

Bericht des Radverkehrsbeauftragten 2011/2012

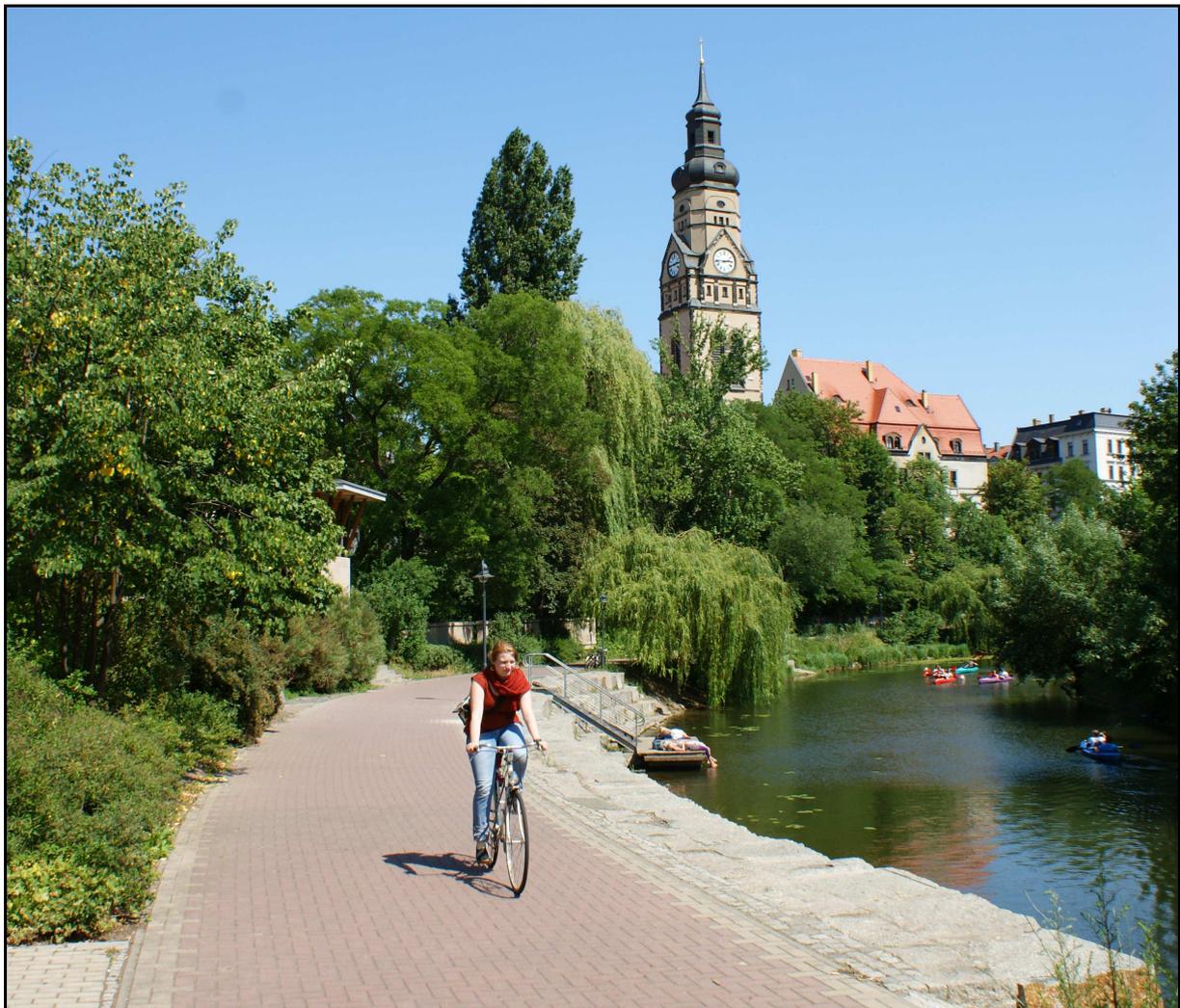


Abbildung 1: Geh-/Radweg am Karl-Heine-Kanal

1. Einführung	3
2. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in 2011/2012	3
2.1 Infrastrukturmaßnahmen 2011 und ausgewählte Maßnahmen in 2012	3
Überblick	3
Neubau und Rekonstruktion von Radverkehrsanlagen	4
Markierung von Radverkehrsanlagen.....	5
Fahrradstraßen.....	7
Aufstellen von Fahrradbügeln.....	7
Änderungen der Verkehrsorganisation, Beschilderung und Bau von Lichtsignalanlagen.....	8
Ausgewählte Infrastrukturmaßnahmen 2012.....	9
2.2 Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit.....	11
Wichtige Veranstaltungen.....	11
Veröffentlichungen	13
Bürgersprechstunde des Radverkehrsbeauftragten	15
AG Rad.....	16
Runder Tisch Radverkehr.....	16
3. Entwicklung des Radverkehrs in 2011/2012	16
Radverkehrsentwicklungsplan 2010 - 2020	16
EU-Projekt Central MeetBike.....	18
Fahrradstraßen.....	19
Mitteldeutsche Radverkehrskonferenz	20
4. Schwerpunkte in 2013/2014	21
Fahrradstadtplan	21
Wegweisung.....	21
Fahrradverleihstationen.....	21
Fahrradparkkonzept	22
5. Ausblick	23
6. Zusammenfassung	24

1. Einführung

Mit dem Beschluss des Radverkehrsentwicklungsplans 2010 - 2020 stärkt die Stadt Leipzig den Radverkehr als wichtigen Bestandteil des Umweltverbundes. Für das Erreichen der in dem strategischen Handlungskonzept gesetzten Ziele, ist eine Überwachung und Berichterstattung des Standes der Radverkehrsförderung sowie die Bereitstellung von Informationen und Lösungsansätzen notwendig. Aus diesem Grund wird im Radverkehrsentwicklungsplan 2010 - 2020 die Fortsetzung des Berichtes des Radverkehrsbeauftragten empfohlen (siehe Festlegungspunkt F 8.2.2 RVEP 2010-2020).

2. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in 2011/2012

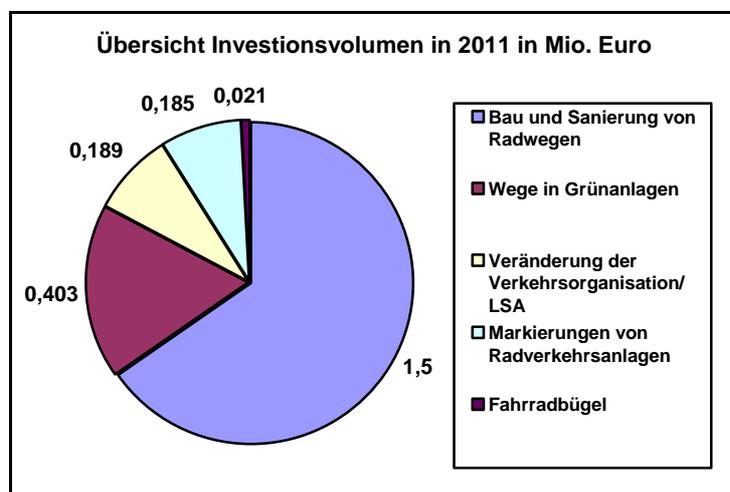
Im Folgenden sollen die wichtigsten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs für die Jahre 2011 und 2012 vorgestellt werden. Für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung ist nicht nur der Ausbau der Infrastruktur wichtig, sondern auch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit. Neben den Zielen der Aufklärung und Information soll kommuniziert werden, dass das Fahrrad ein attraktives, sicheres, preiswertes und bequemes Verkehrsmittel ist.

