

An die Fahrradfahrer/Innen, die Radfahrinteressierten, die Verantwortlichen und die am Radverkehrsentwicklungsplan Beteiligten der Stadt Leipzig.

Betreff: Radverkehrsentwicklungsplan

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Wählervereinigung Leipzig e.V. (WVL) begrüßt den vorgelegten Plan zur Radverkehrsentwicklung von 2010 bis 2020. Es scheint, als seien die Fakten der Gesundheitsförderung, der Luftreinhaltung durch Fahrradnutzung, bei gleichzeitigem kostengünstigerem Ausbau der Fahrradinfrastruktur im Rathaus und in Verwaltung angekommen.

Grundsätzlich ist das Zustandekommen des Planes als beteiligungsaktivierend zu bezeichnen, da in zahlreichen Foren und Veranstaltungen die Leipziger Bevölkerung in die Diskussion und Gestaltung miteinbezogen wurde, sowie zu Einwendungen jeder Art aufgefordert wurde. Warum jedoch von einer gezielten Beteiligung der Jugendlichen abgesehen wurde, ist für die WVL unverständlich. „Gerade Jugendliche haben ein Recht an der Gestaltung Ihrer Umwelt, zumal sie zu einer gefährdeten Gruppe der Radfahrer gehören, welche es besonders zu schützen gilt.“, so WVL-Mitglied Falko Bestfleisch. „Ebenso hätten die Leipziger Studenten, welche einen nichtunerheblichen Teil der Fahrradnutzer stellen, enger beteiligt werden müssen“ ergänzt Manuel Kuzaj, Pressesprecher der WVL und Student der Universität Leipzig. In Zukunft muss dieser Bereich der Mitgestaltung stärker gefördert werden, so die einhellige Meinung in der WVL.

Die drei Zielstellungen des Vorhabens finden die Unterstützung der WVL, wobei angemerkt werden muss, dass die langfristige Steigerung des Radverkehrsanteils auf 25% im Jahre 2020 im so genannten Modalsplit (d.h. der Gegenüberstellung der Weglängen anhand von Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV), Fußgänger-, Fahrrad- und Motorisierten Individualverkehr (MIV)), wenig ambitioniert klingt. Besonders die scharfe Umweltzone ab März 2011 im weitestgehenden Stadtgebiet, d.h. die negativen Auswirkungen von Abgasen und Umweltverschmutzung, sollte

dazu ein Warnhinweis sein, sich einem umweltfreundlicheren und damit auch gesünderen Vorbild zu widmen. Was das bedeutet, erklärt Falko Bestfleisch mit den Worten: "Die Verantwortlichen müssen nicht nur einen Plan entwerfen, wie man das Radfahren fördern könnte, sie müssen es auch konkret leben und damit in die Tat umsetzen."

Einen zusätzlichen Impuls für den Fahrradverkehr verspricht sich die WV, von einer stärkeren Öffentlichkeitsarbeit zu diesem Thema, sowie von der Ausschreibung eines/r Fahrradbeauftragten mit entsprechenden souveränen Kompetenzen, nach dem erfolgreichen Vorbild anderer deutscher Großstädte, wie zum Beispiel Frankfurt/Main.

Grundsätzlich stellen die drei Ziele eine dauerhafte Aufgabenstellung für die Stadt dar. Ebenso sind die 20 Beschlusspunkte und die 76 Festsetzungen weitestgehend als Daueraufgabe zu betrachten. Somit kommt man schnell zur Crux des Radverkehrsentwicklungsplans, denn der Plan verdient wahrlich seinen Namen: So muss die Umsetzung der Vielzahl an lobenswerten Punkten regelrecht erst entwickelt werden, geht man doch von einer Finanzierung von ca. 3 Mio. € aus, die nur schwer zu erreichen sein wird. Gerade in Zeiten klammer Stadtkassen ist eine allgemeine Zielsetzung schön, da man doch bunte Bilder entwirft, ohne sie freilich auch umzusetzen. Eine Aufzählung des erreichten Standes der Punkte von 2002 im Vorhaben ist ein eindeutiger Beleg dafür. Aus diesem Grunde fordert die Wählervereinigung alle Interessierte und vor allem die Vereine und Verbände wie den ADFC und VCD auf, die Umsetzung genau zu beobachten und gegebenenfalls gemeinsam voranzutreiben.

Zur Erreichung der Ziele muss die Infrastruktur für Velofahrer ausgebaut werden. Ein aktueller Gesamtanteil von jeglichen Radverkehrsanlagen von ca. 15 % am Leipziger Straßennetz, kann nur ausgebaut werden, damit ein sicherheitstechnischer Fortschritt zu spüren ist. Dabei ist zu beachten, dass gemeinsame Fuß- und Radwege aufgrund der Unfallgefahr möglichst zu vermeiden ist. Besser ist die gezielte Trennung von Fußgänger- und Radfahrverkehr.

Eine generelle Nutzungspflicht für Fahrradfahrer auf Radwegen steht nach dem Grundsatzurteil des BVerfG vom November dieses Jahres, wonach Radverkehr zum MIV, also zum Autoverkehr, ein gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer ist, grundlegend zur Disposition.

