5.1.5 Standortkennung	VTA	ASG/AfU/ Grüner Ring e.V.	Daueraufgabe
F 5.2.1 Wegweisungsnetz	VTA, ASG	AfU	
F 5.2.2 Zielorte	VTA	ASG/AfU	Daueraufgabe
F 5.2.3 Binnenring	VTA	SPA	
F 5.3.1 Prioritäten allgemein	VTA		
F 5.3.2 Prioritäten Knotennummernsystem	VTA		
F 5.3.3 Umsetzungstermin	VTA		
F 5.3.4 Kontrolle	VTA/ASG	Grüner Ring e.V.	Daueraufgabe
Verknüpfung			
F 6.1.1 Standards Bike+Ride	VTA, ZVNL	MDV	Standard
F 6.1.2 Erweiterung Bike+Ride	VTA, ZVNL		
F 6.1.3 Grundangebot Bike+Ride	VTA, ZVNL		Daueraufgabe
F 6.1.4 Radstation Hauptbahnhof	DB Station & Service	VTA	
F 6.1.5 Hauptbahnhof Ostseite	VTA (Planung)	Private Investoren	
F 6.1.6 Fahrradboxen	VTA (Planung)	Private Investoren	
F 6.2.1 unentgeltliche Fahrradmitnahme	MDV		

Festlegung	Zuständigkeit	weitere Beteiligte	Bemerkung
F 6.2.2 Zeitkarte Fahrradmitnahme	MDV		
F 6.2.3 Kommunikation Regeln	MDV, VU		
F 6.2.4 Mehrzweckabteile	ZVNL, VU		
F 6.3.1 Türkennzeichnung	VU		
F 6.3.2 Info Bike+Ride	VU, MDV, Stadt		Daueraufgabe
Marketing			
F 7.1.1 Anforderungen Marketing	VTA, Ref. Kommunikat.		
F 7.1.2 Übersichtsplan	VTA		
F 7.1.2 Online-Stadtplan	VTA		Daueraufgabe
F 7.1.4 Großveranstaltungen	OA/VTA/Polizei		
F 7.1.5 Pressekonferenz	VTA, Ref. Kommunikat.		
F 7.1.6 Website Radverkehr	VTA, Ref. Kommunikat.		Daueraufgabe
F 7.2.1 Finanztitel Marketing	Kämmerei		
F 7.2.2 Abstimmung Öffentlichkeitsarbeit	VTA, Ref. Kommunikat.	Fachämter	Daueraufgabe
F 7.2.3 Sprechstunde	VTA		Daueraufgabe
F 7.2.4 Aktivitäten anderer	Ref. Kommunikat.		
Administrative Rahmenbedingungen			
F 8.1.1 AG Rad	VTA	SPA, AfU, Polizei, ADFC	Daueraufgabe
F 8.1.2 Methodiktreffen	VTA		Daueraufgabe
F 8.1.3 AG Wegweisung	VTA/ASG/AfU	Grüner Ring e.V., ADFC	Daueraufgabe
F 8.1.4 AG RsK	VTA		Daueraufgabe
F 8.2.1 Radverkehrsbeauftragter	VTA		Daueraufgabe
F 8.2.2 Statusbericht	VTA		Daueraufgabe
F 8.2.3 Bekanntgabe Radverkehrsentwicklungsplan	VTA, Ref. Kommunikat.		Daueraufgabe
F 8.2.4 Fortbildung	VTA	AfU, SPA, Polizei, OA	Daueraufgabe
F 8.2.5 Bauabnahme	VTA		Daueraufgabe
F 8.2.6 Unterhaltung Wegweisung	VTA/ASG		Daueraufgabe
F 8.2.7 Mängelmeldungen Wegweisung	VTA	ASG/AfU	Daueraufgabe
F 8.2.8 Erfassung Bike+Ride	VTA		
F 8.2.9 Baustellensicherung	VTA		Daueraufgabe
F 8.2.10 Kontaktdaten	Ref. Kommunikat.		
F 8.3.1 Nutzung StVO-Spielräume	VTA		Daueraufgabe
F 8.3.2 Einbahnstraßen	VTA		
F 8.3.3 akuter Handlungsbedarf StVO	VTA		
F 8.3.4 Fahrradstraßen	VTA		
F 8.4.1 Grundsatz Winterdienst	Winterdienstkoordinator		Daueraufgabe
F 8.4.2 Konzept Winterdienst	Winterdienstkoordinator		
F 8.4.3 Schneeablagerung	Winterdienstkoordinator		Daueraufgabe
F 8.5.1 Haushaltstitel Radverkehr	VTA		Daueraufgabe
F 8.5.2 Nebennetz etc.	VTA		Daueraufgabe
F 8.5.3 Finanzierung Marketing	VTA/AfU		Daueraufgabe
F 8.5.4 Unterhaltung Wegweisung	VTA		Daueraufgabe
F 8.5.5 Finanzquellen	VTA		Daueraufgabe
F 8.6.1 Verantwortlichkeiten	alle		Daueraufgabe
F 8.7.1 Teil II Radverkehrsentwicklungsplan	VTA		

Tabelle 8.6

Übersicht zur Umsetzungsverantwortung der Maßnahmen

8.7 Weitere Aufgaben der Radverkehrsförderung

F 8.7.1 Weitere Aufgaben der Radverkehrsförderung sind entsprechend dem dargestellten Leitbild "Radverkehr als System" zu entwickeln. Darunter fallen u. a.