2.1 Infrastrukturmaßnahmen 2011 und ausgewählte Maßnahmen in 2012

Überblick

Im Jahr 2011 wurden durch das Verkehrs- und Tiefbauamt insgesamt 11,2 km Radverkehrsanlagen neu gebaut bzw. markiert. Zusätzlich wurden 1,6 km Radwege saniert. Insgesamt wurde damit die Länge des Radverkehrsnetzes der Stadt Leipzig auf ca. 392 km vergrößert, zuzüglich zu den Wegen in den Grünanlagen, die für den Radverkehr freigegeben sind. In 2011 wurde darüber hinaus die erste Fahrradstraße in Leipzig eingerichtet.

Zusammen mit dem Umbau von Knotenpunkten und Lichtsignalanlagen, sowie dem Einbau und der Sanierung von Fahrradbügeln wurden ca. 2,33 Mio. € in die Radverkehrsinfrastruktur investiert. Dies entspricht einer pro Kopf Investition von ca. 4,50 € pro Einwohner für Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen in 2011.



Maßnahmen	Kosten in Tausend €
Bau und Sanierung von Radwegen	1.532
Bau und Sanierung von Wegen im Grünen (ASG)	403
Markierung von Radfahrstreifen	185
Veränderung der Verkehrsorganisation/ LSA	189
Einbau und Sanierung von Fahrradbügeln	21,4
Insgesamt	2.329 T€

Abbildung 1: Übersicht Investitionsvolumen in 2011

Neubau und Rekonstruktion von Radverkehrsanlagen

Einer der Schwerpunkte beim Bau von Radwegen in 2011 war die Fertigstellung des Radweges entlang der Nürnberger Straße. Im Abschnitt zwischen der Johannisgasse und der Liebigstraße verläuft diese als Einbahnstraße in südliche Richtung. Aufgrund der auf dem Streckenabschnitt zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h konnte die wichtige Verbindung in nördliche Richtung nicht ohne bauliche Änderungen für den Radverkehr freigegeben werden. Daher wurde auf der östlichen Seite ein getrennter Geh-/Radweg angelegt um die Verbindungsachse zwischen Bayrischer Platz und Prager Straße zu vervollständigen. Insgesamt wurden in 2011 ca. 4,5 km Radwege gebaut, mit einem Investitionsvolumen von ca. 1,2 Mio. Euro. Die Tabelle 1 zeigt eine Übersicht über die Baumaßnahmen in 2011.

Maßnahme	Abschnitt	Länge in m	Kosten in T€
Prager Straße (anteilig)	von: Friedhofsgärtnerei bis: Franzosenallee (beidseitig)	1.140	76,6
Radwegverbindung Lützschena - Lindenthal, 1. BA	Erich-Thiele-Straße (Bereich KGV)	650	118,8
Stralsunder Straße, 2. BA	von: Flugplatzgraben bis: Majakowskistraße (südliche Seite)	600	252,0
Nürnberger Straße (anteilig)	von: Liebigstraße bis: Johannisgasse (östliche Seite)	535	336,0
Delitzscher Landstraße	von: Salzhandelsstraße bis: Ortsgrenze (östliche Seite)	440	160,8
Emil-Fuchs-Straße	von: Leibnitzstraße bis: Löhrstraße (beidseitig)	420	24,6
B 6/B 87	von: Stammerstraße bis: Am Viadukt	261	28,6
Karl-Heine-Straße	von: GutsMuthsstraße bis: König-Albert-Brücke (stadtwärts)	130	11,4
Verbindungsweg	von: Engelsdorfer Straße bis: Schulweg	128	180,0
Karl-Helbig-Straße	von: Karl-Helbig-Straße bis: Hans-Beimler-Straße	103	47,6
Brandiser Straße	von: Baalsdorfer Anger bis: Straße Zum Seebad (landwärts)	50	9,4
Ingesamt:		4.457 m	1.245,8 T€

Tabelle 1: Baumaßnahmen Radwege 2011

Folgende Radverkehrsanlagen wurden darüber hinaus saniert:

Maßnahme	Abschnitt	Länge in m	Kosten in T€
Prager Straße (anteilig)	von: Friedhofsgärtnerei bis: Franzosenallee (beidseitig)	820	63,0
Püchauer Straße	von: Macherner Straße bis: Rosmarienweg (beidseitig)	330	100,8
Dittrichring	von: Käthe-Kollwitz-Straße bis: Gottschedstraße (landwärts)	275	19,0
Jahnallee	von: Cottaweg bis: Zeppelinbrücke (stadteinwärts)	90	12,4
Probsteidaer Straße	Zugang Probsteidaer Brücke	23	3,0
Brücke Portitzer Mühle		20	70,0
Ingesamt:		1.558 m	268,2T€

Tabelle 2: Sanierung Radwege 2011

Folgende Wegeverbindungen in der Fachliegenschaft des Amtes für Stadtgrün und Gewässer (ASG) wurden in 2011 fertiggestellt bzw. begonnen.

Maßnahme	Abschnitt	Länge in m	Kosten in T€
Elsterfernradweg (Fortsetzung in 2012)	Ausbau Asphaltierung Abschnitt Stahmeln Süd bis Kommunalgrenze	2.900	89,8
Parthe-Mulde-Radroute, Park	2. BA "Ossietskystr. bis Ab- naundorfer Park"	900	312,9
Ingesamt:		3.800 m	402,7T€

Markierung von Radverkehrsanlagen

In 2011 wurden insgesamt 3,8 km Radfahrstreifen und 2,9 km Schutzstreifen markiert. Dabei wurden insgesamt ca. 185.000 € in die Markierung von Radverkehrsanlagen investiert. Eine der wichtigsten Maßnahmen in 2011 war dabei die Markierung von Radfahrstreifen in der Pfaffendorfer Straße, zwischen dem Promenadenring und der Emil-Fuchs-Straße. Diese, im Radverkehrsentwicklungsplan 2010 - 2020 als alternative innergemeindliche Radschnellverbindung (IR II) ausgewiesene Route, in Richtung Norden wurde in 2012 über den Nordplatz und die Gohliser Straße fortgesetzt, so dass eine durchgehende, attraktive Radverkehrsverbindung von der Innenstadt, über den Zoo Leipzig bis nach Gohlis entstanden ist. Auf folgenden Straßenabschnitten wurden darüber hinaus Radfahrstreifen markiert:

Maßnahme	Abschnitt	Länge in m	Kosten in T€
Chemnitzer Straße	von: Prager Straße bis: Leinestraße (landwärts)	1.600	21,0
Emil-Fuchs-Straße (anteilig)	von: Leibnizstraße bis: Löhstraße (beidseitig)	853	114,6
Pfaffendorfer Straße	von: Tröndlinring bis: Emil-Fuchs-Straße (beidseitig)	600	4,5
Prager Straße	von: Friedhofsgärtnerei bis: Franzosenallee (beidseitig)	295	39,6
Uferstraße	von: Nordstraße bis: Pfaffendorfer Straße (beidseitig)	230	2,0
Nürnberger Straße (anteilig)	von: Liebigstraße bis: Johannisgasse (östliche Seite)	125	2,4
Pfaffendorfer Straße	Bereich Ernst-Pinkert-Straße	80	0,5
Insgesamt:		3.783 m	184,6 T€

Tabelle 3: Markierung Radfahrstreifen 2011

Insgesamt 2,9 km Schutzstreifen wurden in 2011 markiert. Aufgrund der Zugehörigkeit zur Fahrbahn werden für Schutzstreifen keine gesonderten Kosten für die Markierung dargestellt. Die Kosten sind Bestandteil der Kostengruppe „Maßnahmen zur Verkehrsorganisation“. Eine der wichtigsten Maßnahmen in 2011 zur Markierung von Schutzstreifen ist die Windscheidstraße, im Abschnitt zwischen August-Bebel-Straße und Selneckerstraße. Mit der Deckensanierung der August-Bebel-Straße ist eine Fortführung der Radverkehrsanlage in nördliche Richtung für 2013 geplant.

