



Neufassung Nr. VI-Ifo-08223-ÄA-01-NF-01

Status: öffentlich

Eingereicht von
SPD-Fraktion
Fraktion DIE LINKE
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Betreff:
HauptnetzRad und Wegweisung SachsenNetz Rad

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten):
Gremium

voraussichtlicher
Sitzungstermin

Zuständigkeit

Ratsversammlung

08.07.2020

Beschlussfassung

Beschlussvorschlag:

1. Das HauptnetzRad wird bis zum 4. Quartal 2020 nutzungsorientiert unter folgenden Prämissen überarbeitet und dem Fachausschuss Stadtentwicklung und Bau vorgelegt:
 - a) Einbeziehung der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Halle-Leipzig,
 - b) sinnhafte Entwicklung des touristischen SachsenNetzRad als Bestandteil des HauptnetzRad mit gemeinsamen Radvorrangrouten für Pendler und Naherholung,
 - c) Radverkehr als grüne Infrastruktur positiv im Masterplan Grün verankern,
 - d) Asphaltierung von Hauptradwegen im Grünen und abseits von Straßen ist unter FFH-Verträglichkeitsgesichtspunkten zu prüfen und umzusetzen sowie in den Kontext des Auwald-Entwicklungskonzepts zu setzen.
2. Folgende konkrete Änderungsvorschläge sind in das HauptnetzRad aufzunehmen:
 - a) Die Radverkehrsverbindung von und zur Innenstadt Richtung Leipziger Westen (Lindenau/Plagwitz) als IR II-Verbindung qualifizieren.
 - b) Die Verbindung vom Waldstraßenviertel (Fregestraße) nach Altlindenau (Erich-Köhn-Straße) mit neuer Fahrradbrücke über das Elsterbecken ergänzen.
 - c) Die Tarostraße und gesamte Arndtstraße mit neuer Fahrradbrücke über die S-Bahn im Areal Bayrischer Bahnhof ergänzen (IR IV).
 - d) Die Steinstraße westlich der Arthur-Hoffmann-Straße ergänzen (IR IV).

- e) Die Ernst-Mey-Straße und Alte Straße zwischen Könnertitzstraße und Karl-Heine-Straße ergänzen (IR IV).
 - f) Die Mariannenstraße bzw. die Ludwigstraße als IR IV-Alternativrouten zur Eisenbahnstraße ergänzen.
 - g) Die Neustädter Straße/Rabet/Dornberger Straße ergänzen (IR IV).
 - h) Die Verbindung zum Gewerbepark an der Berliner Brücke in Verlängerung der Löbauer Straße mit neuer Parthebrücke ergänzen (IR IV).
 - i) Die IR-III-Führung ab Theodor-Neubauer-Str. bis Watzdorfstraße ändern: als bahnbegleitender Radweg in Weiternutzung der rechtsseitigen Baustraße.
 - j) Eine neue bahnbegleitende Verbindung von der Dieskaustraße zur Küchenholzallee und Am Teilungwehr mit Fahrradbrücke über die Weiße Elster ergänzen (IR III).
 - k) Die Reichpietschstraße bzw. die Eilenburger Straße als IR IV-Alternativroute zum Lene-Voigt-Park entwickeln.
3. Als **Arbeitsaufträge** sind folgende Punkte im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrsentwicklungsplans (RVEP) zu prüfen und mit geeigneten Lösungsvorschlägen zu untersetzen:
- a) Der Radverkehr soll vollständig auf dem Promenadenring und als Verbindungsstufe IR II geführt werden.
 - b) Radfahrstreifen und Schutzstreifen sind stets in Breite und Standard nach ERA zur bemessen.
 - c) Es sind noch Mindeststandards zur Gestaltung von Kreuzungen aufzunehmen, die bisher gänzlich fehlen, aber entscheidend für einen sicheren und komfortablen Radverkehr sind.
4. Die sich aus dem bis zum 4. Quartal 2020 zu überarbeitenden HauptnetzRad ergebenden Maßnahmen sind zu priorisieren und vor der Diskussion zur Fortschreibung des Radverkehrsentwicklungsplans 2020 ff. dem Stadtrat als Entwurf vorzulegen.
5. Das HauptnetzRad und die sich daraus abzuleitenden Maßnahmen sind alle zwei Jahre fortzuschreiben, erstmalig zum 31.12.2022. Die Mittel zur Umsetzung werden wechselseitig im Mittelfristprogramm und dem Haushalt festgeschrieben. Bürger, Stadtbezirksbeiräte, Ortschaftsräte und die entsprechenden Verbände sind bei der Fortschreibung zu beteiligen.

