



StudentInnenRat
der Universität Leipzig

StudentInnenRat der Universität Leipzig, Universitätsstraße 1 04109 Leipzig

An
Oberbürgermeister Burkhard Jung
Martin-Luther-Ring 4 - 6
04109 Leipzig

StudentInnenRat der Universität Leipzig
Teilkörperschaft des Öffentlichen Rechts
Referat für nachhaltige Mobilität

Alexander John
Simon Schultz v. Dratzig

Neues Seminargebäude
Universitätsstr. 1
04109 Leipzig

Tel: 0341 / 97 37 - 873
Fax: 0341 / 97 37 - 859

mobilitaet@stura.uni-leipzig.de
sp@stura.uni-leipzig.de
www.stura.uni-leipzig.de

Leipzig, den 19. Januar 2009

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Jung,

mit großem Interesse habe ich Ihr Schreiben vom 22. Dezember gelesen und möchte Ihnen deshalb auf Ihre Anregungen und Anmerkungen Punkt für Punkt antworten.

Auf Seite 1 schreiben Sie in Absatz 2:

„Hierbei werden die Interessen der Radfahrer gleichberechtigt mit den Belangen und Anforderungen der Menschen in anderen Verkehrsmitteln, Auto und ÖPNV, oder auch zu Fuß sowie den Anliegern abgewogen.“

Meines Erachtens steht diese These im Widerspruch zu Ihren Antworten unter Punkt zwei. Als Beispiele fallen mir spontan Stichworte wie Winterdienst und gemeinsame Geh-/Radwege ein. Unter Beachtung der Eigeninteressen der RadfahrerInnen und FußgängerInnen würden solche Wege nicht errichtet werden, da sie dort starken Einschränkungen im Vorankommen und in der Sicherheit ausgesetzt sind.

Auch die Winterdienstsatzung der Stadt offenbart, dass RadfahrerInnen eben nicht gleichberechtigt behandelt werden: Darin ist nicht vorgesehen, Radwege zu räumen. Die Folgen lassen sich momentan noch gut beobachten: Radwege und Radstreifen dienen überwiegend der Schneeablage.

Besonders entlarvend aber ist der Umgang der Verwaltung mit der StVO-Novelle 1997, wonach Radwege nur noch in Ausnahmefällen als benutzungspflichtig beschildert werden sollen. In Leipzig ist es - fast 13 Jahre später - noch immer genau umgekehrt: Die benutzungspflichtigen Radwege sind die Regel, die anderen Radwege die Ausnahme. Die Änderungen der StVO im vergangenen Herbst sollten für die Stadtverwaltung ein Anlass sein, dieses Missverhältnis zu ändern.

Auf Seite 2, Absatz 3

„In Anbetracht der Arbeitsweise der Stadtverwaltung kann ich Ihre Einschätzung einer Benachteiligung des Radverkehrs gegenüber dem Autoverkehr nicht teilen.“

Wie erklärt es sich dann, dass:

... RadfahrerInnen gemeinsam mit FußgängerInnen auf schmalen Pfaden geführt werden?

... RadfahrerInnen über pseudoalternative Umwege geführt werden (Bspw. anstatt Käthe-Kollwitz-Straße über Anton-Bruckner-Allee)?

... Vom Konzept „autoarme Innenstadt“ bisher nur RadfahrerInnen betroffen sind, nicht aber AutofahrerInnen?

... RadfahrerInnen beim Queren von Großknoten - im Gegensatz zu AutofahrerInnen - oft zweimal anfahren müssen?

Absatz 4

„Zu Ihrer weiteren Forderung nach einem „umfassenden Radfahrkonzept“ möchte ich Sie informieren, dass die Arbeit der Stadtverwaltung beim Thema Radverkehr auf dem 2002 beschlossenen Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs basiert und dieses Konzept zurzeit fortgeschrieben wird.“

Hierzu erlauben Sie mir bitte folgende Nachfragen:

Auf welcher Grundlage wird das neue Handlungskonzept entstehen?

Fließt der BYPAD-Abschlussbericht mit ein (Ist dieser für alle BürgerInnen einsehbar)?

Welche Maßnahmen des alten Handlungskonzepts sind umgesetzt worden?

Warum gibt es keinen jährlichen Radverkehrsbericht seit 2007?

Warum basieren die Radverkehrsberichte nicht auf dem Handlungskonzept Radverkehr?

Das alte Radfahrkonzept war/ist in vielen Punkten durchaus gut, jedoch ist davon nur sehr wenig umgesetzt worden. Aus diesem Grunde hatten wir nicht nur ein umfassendes Radfahrkonzept gefordert, sondern auch explizit dessen Umsetzung.