Auf folgenden weiteren Straßenabschnitten wurden Schutzstreifen markiert:

Maßnahme	Abschnitt	Länge in m
Windscheidstraße	von: Selneckerstraße bis: Knotenzufahrt Richard-Lehmann- Straße (beidseitig)	1.000
Brandstraße	von: Selneckerstraße bis: Neudorfstraße (beidseitig)	900
Karl-Liebknecht-Straße	von: Richard-Lehmann-Straße bis: Kurt-Eisner-Straße (stadteinwärts)	515
Hans-Weigel-Straße	von: Arthur-Winkler-Straße bis: Ernst-Guhr-Straße (beidseitig)	400
Emil-Fuchs-Straße (anteilig)	von: Leibnizstraße bis: Löhstraße (beidseitig)	75
Insgesamt:		2.890 m

Tabelle 4: Markierung Schutzstreifen 2011

Fahrradstraßen

Im Herbst 2011 wurden die ersten Fahrradstraßen in der Stadt Leipzig eingerichtet. Als Bestandteil des Inneren Fahrradrings West wurden die Straßenabschnitte Große Fleischergasse, Oberer Dittrichring und Markgrafenstraße als Fahrradstraße beschildert. Mit dieser Maßnahme konnte damit für den Radverkehr eine leistungsfähige Verkehrsführung im Bereich des Innenstadtringes West eingerichtet werden. Die Länge des Fahrradstraßenabschnittes beträgt ca. 650 m.



Abbildung 2: Fahrradstraßenbeschilderung vor der Thomaskirche

Aufstellen von Fahrradbügeln

Insgesamt wurden in der Stadt Leipzig ca. 90 Fahrradbügel im Straßenraum der Stadt Leipzig durch das Verkehrs- und Tiefbauamt im Jahr 2011 eingebaut. Damit stieg die Anzahl an Fahrradbügeln insgesamt auf ca. 3.250 Bügel. Die neuen Standorte können der Tabelle 5 entnommen werden.

Aufgrund des hohen Bedarfs an Fahrradabstellanlagen war ein Schwerpunkt der Einbau von Fahrradbügeln in der Innenstadt, als Bestandteil des Maßnahmenplans zum Konzept der Autoarmen Innenstadt. Dieser sieht vor, die Anzahl an Fahrradbügeln bis 2013 auf über 1.000 Stück zu erhöhen.

Insgesamt wurden in die Erstellung, Wartung und Sanierung von Fahrradabstellanlagen ca. 21.000 € investiert.

Standort (Neubau)	Anzahl
Kurt-Schumacher-Straße	15
Hainstraße	12
Ratsfreischulstraße	10
Nikolaistraße	10
Preußergäßchen	8
Nikolaikirchhof	6
Prager Straße	6
Schillerstraße	5
Thomaskirchhof/Dittrichring	5
Nikolaistraße/Nikolaikirchhof	5
Thomaskirchhof	4
Deutscher Platz	4
Insgesamt	90

Tabelle 5: Neue Standorte Fahrradbügel 2011

Parallel dazu besteht die Möglichkeit der Finanzierung von Fahrradbügeln durch Dritte, wie z. B. Hauseigentümer. Dafür wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit mit einem Faltblatt geworben. In 2011 wurden durch Anträge Dritter auf den Einbau von Fahrradbügeln 37 Leipziger Bügel im Wert von 5.960,- € aufgestellt. Insgesamt sind in der Stadt Leipzig durch diese Art der Finanzierung 650 Fahrradbügel errichtet worden. Eine Anrechnung der Kosten auf die Gesamtausgaben für den Radverkehr in 2011 erfolgte nicht.

Änderungen der Verkehrsorganisation, Beschilderung und Bau von Lichtsignalanlagen

An den folgenden Knotenpunkten wurden in 2011 Lichtsignalanlagen für den Radverkehr neu installiert:

- Knoten Nürnberger Straße/Goldschmidtstraße
- Knoten Tröndlinring/Hallisches Tor/Gerberstraße
- Knoten Emil-Fuchs-Straße/Pfaffendorfer Straße
- Prager Straße
 - o Russenstraße
 - o Nieritzstraße
 - o Chemnitzer Straße
 - o Franzosenallee

Im Jahr 2011 wurden darüber hinaus 27 Fahrradsignalgeber repariert sowie diverse kleinere Einzelmaßnahmen zur Verkehrsorganisation, wie z. B. die Markierung von Schutzstreifen durchgeführt. Insgesamt wurden in den Bau und die Rekonstruktion von Lichtsignalanlagen für den Radverkehr ca. 189.000 € investiert.



Abbildung 3: LSA Nürnberger Straße/Goldschmidtstraße mit Grünpfeil für den Radverkehr

Ausgewählte Infrastrukturmaßnahmen 2012

Die Abrechnung des Radwegeprogramms für das Jahr 2012 erfolgt mit dem Bericht des Radverkehrsbeauftragten in 2013. Daher sollen im Folgenden einige ausgewählte Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr in 2012 vorgestellt werden.

Fahrradstraße Deutscher Platz

Im August 2012 wurde am Deutschen Platz die zweite Fahrradstraße in der Stadt Leipzig eingerichtet. Finanziert durch das EU Projekt Central MeetBike, zur Förderung von nachhaltiger Mobilität in Europa, wurde der Streckenabschnitt vor der Deutschen Nationalbibliothek als Fahrradstraße beschildert und 75 Fahrradbügel eingebaut. Die Einordnung der Fahrradabstellanlagen erfolgte bedarfsgerecht im Bereich des Einganges zur Deutschen Nationalbibliothek.

Radweg Alte Tauchaer Straße

Im Bereich zwischen der Clemens-Thieme-Straße und der Jahnstraße wird seit August 2012 ein gemeinsamer Geh-Radweg gebaut. Diese Maßnahme, welche auch als Ergänzungsmaßnahme E 3 im Radverkehrsentwicklungsplan 2010 - 2020 enthalten ist, soll bis 2013 fertiggestellt werden. Damit entsteht eine komfortable Radverkehrsverbindung zwischen Liebertwolkwitz und Meusdorf. Die Baukosten für diese ca. 600 m lange Maßnahme werden ca. 650.000 € betragen.

Brücke über BAB 14 im Bereich Delitzscher Landstraße

In 2011 wurde der Radweg entlang der Delitzscher Landstraße, zwischen dem Ende des angebauten Bereiches (Salzhandelsstraße) und der Ortsgrenze der Stadt Leipzig fertig gestellt. Die wichtige Radverbindung in Richtung Schladitzer Bucht ist im Bereich der Überführung der BAB 14 unterbrochen. Der Radverkehr wird im Brückenbereich auf der Fahrbahn geführt. Im April 2012 wurde der Bau des Brückenabschnitts über die BAB 14 durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr begonnen. Mit der geplanten Fertigstellung Ende 2012 ist eine durchgehende Radverkehrsanlage in Richtung Schladitzer Bucht möglich.