Sachverhalt

Das Hauptnetz Rad bietet eine gute Grundlage für die Weiterentwicklung des Radverkehrsentwicklungsplans (RVEP) der Stadt Leipzig. Wir möchten den Radverkehrsbeauftragten ermuntern, die Planung zum RVEP voranzutreiben, damit eine baldige Diskussion dazu mit den Interessenverbänden, den politischen Gremien und der Öffentlichkeit möglich wird.

Zu 1: Der Plan weist noch einige Schwächen auf, da bisher nur eine beschränkte (amtsinterne) Beteiligung stattgefunden hat. Zudem sind SachsenNetzRad und Radschnellverbindungen nicht erkennbar fortgeschrieben und in die Planung integriert. Der Beschluss VI-A-05155-ÄA-03 vom 18.04.2018 fehlt: „Die vorzulegende Leipziger Radnetzplanung ist dabei mit dem Sachsen-NetzRad sinnvoll nutzungsorientiert zu verknüpfen.“

Entscheidend sind nicht allein die Linien im Netzplan, sondern wie die konkreten, auch kleinräumigen Bedingungen sind und sich ändern. Beispielsweise machen Fahrradstraßen mit Pflasterbelag keinen Sinn. Mit glattem Asphalt können daraus jedoch auch neue Hauptverbindungen werden (siehe Steinstraße oder Holbeinstraße) oder als verkehrsberuhigte Bereiche im Quartier wirken.

Auch **Wege im Grünen und abseits von Straßen** sind für Radverkehr grundsätzlich geeignet. Als attraktive Hauptradwege funktionieren sie nur, wenn sie gut asphaltiert und durchgängig sind. Erst dadurch entsteht eine **Angebots- und Lenkungsfunktion** - weg von belasteten Hauptstraßen und zugleich Schutz sensibler Wege und Räume.

Zu 1a: Die Korridore und Routen der Radschnellverbindung Halle-Leipzig weisen Unstimmigkeiten auf. Sie sind zügig entsprechend der vorliegenden Machbarkeitsstudie zu untersetzen, damit eine rechtzeitige strategische Einordnung gelingt.

Zu 2a: Siehe Ratsbeschluss VII-A-00106-ÄA-02 v. 22.01.2020 zum Antrag "Bessere Radwegeverbindung zwischen Alt-West/Lindenau und Innenstadt"

Zu 2b: Diese Verbindung wäre beispielgebend für eine Stadt der kurzen Wege. Die Radwegbrücke über das Elsterbecken bietet neuen Erfahrungsraum abseits großer Straßen und leistet u.a. als westlicher Stadionzugang einen wichtigen Beitrag zum Verkehrskonzept Sportforum.

Zu 2c: Die Planungen für das Areal Bayrischer Bahnhof sehen die Option für eine Fahrradbrücke in Höhe der Tarostraße vor. Da das Hauptnetz auch die Voraussetzung für Fördermittel ist, wäre es sinnvoll, wenn die Brücke als IR IV-Verbindung aufgenommen wird. Nach unseren Informationen kann diese Brücke nicht im städtebaulichen Vertrag dem Investor aufgegeben werden, sondern die Realisierung hängt davon ab, ob die Stadt baut und dafür Fördermittel bekommt. Als mittlere Quartiersstraße ist die Arndtstraße mit neuem Belag eine potenzielle Fahrradstraße.

Zu 2d: Als mittlere Quartiersstraße zwischen Kurt-Eisner- und Richard-Lehmann-Straße bietet die Steinstraße die direkte Anbindung an die geplante Radwegbrücke der S-Bahn-Station MDR. Mit neuem Belag ist sie eine potenzielle Fahrradstraße.