Zu 2a) Absatz 2

„Das Fahrrad muss die vorherrschende Verkehrsart sein bzw. es wird erwartet, dass es dies alsbald ist, und der andere Fahrzeugverkehr soll auf den Anliegerverkehr beschränkt werden.“

Meines Erachtens nach ist das Fahrrad das vorherrschende Verkehrsmittel in der Karl-Liebknecht-Straße. Eine Zählung, welche gegenteiliges beweist, gibt es nicht. Es wird seitens der Stadtverwaltung bisher einfach angenommen, dass mehr Autos als RadfahrerInnen die Karl-Liebknecht-Straße befahren. Ich möchte vor solchen Behauptungen doch darum bitten, dass seitens der Stadtverwaltung eine Zählung nach Verkehrsarten in der Karl-Liebknecht-Straße nach den entsprechenden Vorschriften unternommen wird. Eine Radverkehrszählung hat meines Wissens seit 15 Jahren in Leipzig nicht stattgefunden. Sie könnten mit einer Radverkehrszählung auch den politischen Willen, sich mit unseren Forderungen ernsthaft auseinanderzusetzen, zeigen.

Um die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit für RadfahrerInnen ebenso wie für ÖPNV-NutzerInnen und FußgängerInnen zu erhöhen, müsste der Durchgangsverkehr aus der Karl-Liebknecht-Straße ausgeschlossen werden. Dies würde die Aufenthaltsqualität für die Mehrheit der VerkehrsteilnehmerInnen, AnliegerInnen und BesucherInnen stark erhöhen und damit auch der örtlichen Gastronomie und dem Einzelhandel nützen. Eine Andienung ist auch in Fahrradstraßen möglich. Erreichbarkeit bedeutet nicht Durchfahrbarkeit; erreichbar ist die Karl-Liebknecht-Straße außerdem sehr gut mit ÖPNV und durch andere Ausfallstraßen.

Ihre Argumentationskette ist ein gutes Beispiel für die Abwägung pro Kfz. Eine Berücksichtigung aller Belange käme zu einem anderen Ergebnis.

Zu 2b)

„Die Diskussion zu den Tageszeiten in denen die Fußgängerzonen für den Radverkehr freigegeben werden können, ist mit vielen Beteiligten und auf vielen Veranstaltungen geführt worden. Im Ergebnis wurden die Sicherheitsbedürfnisse der „schwächsten“ Verkehrsteilnehmer, der Fußgänger, Sehbehinderten, Senioren, Kinder usw., höher bewertet als die Interessen der „schnellen“ Radfahrer, die rund um die Uhr jede Straße in der Innenstadt befahren wollen.“

Die uhrzeitliche Freigabe ist von daher unverständlich, da besonders zwischen 13 und 15 Uhr sehr häufig wenige Menschen in der Innenstadt unterwegs sind, Sonntags meist sowieso. Wie auch der Polizeipräsident Leipzigs mehrfach den Stadträten und auch der Stadtverwaltung zu verstehen gab, ist die Innenstadt kein Unfallschwerpunkt. RadfahrerInnen erkennen sehr schnell, ob sie absteigen müssen oder ob eine Strecke befahrbar ist.

Sehbehinderte, SeniorInnen und Kinder sind nicht automatisch FußgängerInnen oder sind diese nach der Aufzählung eine spezielle VerkehrsteilnehmerInnengruppe?

Leipzig ist die einzige Stadt, die gegen den Trend die Innenstadt für RadfahrerInnen nicht mehr komplett frei gibt. In München, Frankfurt, Dresden u.v.a. wurden die Innenstädte vor kurzem für den Radverkehr freigegeben.

Der Großteil der Leipziger Politik hat sich entgegen der Tatsachen für eine Beibehaltung der Radfahrerlaubnis in der Innenstadt der Polemik der Medien unterworfen. Wenn die Medien die Politik machen, wofür wählt die Bevölkerung noch Stadträte?

„Die Umwege, die Radfahrern zwischen 11 :00 h und 20:00 h entstehen, sind im Verhältnis zum gefühlten Sicherheitsgewinn in den Fußgängerbereichen aus meiner Sicht vertretbar.“

Die Wege müssen dem Anliegen dienlich sein. Ein Umweg ist deshalb für RadfahrerInnen inakzeptabel. Zudem dauert die Umfahrung der Innenstadt wegen der Lichtsignalregelungen erheblich länger und ist unsicherer für RadfahrerInnen.

Eine Ost-West-Alternative existiert zudem nicht. Ich hätte mir eine Öffentlichkeitsarbeit, die Radfahren in Fußgängerzonen behandelt, gewünscht. Wie auch das BYPAD in seiner Entwurfsfassung beschreibt, ist eine Öffentlichkeitsarbeit pro Rad jedoch praktisch nicht existent.

„...zukünftig mit Inbetriebnahme des City-Tunnels zu erwartenden Fußgängerströmen angepasst.“

Es ist erstaunlich wie weit Leipzig bei der Verkehrsplanung vorausschaut. Der sächsische Verkehrsminister kann heute noch nicht mal sagen, wann und ob überhaupt der Citytunnel in Betrieb geht und die Stadtverwaltung beschildert schon heute mögliche Problembereiche, welche mit diesem Ereignis zusammenhängen könnten. Diese Vorausschau hätte ich mir bei der Anpassung an die Verwaltungsvorschriften und die StVO-Novellierung von 1997 und 2009 für Verkehrsschilder sehr gewünscht, weil es dann fast keine gemeinsamen Geh-/Radwege und benutzungspflichtige Radwege/Radfahrstreifen in Leipzig gäbe.