So ist beispielsweise die Einrichtung von Fahrradstraßen eine preiswertere Alternative als der Neubau von Radwegen, da eine Straßenumwidmung nur 5000 € kostet, im Gegensatz zu einem teurem Radwegneubau. Jenes hätte den Vorteil mehr Sicherheit und ein flüssigeres vorankommen für Radfahrer zu garantieren, da Autofahrer in diesen Straßen nur 30 km/h fahren dürften und den Vorrang der Velos beachten müssten. Die Wählervereinigung verspricht sich von der angekündigten Prüfung von 67 Nebenverkehrsstraßen einen größeren Komfort für Radfahrer, eine gezielte Lenkung des MIV auf das Hauptstraßennetz, sowie mehr Ruhe und somit Lebensqualität für die Anwohner der Nebenstraßen.

Grundlegend sollte aus jeder Himmelsrichtung ein zusammenhängendes Netz von Fahrradstraßen in die Innenstadt führen. So ist der Prüfauftrag von Stahmelner Str./ Friedrich-Bosse-Str./ Knopstraße und Heinrothstr./ Stallbaumstr./ Poetenweg/ Kickerlingsberg, nach Meinung des Stadtbezirksbeirates Falko Bestfleisch, um die Verbindung von Kirschbergstraße zu erweitern, wodurch auch der bereits erwähnte

positive Nebeneffekt der Verkehrsberuhigung auch für die anliegenden Straßen wie der Möckernschen Straße, in der in letzter Zeit ein erhöhtes Verkehrsaufkommen festzustellen ist, eintreten könnte. Hierzu wurde der Stadtbezirksbeirat Nord durch eine Anwohner- bzw. Bürgerinitiative bereits aufmerksam gemacht.

Aus der Nordrichtung sollte hierzu geprüft werden, inwieweit die Achse Landsberger Str./ Olbrichtstr./ Tresckowstr./ Wiederitzscher Str./ Herloßsohnstr. tauglich ist als Fahrradstraße ein zusammenhängendes Netz an die Stallbaumstraße zu bilden.

Die Fahrradstraßen-Route sollte nach dem Kickerlingsberg über die Michaelisstr./ Kurt-Schumacher-Str. zentral zum Hauptbahnhof führen.

An der Landsberger Straße existieren bereits stellenweise ein- sowie auch doppelseitig Fahrradwege. Hierzu soll geprüft werden, inwieweit ein auf gesamter Länge beidseitig eine entsprechende Infrastruktur (Radweg, Radstreifen, Schutzstreifen) geschaffen werden kann. Besonders im Nordteil der Straße gibt es eine unsaubere Radführung von gemeinsamen Rad- und Fußweg auf die Hauptverkehrsstraße (stadteinwärts zwischen Olbrichtstr. und Max-Liebermann-Str.), welcher Gefahren in für die Nutzer in sich birgt, sowie ein Radweg der von Baumwurzeln zur regelrechten Hügelpiste ausartet (stadtauswärtige Richtung), was auch auf dem Fußweg als Stolpergefahr wahrzunehmen ist. Somit sei hier zu prüfen, inwieweit dies in Ordnung gebracht werden kann.

Des Weiteren geht die Wählervereinigung Leipzig davon aus, dass die weiteren Prüfaufträge des Abwägungsprotokolls gewissenhaft und transparent bearbeitet werden, so dass Entscheidungen für die Betroffenen sowie Beteiligten nachvollziehbar sind.

Andeutungen, die Stadt werde sich in Zukunft, für eine stärkere Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV, sowie ein breiteres Angebot von Leih- und Lastenrädern einsetzen, steht die WVL aufgeschlossen sowie befürwortend gegenüber. Hierbei sollen vor allem die Bedürfnisse von Jugendlichen und Senioren besonders beachtet werden. Verkehrsschulungen in Zusammenhang mit aktiven Sportveranstaltungen können dabei die theoretische Öffentlichkeitsarbeit ergänzen.

Auch der touristische Zweck der Konzeption sollte keinesfalls verkannt werden, „...weil auch Fahrrad-Touristen, die den Tag an der erschlossenen Leipziger Seen-Platte verbringen, in der Stadt Essen gehen und ein Hotel zum Übernachten brauchen und somit Wirtschaftskraft in die Stadt Leipzig bringen“, so WVL-Mitglied Frank Pörschke.

So fordert die Wählervereinigung, das Konzept, nach dem Ende der Einwendungsfrist, zu aktualisieren und dem Stadtrat zum Beschluss vorzulegen, damit in unmittelbarem Anschluss der 2. Teil erarbeitet werden kann, welcher sich mit dem Fahrradparken, den Leihrädern, den Mobilitätszentren, dem Tourismus, der Gesundheitsförderung und der Verkehrssicherheitsarbeit, also im Ganzen dem „Radverkehr als System“ aus dem Nationalen Radverkehrsplan, beschäftigt. Hierbei sollte ebenfalls die Bevölkerung sowie alle Organisationen/Verbände/Vereine wieder umfassend an der Gestaltung beteiligt werden.

Vielen Dank für Ihre Beachtung!
Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Falko Bestfleisch

*Stadtbezirksbeirat Nord und 2. stellvertretender Vorsitzender der
Wählervereinigung Leipzig e.V. (WVL)
E-Mail: Falko_Bestfleisch@wv-leipzig.de*