Markierung von Radfahrstreifen auf der Georg-Schumann-Straße

Im August 2012 wurden in einem Abschnitt der Georg-Schumann-Straße Radfahrstreifen markiert. Nachdem die ausgebaute Max-Liebermann-Straße seit Ende April 2012 in Betrieb genommen wurde, ist längerfristig geplant, den Straßenquerschnitt innerhalb der Georg-Schumann-Straße auf eine Kfz-Fahrspur je Fahrtrichtung mit baulichen Maßnahmen zu verändern. Für einen vorgezogenen Praxistest erfolgte die Markierung einer zweistreifig aufgeteilten Fahrbahn für den Kfz-Verkehr. Auf einem ca. 3 km langen Bereich zwischen Chausseehaus und Slevogtstraße wurden Radfahrstreifen und Stellflächen markiert. Die neue Verkehrsorganisation erhöht die Sicherheit sowohl für Autofahrer als auch für Radfahrer und Fußgänger. Bereits nach kurzer Zeit hat diese Neuaufteilung des Straßenraums zu einer Erhöhung des Radverkehrs auf die Georg-Schumann-Straße geführt. Mit dieser Maßnahme sollen Erfahrungen gesammelt werden, ob ein zukünftiger Umbau des Straßenraumes in dieser Form erfolgen kann oder ob noch Veränderungen erforderlich sind.

Bei der ersten Befragung durch das Magistralenmanagement der Georg-Schumann-Straße wurden überwiegend positive Rückmeldungen aufgenommen. Vor allem die Verbesserungen für den Radverkehr durch die neuen Radfahrstreifen, die Reduktion der Anzahl an Radfahrern auf dem Gehweg und die spürbare Steigerung des Radverkehrsanteils auf der Georg-Schumann-Straße wurden positiv angemerkt.



Abbildung 4: Markierung Georg-Schumann-Straße

Markierung von Radfahrstreifen auf der Gohliser Straße/Am Nordplatz

In Fortführung der Radverkehrsanlagen in der Pfaffendorfer Straße wurden Ende September Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen am Nordplatz und in einem Abschnitt der Gohliser Straße markiert. Durch die Markierung von Radfahrstreifen wird den Radfahrern auf der vorher überbreiten Fahrbahn Verkehrsraum zur Verfügung gestellt und das Parken neu geordnet. Der Kfz-Verkehr wird im Mischverkehr mit der Straßenbahn geführt. Die Radverkehrsanlage endet kurz vor der Haltestelle Fritz-Seger-Straße, für die langfristig ein Ausbau zu einer barrierefreien Haltestelle mit angehobener Radfahrbahn geplant ist. Die Kosten für die ca. 600 m lange Markierungsmaßnahme betragen ca. 21.000 € und sind aus Mitteln der Stellplatzablösegebühr finanziert worden.

Einbau von Fahrradbügeln in der Coppistraße bzw. der Bornaischen Straße

In 2012 wurde eine Arbeitsgruppe zum Fahrradparken einberufen. Bestehend aus Mitarbeitern des Verkehrs- und Tiefbauamtes und des Stadtplanungsamtes sind dadurch die Abstimmungen zu Standorten für Fahrradanhängerbügel auf direktem Weg möglich und die Maßnahmen zum Fahrradparken können kurzfristiger umgesetzt werden. Neben der Durchführung mehrerer kleiner Maßnahmen zum Fahrradparken wurden als Schwerpunkte in 2012 die Coppistraße und die Bornaische Straße ausgewählt. Die Standorte für die Fahrradbügel wurden bedarfsgerecht in Vor-Ort-Terminen festgelegt. In der Coppistraße, zwischen Virchowstraße und Coppiplatz, konnten so die Abstellmöglichkeiten um 39 Fahrradbügel erweitert werden. In der Bornaischen Straße, zwischen dem Connewitzer Kreuz und der Ecksteinstraße, wurden 62 Anlehnbügel eingebaut. Insgesamt wurden bei beiden Maßnahmen 101 Fahrradbügel für ca. 15.000 € errichtet.

2.2 Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit

In 2009 wurde in der Stadt Leipzig eine EU-zertifizierte Auditierung der Radverkehrsförderung durchgeführt (Bicycle Policy Audit, BYPAD). Herausgearbeitet wurden Stärken, wie z. B. eine gute ämterübergreifende Zusammenarbeit über die Arbeitsgemeinschaft Radverkehrsförderung oder der Entwurf von strategischen Handlungskonzepten. Eine stärkere Kommunikation zu den Vorteilen und rechtlichen Rahmenbedingungen des Radverkehrs wurde angeregt.

Wichtige Veranstaltungen

OBM-Radtour: In 2011 und 2012 wurden Bürgersprechstunden des Oberbürgermeisters mit einer Radtour verknüpft und Bürger hatten die Möglichkeiten bei Zwischenstops radverkehrsspezifische Fragen zu stellen. Während die vom Allgemeinen Deutschen Fahrradclub Leipzig e.V. (ADFC) organisierte 1,5 stündige Tour in 2011 in den Südraum der Stadt Leipzig führte, wurde in 2012 die Westschleife der Notenrad Radroute abgefahren. Dabei konnten für die Stadtverwaltung wichtige Hinweise zur Weiterentwicklung der bis 2015 geplanten touristischen Radtour gewonnen und aktuelle Maßnahmen vorgestellt werden, wie z. B. die Semmelweißbrücke (2011) oder die Fahrradstraße am Oberen Dittrichring (2012).



Abbildung 5: OBM Radtour 2012: Halt am Bundesverwaltungsgericht mit musikalischer Untermalung

Stadtradeln: Im Rahmen der Leipziger Klimaschutzkampagne „Im Verbund stark – Umweltverbund stärken“ nahm die Stadt Leipzig in 2011 und 2012 zum dritten bzw. vierten Mal am bundesweiten Städtewettbewerb „Stadtradeln“ des Klima-Bündnisses e.V. mit sehr gutem Erfolg teil. Mitglieder des Kommunalparlaments sowie Bürgerinnen und Bürger waren aufgerufen, Teams zu bilden und drei Wochen lang möglichst viele Radkilometer für den Klimaschutz und im Städtewettbewerb für unsere Stadt zu sammeln. Leipzig belegt voraussichtlich, wie schon im Vorjahr, den sehr guten 3. Platz mit ca. 510.000 km und konnte damit den Erfolg von 2011 fast verdoppeln. Zu Beginn der Wertungszeiträume wurden in 2011 und 2012 Radtouren durchgeführt, bei der sich die Teilnehmer unter der Leitung des Oberbürgermeisters von den Vorteilen des Radfahrens überzeugen konnten. Damit konnte nicht nur Öffentlichkeitsarbeit für den Wettbewerb, sondern auch für die allgemeine Radverkehrsförderung geleistet werden.

Fahrradmesse „abgefahren“: Im Rahmenprogramm der Touristik- und Caravaningmesse findet jährlich eine Fahrradmesse in Leipzig statt. Vom 18.11. bis 20.11.2011 war die Stadt Leipzig mit einem eigenen Stand auf der Messe vertreten.

Finanziert aus dem EU-Projekt Central MeetBike konnten sich die Besucher mit Hilfe von Informationsaufstellern (Roll-up Displays) über Radverkehrsthemen wie z. B. regelkonformes Verhalten im Straßenverkehr, aktuelle Infrastrukturmaßnahmen und Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit informieren. Darüber hinaus wurden auch touristische Radrouten und ein Modell des Leipziger Neuseenlands auf den Informationsstafeln vorgestellt.



Abbildung 6: Stand der Stadt Leipzig bei der Fahrradmesse abgefahren.