- das Fahrradparken,
- die Verbesserung der Bedingungen für das Radfahren zur Schule, zur Ausbildung und zum Kindergarten und entsprechende Unterrichtsinhalte,
- öffentliche Leihfahrradsysteme,
- Mobilitätsberatung und Mobilitätszentralen,
- die Stadtverwaltung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber,
- Verkehrssicherheitsarbeit,
- Radfahren als Gesundheitsförderung,
- Fahrradtourismus und Orientierungssysteme.

Erläuterung: Wie bereits in Kapitel 2 dargestellt ist eine vernetzte Betrachtung nach dem Leitbild "Radverkehr als System" wichtig. Zur entsprechenden Weiterentwicklung des Radverkehrsentwicklungsplanes bedarf es zielgerichteter Untersuchungen, für welche der politische Auftrag zu erteilen ist.

8.8 Auswirkungen des Radverkehrsentwicklungsplans

Bei der Umsetzung des Radverkehrsentwicklungsplans und dem Erreichen der genannten Ziele wird mit einer für alle Einwohner Leipzigs und der Region höheren Lebensqualität gerechnet, die durch eine entlastete Umwelt, insbesondere durch Verbesserung der Luftqualität bei Verlagerungen von Verkehrsanteilen vom MIV auf den Radverkehr, sowie einer Reduktion der Lärmemissionen des verbleibenden MIV auftreten. Weiter wird mit einer größeren Zufriedenheit der Bevölkerung durch positive Gesundheitseffekte und eine verbesserte Wirtschaftskraft der Stadt gerechnet, die zum einen aus den Verlagerungen durch zurückgewonnene Kaufkraft aufgrund der kostengünstigeren Mobilitätskosten resultiert und zum anderen aus den wirtschaftlichen Effekten des höheren Radverkehrsanteils herrührt, die sich aus neuen Dienstleistungen und Tourismusangeboten ergeben.

Weiter wird erwartet, dass sich Leipzig langfristig als stärker zukunftsfähig erweist, weil die Optionen für alternative Verkehrsangebote gestärkt wurden und somit neue Möglichkeiten der Mobilität genutzt werden können, die dem Ziel der Nachhaltigkeit näher kommen.

Neben der Wirtschaft und der Umwelt werden auch für die Gesellschaft positive Auswirkungen erwartet, wenn gleichberechtigte Mobilitätschancen für alle Personengruppen durch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und durch eine verbesserte Teilhabe auch von Mobilitätseingeschränkten ermöglicht werden.

Der Radverkehrsentwicklungsplan beansprucht für sich, ein modernes Konzept zur Förderung des Radverkehrs zu sein, der in Leipzig sowohl die infrastrukturellen Ansätze als auch die sogenannten „weichen Maßnahmen“ der Radverkehrsförderung angemessen berücksichtigt. Er schreibt die Ziele der Stadt

Leipzig zur Radverkehrsförderung vor (Ziele Z1 bis Z3), legt die Arbeitsschwerpunkte der Stadtverwaltung fest (Beschlusspunkte B1 bis B23) und empfiehlt im Beschlusspunkt B2 der Verwaltung die Umsetzung der Radverkehrsförderung gemäß der im Radverkehrsentwicklungsplan genannten Festsetzungen F4.1.1 bis F8.7.1.

Verzeichnisse und Quellen

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1.1	Verkehrsmittelwahl in Prozent am mittleren Werktag	8
Abbildung 1.2	Entwicklung des Modal Split	9
Abbildung 1.3	Aufbau des Radverkehrsentwicklungsplans	11
Abbildung 2.1	Radverkehr als System (Quelle: Nationaler Radverkehrsplan [3])	14
Abbildung 2.2	Prozentanteil der Wegelängen der genutzten Verkehrsmittel	16
Abbildung 3.2	Bicycle Policy Audit	27
Abbildung 3.4	Klassifizierung des Einflusses des Kraftfahrzeugverkehrs auf die Radverkehrsführung (die Angaben zur Verkehrsstärke beziehen sich auf die Spitzenstunde für beide Richtungen; die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Trennlinien) [8]	32
Abbildung 3.5	Längenanteile straßenbegleitender Radverkehrsinfrastruktur im Gesamtnetz	33
Abbildung 3.6	Speziell für den Radverkehr investierte Mittel in Leipzig seit 2002	34
Abbildung 3.7	In der Radverkehrswegweisung 2009 erreichter Stand (blau: mit Wegweisung versehene Strecken insgesamt; orange: Zielwegweisung zwischen den Hauptzielen (schematisch); Quadrate orange: ausgeschilderte Hauptziele; Quadrate braun: Hauptzielvorgaben der Radverkehrskonzeption Sachsen)	37
Abbildung 4.1	Berücksichtigte räumliche Ziele und Luftlinienverbindungen als Ausgangspunkt für die Festlegung der Haupttrouten des Alltagsradverkehrs	43
Abbildung 4.2	Ziele und Luftliniennetz innergemeindlicher Radverkehrsverbindungen (Stufe IR IV nach RIN)	44
Abbildung 5.1	Ergänzung der Zielwegweiser durch Knotenpunktnummern	48

