



## Verwaltungsstandpunkt Nr. A-04466-NF-02-VSP-1

Status: öffentlich

Eingereicht von  
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:  
**Schwerpunkte bei der Fortschreibung des "Radverkehrsentwicklungsplanes 2010-2020"**

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten):  
Gremium

Dienstberatung des Oberbürgermeisters  
Ratsversammlung

voraussichtlicher  
Sitzungstermin

20.09.2017

Zuständigkeit

Bestätigung  
Beschlussfassung

### Rechtliche Konsequenzen

Der gemäß Ursprungsantrag gefasste Beschluss wäre

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Rechtswidrig und/oder          | <input checked="" type="checkbox"/> Nachteilig für die Stadt Leipzig. |
| <hr/>   |   |
| <input type="checkbox"/> Zustimmung                     | <input type="checkbox"/> Ablehnung                                    |
| <input type="checkbox"/> Zustimmung mit Ergänzung       | <input type="checkbox"/> Ablehnung, da bereits Verwaltungshandeln     |
| <input checked="" type="checkbox"/> Alternativvorschlag | <input type="checkbox"/> Sachstandsbericht                            |

### Beschlussvorschlag:

1. Im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrsentwicklungsplans 2010-2020 (RVEP 2010-2020), welche ab 2019 geplant ist, werden Fahrrad-Vorzugsrouten als zusätzliche Alternativverbindungen zu Radverkehrsführungen an Hauptstraßen mit untersucht, gegebenenfalls mit Ausweisung als Fahrradstraße. Es wird jedoch auch weiterhin angestrebt, aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie vielfältiger Ziele an Hauptverkehrsstraßen, dort ein durchgehendes Netz an Radverkehrsanlagen auszuweisen.
2. Die Attraktivität von Wegen in Parks und öffentlichen Grünanlagen für die Nutzung durch Radfahrende ist abhängig von der Wegebeschaffenheit und Qualität und sollte daher einen der Schwerpunkte bei der Überarbeitung des Radverkehrsentwicklungsplans 2010-2020 bilden.
3. Zur Attraktivitätssteigerung von touristischen Radrouten wird weiterhin mit der Überarbeitung des Radverkehrsentwicklungsplans 2010-2020 eine Verknüpfung mit dem Hauptnetz Rad angestrebt, sofern für die Thematik der touristischen Radrouten eine Verlegung sinnvoll erscheint.

## Übereinstimmung mit strategischen Zielen:

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>		<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	wenn ja,
Kostengünstigere Alternativen geprüft	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	ja, Ergebnis siehe Anlage zur Begründung	
Folgen bei Ablehnung	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung	
Handelt es sich um eine Investition (damit aktivierungspflichtig)?	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung	

<b>Im Haushalt wirksam</b>	von	bis	Höhe in EUR	wo veranschlagt
Ergebnishaushalt	Erträge			
	Aufwendungen			
Finanzhaushalt	Einzahlungen			
	Auszahlungen			
Entstehen Folgekosten oder Einsparungen?	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	wenn ja,

<b>Folgekosten Einsparungen wirksam</b>	von	bis	Höhe in EUR (jährlich)	wo veranschlagt
Zu Lasten anderer OE	Ergeb. HH Erträge			
	Ergeb. HH Aufwand			
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ergeb. HH Erträge			
	Ergeb. HH Aufwand (ohne Abschreibungen)			
	Ergeb. HH Aufwand aus jährl. Abschreibungen			

<b>Auswirkungen auf den Stellenplan</b>	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	wenn ja,
Beantragte Stellenerweiterung:	Vorgesehener Stellenabbau:			
<b>Beteiligung Personalrat</b>	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	ja,

**Sachverhalt:**

Die Ausweisung von Fahrrad-Vorzugsrouten parallel zu Hauptverkehrsstraßen/Magistralen stellt eine sinnvolle Ergänzung von Radverkehrsführungen an Hauptverkehrsstraßen dar, insbesondere, wenn dort durch die bestehenden Rahmenbedingungen keine Einrichtung von Radverkehrsanlagen möglich ist. Die Ausweisung dieser Routen könnte einer der Schwerpunkte bei der Überarbeitung des Radverkehrsentwicklungsplans 2010-2020 sein, inkl. Überprüfung der Einrichtung von Fahrradstraßen nach StVO.