ITF Radtour: Um internationales Fachpublikum vom Radverkehr in Leipzig zu überzeugen wurden anlässlich des Internationalen Transportforums (ITF) in 2011 und 2012 Fahrradtouren mit den Teilnehmern dieses weltweit größten Forums zu Fragen der Verkehrspolitik durchgeführt. Begleitet durch verschiedene regionale und internationale Medienvertreter führten die Radtouren dabei entlang von wichtigen Radverkehrsverbindungen, wie z. B. den Parkverbindungen des Clara-Zetkin-Parks (2011) oder dem Karl-Heine-Kanal (2012). Die Teilnehmer konnten so die schönen Seiten des Radfahrens in Leipzig erleben und damit Impulse für die eigene Verkehrspolitik nach Hause mitnehmen.

Veröffentlichungen

In 2011 und 2012 wurden eine Reihe von Informationen in Form von Faltblättern, Pressemitteilungen oder Artikeln durch die Stadt Leipzig veröffentlicht. Ziel der Veröffentlichungen war sowohl die Information zu rechtlichen Gegebenheiten im Radverkehr als auch die Öffentlichkeitsarbeit zur Radverkehrsförderung.

Faltblätter und Postkarten:

Folgende Faltblätter und Postkarten wurden bis 2012 zur Radverkehrsförderung veröffentlicht:

Titel	Beschreibung	Verantwortlich	Erscheinungsjahr
Mit dem Fahrrad zum Technischen Rathaus	Faltblatt als Wegebeschreibung zum Technischen Rathaus für den Radfahrer	Amt für Umweltschutz	2010
„Umsatteln“	Postkarte zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes	Amt für Umweltschutz	2010
Fahrradbügel für Leipzig	Faltblatt zur privaten Förderung von Fahrradbügeln	Amt für Umweltschutz	2011
Fahrradstraßen in Leipzig	Faltblatt zur Information über Fahrradstraßen	Verkehrs- und Tiefbauamt	2012
„Fahrradabstellen erwünscht“	Unterstützende Postkarte zum Faltblatt Fahrradbügel für Leipzig	Amt für Umweltschutz	2012

Im November 2011 wurde die Große Fleischergasse, der obere Dittrichring und die Markgrafenstraße als Fahrradstraße beschildert. Um die Verkehrsteilnehmer über ihre Rechte und Pflichten im Zusammenhang mit Fahrradstraßen zu informieren und die Vorteile von Fahrradstraßen aufzuzeigen wurde 2012 ein Faltblatt in einer Erstauflage von 9.000 Stück entworfen. Neben der direkten Verteilung an Anlieger und Verkehrsteilnehmer in den Fahrradstraßen sind die Faltblätter in verschiedenen Polizeidienststellen, in Bürgerämtern, beim ADFC und bei verschiedenen Veranstaltungen, wie z. B. der Verkehrswacht erhältlich.

Im Zuge der Klimaschutzkampagne „Umweltverbund stärken“ wurde durch das Amt für Umweltschutz eine Postkarte zur Erhöhung von Fahrradabstellanlagen erstellt, welche auf die Möglichkeit der Teilfinanzierung von Fahrradbügeln durch Privatpersonen, wie z. B. Hauseigentümer, Vermieter oder Mietergemeinschaften hinweist. Parallel zur Werbung über Postkarten wurde ein Faltblatt verteilt, welches ausführlich auf diese Möglichkeiten zum Aufstellen von Fahrradabstellanlagen hinweist. Für 2013 ist eine überarbeitete Neuauflage des Faltblattes geplant.

Weitere Faltblätter zum Umgang mit Radfahrstreifen und Schutzstreifen sowie zu den Besonderheiten von Zweirichtungswegen und Gefahren beim Fahren auf Radverkehrsanlagen entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung werden bis Anfang 2013 veröffentlicht. Als Verteiler dienen dabei ebenso öffentliche Einrichtungen, wie auch Veranstaltungen. Zum Thema Befahren linksseitiger Radverkehrsanlagen soll darüber hinaus eine Postkarte entworfen werden, mit der über die Gefahren und Besonderheiten informiert werden soll.

Informationsaufsteller: Finanziert durch das EU-Projekt Central MeetBike wurden in 2011 neun Informationsaufsteller (Roll-up Displays) und 2 Poster zu nachfolgenden Themen entworfen:

- Verkehrssicherheit und Verkehrsverhalten,
- touristische Radrouten,
- Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit,
- Radverkehrsentwicklungsplan 2010-2020,
- EU-Projekt Central MeetBike

Aufgrund der unterschiedlichen Themengebiete können die Aufsteller bei verschiedenen Veranstaltungen eingesetzt werden. In Zeitraum 2011-2012 wurden die Informationsaufsteller unter anderem bei folgenden Veranstaltungen eingesetzt:

- Seniorenradeln 2012
- Ökofete 2012
- Podiumsdiskussion in der Handwerkskammer zu Leipzig in 2012 zur Verkehrsentwicklung in Leipzig
- Podiumsdiskussion zur nachhaltigen Mobilität in Europa in 2012
- 2 Sitzungen des Runden Tisches Verkehr zur Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum in 2012
- 2 Veranstaltungen zum Bürgerwettbewerb „Ideen für den Stadtverkehr“ 2012
- Anradeln im Zuge des Stadtradelns 2012
- Fahrradmesse abgefahren in 2011
- Fachmesse „new mobility“ in 2012



Abbildung 7: Informationsaufsteller zum Radverkehr bei der Podiumsdiskussion zur nachhaltigen Mobilität in Europa im Ariowitsch-Haus

Fachartikel/Beiträge:

Im Zuge des Beschlusses zum Radverkehrsentwicklungsplan 2010 - 2020 wurde eine Reihe von Beiträgen in Fachzeitschriften zum strategischen Radverkehrskonzept veröffentlicht. Dabei wurden neben den Zielen vor allem die umfangreiche Bürgerbeteiligung, der gesamtheitliche Ansatz der Radverkehrsförderung und die Netzgestaltung zum Radverkehr auf Basis der Richtlinie zur integrierten Netzgestaltung dargestellt.

Die Artikel zum Radverkehrsentwicklungsplan 2010 - 2020 wurden in den folgenden Medien veröffentlicht:

- Amtsblatt (Juli 2012),
- „Neue Weg“ (Verbandszeitschrift des Verkehrsclub Deutschland VCD; Februar 2012)
- Verbandszeitschrift des Vereins der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Sachsen (VSVI Sachsen) (Veröffentlichung geplant für Dezember 2012)

Bürgersprechstunde des Radverkehrsbeauftragten

Zur direkten Kommunikation zwischen dem Radverkehrsbeauftragten und den Bürgern findet monatlich eine Bürgersprechstunde statt. Die Veranstaltung wird seit Mai 2011 am letzten Dienstag des Monats, mit Ausnahme der Sommerferien, in den Geschäftsräumen des ADFC Leipzig in der Grünwaldstraße 19 durchgeführt. In der Sprechstunde können Fragen direkt an den Radverkehrsbeauftragten gestellt werden. Gleichzeitig wird über aktuelle Themen der Radverkehrsförderung innerhalb der Stadt berichtet.

AG Rad

Bereits seit über 20 Jahren finden regelmäßige Treffen der Arbeitsgemeinschaft Radverkehrsförderung (kurz AG Rad) statt. Mit der Neubesetzung der Stelle wurde die Leitung der Arbeitsgemeinschaft wieder an den Radverkehrsbeauftragten übertragen. In den Sitzungen, welche alle zwei Wochen stattfinden, werden aktuelle Planungs- und Markierungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit vorgestellt und diskutiert. Der feste Teilnehmerkreis der Arbeitsgemeinschaft besteht sowohl aus Mitarbeitern der Verwaltung, wie z. B. dem Stadtplanungsamt, dem Verkehrs- und Tiefbauamt, dem Amt für Umweltschutz und der Polizeidirektion Leipzig als auch dem ADFC, als Vertreter der Fahrradnutzer.