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3.1	Erreichter Stand und Weiterentwicklung bei den 20 Punkten zur Förderung des Radverkehrs in Leipzig	20
Tabelle 3.2	Straßenbegleitende Radverkehrsinfrastruktur, Bestand 2009 (nicht erfasst sind die nicht benutzungspflichtigen Radwege)	33
Tabelle 3.5	Einflussmöglichkeiten für die Errichtung von Fahrradabstellplätzen	34
Tabelle 3.7	Erreichter Stand Bike+Ride in Leipzig (September 2009, ohne Hauptbahnhof)	38
Tabelle 3.8	Marketingaktivitäten der Stadt Leipzig und ihrer Partner zum Radverkehr (Auswahl) sowie vorbildliche Beispiele aus anderen Städten	38
Tabelle 8.5	Übersicht zu relevanten Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	64
Tabelle 8.6	Übersicht zur Umsetzungsverantwortung der Maßnahmen	64

Abkürzungsverzeichnis

AfU	Amt für Umweltschutz
ASG	Amt für Stadtgrün und Gewässer
BA	Bauabschnitt
B-Plan	Bebauungsplan
BÜ	Bahnüberführung
BYPAD	Bicycle Policy Audit (europäisches, zertifiziertes Fahrradaudit)
DB AG	Deutsche Bahn AG
DB Rent GmbH	Tochterunternehmen der DB AG, Geschäftsfeld Fuhrpark
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
G/R	Geh-/Radweg
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
OA	Ordnungsamt
OD	Ortsdurchfahrt
OL	Ortslage
PA	Prüfauftrag
R	Radweg
RFS	Radfahrstreifen
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (FGSV)
RVA	Radverkehrsanlage
SPA	Stadtplanungsamt
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StVO	Straßenverkehrsordnung
VTA	Verkehrs- und Tiefbauamt
VwV-StVO	Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung
ZVNL	Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig

Quellenverzeichnis

- [1] Autoarme Innenstadt, Konzept der Stadt Leipzig, 1993 (in den Folgejahren modifiziert/Fortschreibung zuletzt von 2008, Beschluss Nr. RBIV-1452/08 der 52. Ratsversammlung vom 17.12.2008)
- [2] Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum, Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau, 2004
- [3] Nationaler Radverkehrsplan 2002 – 2012 FahrRad!, Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin 2002
- [4] Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs in Leipzig, Stadt Leipzig, Amt für Verkehrsplanung, 2002
- [5] Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005; Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Dresden 2005
- [6] Richtlinien zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen (Anlage 6 zur Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005); Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Dresden 2005
- [7] Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, Ausgabe 1998; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 1998
- [8] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2010
- [9] Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Ausgabe 2008; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2008
- [10] Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig - erste Fortschreibung, Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau, Band 48 der Reihe Beiträge zur Stadtentwicklung, Leipzig 2007
- [11] Hinweise zum Fahrradparken, Ausgabe 1995, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 1995 (Neufassung in Arbeit)
- [12] Satzung über den Winterdienst in der Stadt Leipzig (Winterdienstsatzung), Beschluss Nr. III-1115/02 der Ratsversammlung vom 18.09.2002 (veröffentlicht im Leipziger Amts-Blatt Nr. 21 vom 19.10.2002), zuletzt geändert durch Beschluss vom 17.10.2007
- [13] BYPAD-Audit der Radverkehrspolitik der Stadt Leipzig, Schlussbericht, TU Dresden, Verkehrs- und Infrastrukturplanung (vip) und PGV Hannover im Auftrag der Stadt Leipzig, Juni 2009
- [14] Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen, Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V., 2. Auflage 2009
- [15] Machbarkeitsstudie Leipzig Hauptbahnhof Gleise 1- 5, Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH Büro Leipzig im Auftrag des Verkehrs- und Tiefbauamtes Leipzig, Januar 2010
- [16] Zweiter Fahrradbericht der Bundesregierung. Schlussbericht, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.), unter Mitarbeit von Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV). Herausgegeben von Bau und Stadtentwicklung Bundesministerium für Verkehr. Hannover, 2007