Zu 2e: Die Ernst-Mey-Straße ist eine wichtige Verbindungsstraße zwischen Schleußig und Plagwitz und war Teil der Umleitungsführung für den Radverkehr beim Bau der Plagwitzer Brücke. Durch die Neugestaltung der Plagwitzer Brücke ist außerdem eine ungute Abbiegesituation für Radfahrende in die Nonnenstr. entstanden. Dies wird wahrscheinlich dazu führen, dass Radfahrende aus bzw. in Richtung Plagwitz noch stärker über die Anton-Bruckner-Allee, Könnertitzbrücke und Ernst-Mey-Str. fahren werden. Diese müsste daher einen neuen Fahrbahnbelag bekommen und entsprechend ebenfalls als IR-IV Verbindung eingeordnet werden.

Zu 2f und g: Weil die Eisenbahnstraße durch ÖPNV und MIV hoch belastet ist, sollen für Radfahrende attraktive Alternativrouten im Quartier ausgewiesen werden, die zugleich potenzielle Fahrradstraßen sind.

Zu 2h: Als Lückenschluss für eine Stadt der kurzen Wege.

Zu 2i: Anstelle der linksseitigen, umwegigen IR-III-Führung bietet sich eine attraktive Nachnutzung der Baustraßen beim S-Bahnausbau (Anger-Crottendorf/Paunsdorf) an und ist mit der Vorhabenträgerin abzustimmen. Dies betrifft auch andere bahnbegleitende Hauptradwege, die nach

den Baumaßnahmen als asphaltierte Wege herzustellen sind: Möckern/Leutzsch (Heuweg), Mockau/Thekla

Zu 2j: Als Lückenschluss mit Potenzial für eine IR-III-Verbindung im Leipziger Südwesten.

Zu 2k: Da die Radverbindung durch den Lene-Voigt-Park häufig konfliktrichtig und stark befahren ist, soll eine IR IV-Alternativroute über die Reichspietschstraße bzw. die Eilenburger Straße entwickelt werden.

Zu 3a: Der Innenstadtring ist der Knoten verschiedener IR-II Radwege und hat daher eine wichtige Funktion bei der Verknüpfung dieser Radwege, wie auch der Erschließung der Innenstadt. Ein insgesamt zunehmendes Radverkehrsaufkommen ist zu erwarten.

Zu 3b: Vorgesehene Breite von Fahrradschutzstreifen sollten so gewählt werden, dass sie nicht zu einem rechtswidrigen Überholen mit weniger als 1,5 Meter Abstand anreizen. Unserer Auffassung nach ist das der Fall, wenn 1 Meter Abstand zu parkenden Autos eingehalten wird, man 70 cm Breite für ein Fahrrad und 1,5 Meter Abstand berechnet. Die Regelungen der novellierten Straßenverkehrsordnung sollen aufgegriffen und umgesetzt werden.

Zu 3c: Der schönste Radweg nützt nichts, wenn er an einem Vorfahrt-Beachten-Schild endet. Das gilt insb. für die Routen, die auf bisherigen Nebenstraßen geführt werden. Bei der Gestaltung von Kreuzungen der Kategorien IR II und II mit Hauptstraßen des MIV sind gleichberechtigte Lösungen anzustreben, also bspw. Kreisverkehre, Ampelkreuzungen oder Rechts-Vor-Links-Kreuzungen.

Zu 4 und zu 5: Der Plan hat **steten Fortschreibungsbedarf** und entfaltet erst als **realisierte Angebotsplanung** Wirkung. Somit ist das Hauptnetz Rad alle zwei Jahre zu aktualisieren. In diesem Prozess ist die Beteiligung der genannten Akteurinnen und Akteure sicherzustellen.

Erstmalig wird bis zum I. Quartal 2022 ein Entwurf der Fortschreibung durch die Verwaltung vorgelegt. Zu diesem findet die Beteiligung statt. Bis zum 31.12.2022 ist das fortgeschriebene Hauptnetz Rad durch den Rat zu beschließen.