Runder Tisch Radverkehr

Der Runde Tisch Radverkehr hat sich als Forum zur Diskussion über Strategien zur Förderung des Radverkehrs in Leipzig etabliert und wurde am 08.07.2011 fortgeführt. Themen waren der Radverkehrsentwicklungsplan 2010 - 2020, sowie die Aktivitäten der letzten zwölf Monate und Ideen zur Radverkehrsförderung für das folgende Jahr. Zu den Sitzungen des Runden Tisches Radverkehr werden unter Beteiligung des Beigeordneten für Stadtentwicklung und Bau rund 40 Vertreter von Institutionen eingeladen, u. a. die Stadtratsfraktionen, Umwelt- und Verkehrsverbände, die Polizei, die LVB und die Messestadt Verkehrswacht, die Industrie- und Handelskammer sowie Wirtschaftsförderer und Einrichtungen des Tourismus und Citymarketings, ferner auch die Senioren- und Behindertenbeauftragten.

Neben der seit Jahrzehnten bewährten städtischen Arbeitsgruppe Radverkehrsförderung (AG Rad) ist der Runde Tisch Radverkehr ein wichtiges Element im Streben, den Radverkehr als System zu betrachten und zu fördern.

Der nächste Runde Tisch Radverkehr ist für den 05.11.2012 geplant. Zu diesem Termin werden die Planungen für die folgenden 12 Monate diskutiert.

3. Entwicklung des Radverkehrs in 2011/2012

Im Folgenden sollen wichtige Schwerpunkte der Radverkehrsförderung in 2011 und 2012 erläutert werden. Neben der Fortschreibung des strategischen Konzeptes zur Radverkehrsförderung innerhalb der Stadt Leipzig, waren der Erfahrungsaustausch und die Netzwerkbildung auf regionaler und internationaler Ebene wichtige Handlungsschwerpunkte für die Arbeit der Stadtverwaltung zur längerfristigen Förderung des Radverkehrs.

Radverkehrsentwicklungsplan 2010 - 2020

In der Stadtratssitzung am 20.06.2012 wurde der Radverkehrsentwicklungsplan 2010 - 2020 beschlossen. Das strategische Fachkonzept der Stadt Leipzig zur Förderung des Radverkehrs besteht aus einem klassischen Radverkehrskonzept zur Planung und dem Bau der Verkehrsinfrastruktur und weiteren sogenannten „weichen“ Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Der Anspruch der Radverkehrsförderung wird hierbei als ein Disziplinen übergreifendes „System Radverkehr“ verstanden, das elementarer Bestandteil der integrierten Verkehrsplanung der Stadt Leipzig ist.

Für die Umsetzung und die Kontrolle wurden drei Ziele entwickelt:

- Ziel 1: Steigerung des Radverkehrsanteils an den täglichen Wegen (Modal Split) von 14,4 % im Jahre 2008 auf 20 % im Jahre 2020.
- Ziel 2: 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.
- Ziel 3: Die Erhöhung der Zufriedenheit der Bevölkerung mit den Radverkehrsbedingungen.

Das Leitbild des Radverkehrsentwicklungsplans 2010 - 2020 ist es, Radfahren im Alltag als vollwertiges Verkehrsmittel gleichberechtigt stärker in den Mittelpunkt zu rücken. Für den Nutzer soll das Fahrrad zunehmend eine bewusste Option und Alternative zum motorisierten Individualverkehr werden. Neben dem Ausbau einer fahrradfreundlichen Infrastruktur, als wesentliche Voraussetzung zur Fahrradnutzung, sind vor allem Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit von Bedeutung.

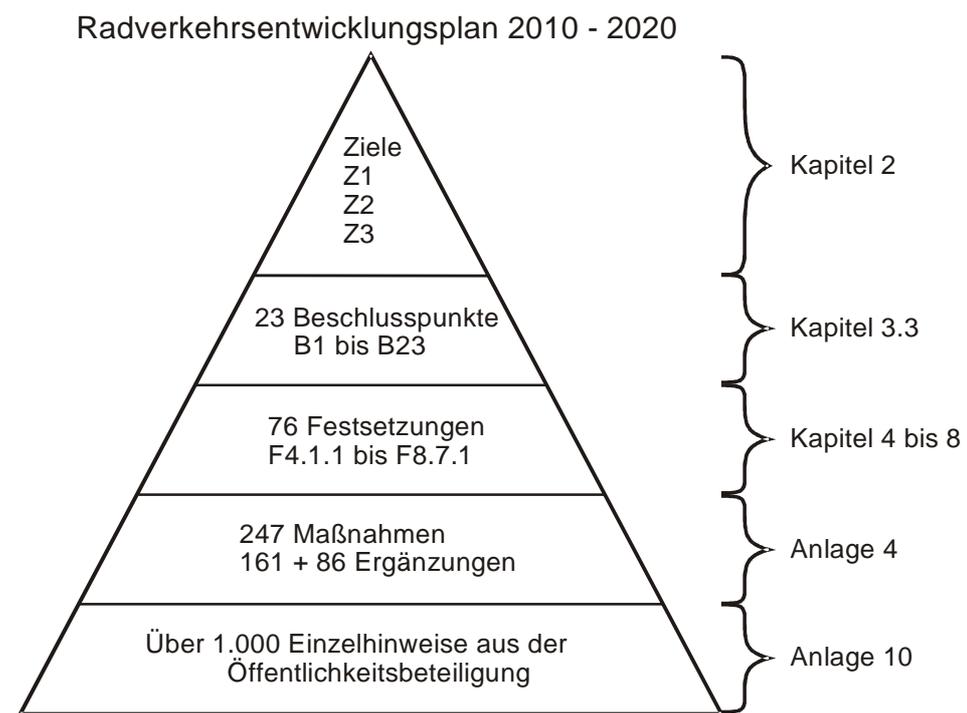


Abbildung 8: Aufbau des Radverkehrsentwicklungsplans

EU-Projekt Central MeetBike

Leipzig beteiligt sich gemeinsam mit Dresden sowie Gdańsk und Tczew (Polen), Žilina und Prešov (Slowakei), Uherské Hradiště und Pardubice (Tschechische Republik) am EU-Projekt „Central MeetBike“ zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung in europäischen Städten durch die Förderung des Radverkehrs.

Zusätzlich sind als wissenschaftliche Partner die TU Dresden, das Forschungsinstitut für Verkehrswesen in Žilina und die Pommersche Vereinigung Gemeinsames Europa (PSWE) (Polen) an dem Projekt beteiligt. Geleitet wird das Projekt durch den tschechischen Partner der CDV (Centrum dopravního výzkumu = Czech Transport Research Centre (Tschechisches Forschungszentrum für Verkehr)) aus der Leipziger Partnerstadt Brno (Brünn).

Vor dem Hintergrund vergleichbarer Ausgangsvoraussetzungen mit ostdeutschen Städten sollen gemeinsame Ansätze für eine moderne und stadtverträgliche Verkehrsplanung entwickelt werden. Ziel ist es, Mobilität von Anfang an nachhaltig zu gestalten.