Da sich jedoch viele Ziele entlang von Hauptverkehrsstraßen bzw. Magistralen befinden und diese auch für den Radverkehr auf Grund ihrer Lage im Wegenetz eine Sammelfunktion haben und oft die direkteste und schnellste Verbindung darstellen und entsprechend intensiv vom Radverkehr genutzt werden, müssen sichere Radverkehrsbedingungen für Radfahrende auch im Hauptstraßennetz vorhanden sein. Daher wird auch weiterhin angestrebt, das Netz von Radverkehrsanlagen entlang von Hauptverkehrsstraßen zu vervollständigen, wie es mit den Beschlusspunkten B3 bis B6 des Radverkehrsentwicklungsplanes 2010-2020 in 2012 beschlossen wurde, und es den technischen Regelwerken RIN Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, RASSt Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen und ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen entspricht. Darüber hinaus ließe sich eine Wegeführung entlang von Nebenstraßen schwierig in das Radverkehrsnetz einbinden und würde an vielen Stellen durch Hauptverkehrsstraßen unterbrochen werden. Dies wäre dann vor allem eine Qualitätseinschränkung für das Radverkehrsnetz.

Auch aus finanziellen Gründen ist es weiterhin empfehlenswert, einen der Schwerpunkte der Radverkehrsförderung auf die Errichtung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen zu setzen. Gerade bei gemeinsamen Komplexbaumaßnahmen, wie z.B. dem Stadtbahnausbau Karl-Liebknecht-Straße, konnten mit verhältnismäßig geringen finanziellen Mitteln die Radverkehrsbedingungen verbessert werden. Bei einer Führung im Nebennetz, welches oft nicht die Oberflächenqualität für eine komfortable Führung des Radverkehrs aufweist, ist eine Optimierung für Radfahrende mit erheblichem Kostenaufwand (z.B. durch notwendigen grundhaften Straßenausbau) verbunden. Die Baumaßnahme Karl-Liebknecht-Straße hat nicht zuletzt ganz exemplarisch gezeigt, dass Radfahrende die Hauptverkehrsstraße auf Grund ihrer bündelnden Lage im Verkehrsnetz und der vielen Ziele auch weiterhin in hohem Umfang nutzen, trotz eingerichteter alternativer Parallelroute und maximaler Behinderung auf der Hauptstraße.

Die Wege in Grünanlagen/Parks sind ein wichtiger Bestandteil des Radverkehrsnetzes der Stadt Leipzig und können von den Radfahrenden genutzt werden. Die Akzeptanz, die Sicherheit und der Fahrkomfort sind aber stark abhängig von der Wegebeschaffenheit. Daher könnte die Sanierung der Wegeführungen in Grünanlagen und Parks als einer der Schwerpunkte in die Überarbeitung des RVEP 2010-2020 in 2019 aufgenommen werden. Eine Separierung von Rad- und Fußverkehrsströmen in Grünanlagen und Parks wird aus Gründen der Flächenverfügbarkeit sowie Akzeptanz als nicht praktikabel angesehen. Eine Separation des Rad- und Fußgängerverkehrs würde darüber hinaus zu höheren Fahrgeschwindigkeiten von Radfahrenden und zu zusätzlichen Konflikten in Kreuzungsbereichen in Grünanlagen und Parks führen. Aus diesen Gründen wird diese Separation nicht angestrebt. Vielmehr sollte durch Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit für ein aufmerksames faires Miteinander im Straßenverkehr, als auch auf den Grünwegen geworben werden.

Einer pauschalen Asphaltierung von Wegen in Park- und Grünanlagen, die auch von Radfahrern genutzt werden, kann nicht entsprochen werden. Oft sind sensible und naturschutzfachlich wertvolle Bereiche betroffen sein, die unter Umständen alternative Wegebeläge erfordern. In jedem Fall bedarf die konkrete Planung einer vorherigen Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde und der zuständigen Denkmalschutzbehörde, zumal ca. 50% der Park- und Grünanlagen nach Sächsischem Denkmalschutzgesetz als Kulturdenkmale unter Denkmalschutz stehen.

Bereits jetzt wird angestrebt, touristische Radrouten bei der Planung/Umsetzung des Hauptnetz Rad mit den Hauptradrouten des Alltagsverkehrs zu überlagern. Bei einer Überarbeitung des RVEP 2010-2020, bzw. einer Fortschreibung des SachsenNetz Rad durch den Freistaat Sachsen wird diese Überlagerung fortgesetzt. Diese Verknüpfung ist aber abhängig von der Ausrichtung der touristischen Radroute. Während bei einer Radfernwanderroute (z.B. Berlin-Leipzig) der Fokus auf einer direkten und schnellen Routenführung liegt, konzentrieren sich thematische Radrouten (z.B. Elsterradweg oder Kohle-Dampf-Licht Radroute) eher an lokalen Gegebenheiten (z.B. Fahrt entlang eines Flussverlaufs oder Verbindung von bestimmten Stationen).