Im Rahmen von Central MeetBike sollen besonders zwei Säulen der Radverkehrsförderung angesprochen werden:

- kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit zu den Themen Radverkehr und Verkehrssicherheit mit Bürgern, Entscheidungsträgern und Planungsbeteiligten
- Umsetzung von Kleinmaßnahmen im Sinne integrierter Verkehrsplanung und internationale Zusammenarbeit und Erfahrungsaustausch im Rahmen des Central MeetBike Konsortiums

Im Rahmen des Central MeetBike Projektes wurden in der Stadt Leipzig in 2011 und 2012 folgende Maßnahmen finanziert und umgesetzt:

Infrastruktur :

- Erhöhung der Anzahl von Fahrradabstellanlagen am Hauptbahnhof Westseite um 58 Fahrradbügel
- Schaffung einer Querungshilfe für den Fußverkehr mit separater Linksabbiegerspur für den Radverkehr in der Karl-Jungbluth-Straße
- Beschilderung einer Fahrradstraße am Deutschen Platz und Aufstellung von 75 Fahrradbügeln im Bereich der Deutschen Nationalbibliothek

Wichtige Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit:

- Teilnahme der Stadt Leipzig an der Fahrradmesse „abgefahren“
- Erstellung und Druck von Informationsaufstellern zu verschiedenen Radverkehrsthemen
- Erstellung und Druck von Faltblättern zur Radverkehrsförderung



Abbildung 9: Maßnahme aus Central MeetBike, Querungshilfe Karl-Jungbluth-Straße

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen unterstützen die Fahrradnutzung und fördern den Radverkehr. Radfahrer erleben, dass sie auf Fahrradstraßen bevorrechtigte Verkehrsteilnehmer und als solche auch erwünscht sind. Dies trägt zu einer verstärkten Nutzung des Fahrrades bei, bündelt den Radverkehr auf diesen Straßen und fördert den Umstieg von anderen Verkehrsmitteln auf das Rad.

Durch die Kennzeichnung als Fahrradstraße wird eine Fahrbahn vorrangig dem Radverkehr zur Verfügung gestellt. Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass der Radverkehrsanteil in den Fahrradstraßen gestiegen ist.

Mit dem Beschluss des Radverkehrsentwicklungsplans 2010 - 2020 im Juni 2012 hat sich die Stadt Leipzig dazu ausgesprochen, verschiedene Straßenabschnitte auf ihre Eignung als Fahrradstraße zu prüfen.

Mitteldeutsche Radverkehrskonferenz

Im Nationalen Radverkehrsplan 2020, welcher im September 2012 von der Bundesregierung beschlossen wurde, wird auf die Wichtigkeit von Netzwerken zur Radverkehrsförderung hingewiesen. Neben dem Erfahrungsaustausch zwischen den Fachleuten der einzelnen Kommunen und Institutionen, bieten Netzwerke Möglichkeiten gemeinsame Projekte, wie z. B. Öffentlichkeitsmaßnahmen bzw. Kampagnen durchzuführen.

Ebenso ist ein solches Netzwerk hilfreich für die Kommunikation zu kommunen- und länderübergreifenden Infrastrukturprojekten, wie z. B. touristischen Radrouten.

In Vorbereitung der Gründung eines solchen Netzwerkes in Mitteldeutschland, wurde am 18. November 2011 eine 1. Mitteldeutsche Radverkehrskonferenz durchgeführt. Über 50 Teilnehmer aus den Städten und Landkreisen des Gebietes der Metropolregion Mitteldeutschland waren eingeladen, sich zum Thema Radverkehrsförderung und Öffentlichkeitsarbeit auszutauschen. Durch neue Partnerschaften soll damit eine breite Unterstützung auch auf Länderebene für die Radverkehrsförderung erreicht werden.

In einer Befragung im Juni 2012, sprachen sich die Mehrheit der Kommunen für eine Weiterführung der Bemühungen zu einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliches Mitteldeutschland aus. Am 23. November 2012 findet die 2. Mitteldeutsche Radverkehrskonferenz statt. Finanziert werden die Veranstaltungen durch das EU-Projekt Central MeetBike, welches auch die Netzwerkbildung auf regionaler und nationaler Ebene unterstützt.



Abbildung 10: 1. Mitteldeutsche Radverkehrskonferenz im CCL Leipzig

4. Schwerpunkte in 2013/2014

Aus dem Beschluss des Radverkehrsentwicklungsplans 2010 - 2020 und den aktuellen Ereignissen und Forderungen aus Sicht des Radverkehrs gehen Schwerpunkte für die Radverkehrsförderung für 2013/2014 hervor. Diese sollen im Folgenden erläutert werden.

Fahrradstadtplan

Seit 1994 wird durch die Stadt Leipzig, in Zusammenarbeit mit dem ADFC, ein Fahrradstadtplan für den Alltagsradverkehr angeboten. Fahrradstadtpläne bieten Radfahrern die Möglichkeit sich über die Radverkehrsanlagen in der Stadt zu informieren und ihre Routen zu möglichen Zielen zu planen. Die letzte Auflage des Fahrradstadtplans wurde 2004 veröffentlicht.

In 2012 wurde begonnen den Fahrradstadtplan der Stadt Leipzig zu überarbeiten, auf Basis einer Befahrung des Radverkehrsnetzes. In intensiver Abstimmung mit der AG Rad und in Zusammenarbeit mit dem ADFC werden die Datengrundlagen überprüft und fortgeschrieben. Finanziert aus dem EU-Projekt Central MeetBike soll der Fahrradstadtplan, wie im Radverkehrsentwicklungsplan 2010 - 2020 vorgesehen in 2013 veröffentlicht werden (siehe Festlegungspunkt F 7.1.2 RVEP 2010-2020)

Wegweisung

Radspezifische Wegweisungen helfen den Radfahrern sich in der Stadt Leipzig zu orientieren und sind ein Instrument zur Bündelung des Radverkehrs. Für eine qualitative Zielwegweisung ist eine konsistente und durchgängige Beschilderung nach dem sachsenweiten Standard für Fahrradwegweisung notwendig. Aus diesem Grund wurde im Radverkehrsentwicklungsplan 2010 - 2020 ein Wegweisungsnetz auf Basis des Hauptnetz Rad entwickelt, welches zu beschildernde Haupttrouten und Wegweisungsziele festlegt. Für die Umsetzung der Wegweisung ist die Erstellung eines Wegweisungskonzeptes bzw. eines Wegweisungskatasters notwendig (siehe Festlegungspunkt F 5.1 ff RVEP 2010-2020). Die Planung ist für 2013 vorgesehen, eine Umsetzung der Beschilderung erfolgt dann sukzessive mit einzelnen Baumaßnahmen und nach den finanziellen Möglichkeiten des Haushaltes.

Fahrradverleihstationen

Derzeit werden an ca. 60 Ausleihpunkten Fahrräder eines Fahrradverleihs angeboten. Das Abstellen der Fahrräder erfolgt dabei im Gehwegbereich ohne Nutzung von Fahrradbügeln oder anderer Fahrradabstellanlagen. Besucher der Stadt und Personen ohne eigenes Fahrrad können über Fahrradverleihsysteme flexibel und kostengünstig Wege im Umweltverbund radfahrend zurücklegen. Neben den Bike and Ride Anlagen und der Fahrradmitnahme kann darüber hinaus für ÖPNV Kunden über die Nutzung von Verleihfahrrädern die Zugangszeiten zur Haltestelle reduziert bzw. kann der Einzugsbereich von Haltestellen erweitert werden. Nachteilig bei Verleihpunkten ohne Fahrradstation ist die hohe Windanfälligkeit der Fahrräder und die damit verbundene Behinderung der Geh- und Radwege durch umgefallene Fahrräder.

Es ist daher für 2013 geplant, im Stadtgebiet ein System von Fahrradverleihstationen zu ermöglichen, welches das sichere Abstellen und die komfortable Buchung von Fahrrädern über Terminals erlaubt. Die Fahrradverleihstationen sollen dabei im Erscheinungsbild aufgewertet und zum Teil bei den Standorten in das System der Mobilitätsstationen integriert werden (siehe Stadtratsvorlage Einrichtung von Mobilitätsstationen im öffentlichen Verkehrsraum ; DSV 2340)

Fahrradparkkonzept

Zu den wichtigen Elementen der Radverkehrsinfrastruktur gehören neben den Radverkehrsanlagen, wie Radfahrstreifen oder Radwegen, auch Fahrradabstellanlagen. In der Stadt Leipzig werden dabei ausschließlich Leipziger Anlehnbügel genutzt, welche ein sicheres Abschließen der Fahrräder ermöglichen. Im Stadtgebiet sind ca. 3.250 Fahrradbügel im öffentlichen Straßenraum vorhanden.

Zur bedarfsgerechten Weiterentwicklung eines Netzes von Fahrradabstellanlagen ist die Erstellung eines Fahrradparkkonzeptes mit möglichen Standorten für Abstellanlagen notwendig. Aus diesem Grund wird in 2013 ein solches Konzept erarbeitet.



Abbildung 11: Fahrradparken an der Universitätsbibliothek

5. Ausblick

Mit dem Beschluss des Radverkehrsentwicklungsplans 2010 - 2020 möchte die Stadt Leipzig den Radverkehrsanteil auf 20 % bis 2020 erhöhen. Dieser Zielwert gilt als Mittelwert über das gesamte Jahr und für die Wege der Leipziger an mittleren Werktagen (Di-Do). Um dieses ambitionierte Ziel zu erreichen sind noch viele Anstrengungen zur Radverkehrsförderung notwendig, insbesondere in den Stadtteilen mit bisher noch wenig Radverkehr. Das Radverkehrsaufkommen ist dabei eng verknüpft mit der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur im Stadtgebiet. Wie das Beispiel Markierung von Radfahrstreifen in der Georg-Schumann-Straße in 2012 zeigt, steigt das Radverkehrsaufkommen spürbar mit der Einrichtung von Radverkehrsanlagen. Daher ist einer der wichtigsten Schwerpunkte bis 2020 und darüber hinaus die Umsetzung der Prioritätenlisten für Radverkehrsanlagen aus dem Radverkehrsentwicklungsplan 2010 - 2020

Neben der Erstellung von Radverkehrsinfrastruktur bleibt auch die Öffentlichkeitsarbeit zur Radverkehrsförderung eine Daueraufgabe zum Erreichen der Ziele. Dabei ist es notwendig auf die Vorteile des Radverkehrs hinzuweisen, aber auch die neuen Infrastrukturmaßnahmen und die neuen Führungsformen des Radverkehrs zu erklären.

Mit der Steigerung des Radverkehrsaufkommens ergeben sich aber auch neue Herausforderungen für die Stadt Leipzig, wie z. B. die Leistungsfähigkeit von Radverkehrsanlagen und Fahrradabstellanlagen. In den Sommermonaten bzw. auf bestimmten Straßenabschnitten und Knotenpunkten kommt es bereits jetzt zu Stauscheinungen im Radverkehr. Daher wird es in Zukunft notwendig sein, auch Radverkehrsanlagen aus der Sicht der Leistungsfähigkeit zu optimieren bzw. zu planen. Dies geschieht z. B. durch die Einrichtung von Fahrradstraßen, der Planung von Radschnellwegen, wie im Stadtraum Bayrischer Bahnhof, oder auch durch die Optimierungen von Knotenpunkten und Lichtsignalanlagen aus Sicht des Radverkehrs.

Aufgrund des allgemeinen Trends des Radverkehrs in Deutschland werden die Potentiale und Lösungsansätze zur Leistungsfähigkeit derzeit in nationalen und internationalen Forschungsarbeiten untersucht. Die Ergebnisse dieser Forschung werden zum gegebenen Zeitpunkt auch in die Radverkehrsplanungen der Stadt Leipzig einfließen.

Ein höheres Radverkehrsaufkommen, insbesondere auf Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder auf der Fahrbahn, führt zu einer verbesserten Wahrnehmung von Radfahrern im Straßenraum. Dadurch dass Kfz-Führer nun eher mit Radverkehr, insbesondere an Knotenpunkten rechnen, erhöht dies die Aufmerksamkeit und damit auch die Verkehrssicherheit. Neben diesen positiven Effekten bewirkt die Steigerung des Radverkehrsanteils aber auch einen Wettbewerb zwischen den Verkehrssystemen, der wiederum das Verkehrsklima zwischen den Verkehrsteilnehmern beeinflussen kann. Daher ist es eine wichtige Aufgabe für die Zukunft, den Bürgern durch Öffentlichkeitsarbeit, wie z.B. Mobilitätsberatung, zu vermitteln das jeweils optimale Verkehrsmittel für bestimmte Zwecke und Ziele zu nutzen. Wenn Verkehrsteilnehmer sich aus eigener Erfahrung in die Lage der jeweils anderen Verkehrsarten versetzen, entsteht so eher ein Verständnis füreinander. Durch die Weiterentwicklung der Fahrradkultur, z. B. durch Veranstaltungen wie der Anradeltour oder der OBM Radtour, kann ebenfalls positiv auf das Verkehrsklima Einfluss genommen werden.

Aber nicht nur im Personenverkehr spielt das Fahrrad eine zunehmend größere Rolle. Mit steigenden Mobilitätskosten wird das Fahrrad, insbesondere das Lastenfahrrad mit und ohne Elektrounterstützung, auch für Unternehmen, wie z.B. Logistikunternehmen für den kleinteiligen Gütertransport interessant. So führt neben der klassischen Zustellung von Briefsendungen der bekannten Postdienste per Fahrrad, z. B. ein weiterer Paketlieferdienst derzeit in der Stadt Leipzig Versuche durch, per Fahrrad Pakete im Stadtgebiet zu überbringen. Lastenfahrräder schonen die Umwelt, sind schnell und um ein vielfaches preiswerter als herkömmliche Transportlösungen mit Kfz. Diese Vorteile sollten im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung weiter kommuniziert werden.

6. Zusammenfassung

Im Jahr 2011 wurden ca. 2,33 Mio. € in 2011 für den Bau, die Markierung und die Sanierung von Radverkehrsanlagen investiert. Darüber hinaus wurden in 2011 und 2012, gefördert durch das EU-Projekt Central MeetBike, Öffentlichkeitsmaßnahmen wie z. B. die Teilnahme der Stadt Leipzig an der Fahrradmesse „abgefahren“ möglich und die Veröffentlichung verschiedener Faltblätter (z. B. zum richtigen Verhalten in Fahrradstraßen) finanziert. Durch die Arbeitsgemeinschaft Radverkehrsförderung und die Bürgersprechstunden des Radverkehrsbeauftragten werden verschiedene Problemstellungen zum Thema Radverkehr an die Stadtverwaltung herangetragen und diskutiert. Darüber hinaus wurden durch die Stadtverwaltung Radtouren veranstaltet. Die Schwerpunkte der Radverkehrsförderung der nächsten Jahre werden unter anderem durch den am 20. Juni 2012 beschlossenen Radverkehrsentwicklungsplan 2010 - 2020 festgelegt. Dazu gehören neben der Erarbeitung des Fahrradparkkonzeptes auch die Überarbeitung des Fahrradstadtplans und des Wegweisungskonzeptes.

Mit diesen Maßnahmen soll das ehrgeizige Ziel erreicht werden, den Radverkehrsanteil bis 2020 auf 20 % der täglichen Wege in Leipzig zu steigern und die Zufriedenheit der Radfahrer mit den Radverkehrsbedingungen zu erhöhen.