Zu 2c)

„Promenadenring“

Eine Promenade ist ein qualitätsvoller, breit ausgebauter Bereich für FußgängerInnen, auch Flanierbereich genannt. Die zwei Meter breiten Gehwege am Martin-Luther-Ring, Tröndlinring, Hauptbahnhof, die sich noch mit RadfahrerInnen geteilt werden müssen und wo sich daneben über 50.000 Autos täglich entlang drängeln, können wohl kaum als „Promenade“ bezeichnet werden.

„Allerdings bleiben noch einzelne Lücken bzw. fehlende Abschnitte, die wir versuchen, da wo es möglich ist, zu schließen.“

Die Schließung des Ringes für RadfahrerInnen ist solange nicht möglich, wie pro Kfz abgewogen wird. Ansonsten wäre die Befahrung des Innenstadtringes auf der Straße möglich, wenn die seit 1997 rechtswidrige Aufstellung des blauen Schildes „Tempo 40“ entfernt würde. RadfahrerInnen werden hier sehr offensichtlich benachteiligt.

Die Stadtverwaltung behält es sich zudem vor, wider besseren Wissens, die Mindestgeschwindigkeit weiterhin beizubehalten und damit RadfahrerInnen von der Benutzung der Ringstraßen selbst auszuschließen.

Zu 2d)

„Als Alternative können Radfahrer, die über Schleußig fahren auch die Verbindung über die Anton-Bruckner-Allee nutzen.“

Alternativen müssen wenigstens annähernde Gleichwertigkeit zur ursprünglichen Option aufweisen. Die Anton-Bruckner-Allee kann nicht als Alternative zur Käthe-Kollwitz-Straße herhalten, da die beiden Straßen erheblich voneinander entfernt verlaufen und außerdem die Anton-Bruckner-Allee, wie derzeit zu beobachten, nicht vom Schnee geräumt wird. Wer die Käthe-Kollwitz-Straße befährt, hat demnach ein anderes Ziel oder: die Anton-Bruckner-Allee ist vom Winterdienst nicht geräumt worden.

Der Vorschlag wirkt eher wie ein Versuch RadfahrerInnen auszulagern und umzuleiten, aber nicht Platz einzuräumen.

Auch das ist ein Beispiel für die Abwägung pro Kfz. Die baustellenbedingten Umleitungsverkehre rechtfertigen für Sie ein Weiterreichen der Probleme auf die „schwächeren“ VerkehrsteilnehmerInnen.

Die Trasse auf der Anton-Bruckner-Allee wird auch dann stark belegt sein, wenn die Käthe-Kollwitz-Str. RadfahrerInnen gerecht eingerichtet ist.

2e)

„Das Verkehrskonzept für die Jahnallee ist intensiv abgestimmt worden. Mit der jetzigen Lösung konnten viele Anforderungen der Anlieger berücksichtigt werden.“

Auch dazu möchte ich ein paar Rückfragen stellen.

Mit wem ist das Verkehrskonzept Jahnallee abgestimmt worden?

Welche Anforderungen wurden berücksichtigt und erfüllt?

Wie haben sich die Umsätze der Unternehmen in der Inneren Jahnallee seit der Umgestaltung entwickelt?

Auch hier wurde ganz offensichtlich pro Kfz abgewogen, da RadfahrerInnen, wenn überhaupt, als Randerscheinung fungieren.

„Für den durchfahrenden Radverkehr kann evtl. die Gustav-Adolf-Straße eine gute Alternative sein, die mit dem Umbau der Jahnallee vom Kfz-Durchgangsverkehr entlastet wurde.“

Alternativen bestehen durch Gleichwertigkeit (s.o.)

Durch den Fahrbahnwechsel (stadteinwärts) entsteht eine zusätzliche Gefährdung für RadfahrerInnen. Durch die Parksituation (Parken in zweiter Reihe) in der Gustav-Adolf-Straße ist ein schnelles Vorankommen nicht gegeben.

Zu 2g)

„Zur Öffnung der Nürnberger Straße für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenrichtung ist der Bau eines Radweges vorgesehen.“

Geplant ist kein Radweg, sondern ein gemeinsamer Geh-/Radweg, was einen gewaltigen Unterschied darstellt, da RadfahrerInnen und FußgängerInnen sich eine gemeinsame Fläche teilen müssen. Im Konzept „autoarme Innenstadt“ ist die gemeinsame Nutzung in den recht breiten Einkaufsstraßen abgelehnt worden, hier wird eben dies für einen deutlich engeren Raum propagiert, was für mich nicht nachvollziehbar ist.

Wenn Gleichberechtigung für alle Verkehrsarten angestrebt wird, muss es zur Markierung eines Radfahrstreifens für die Gegenrichtung auf der Fahrbahn kommen.

Zu 2i)

„Im Ergebnis wurde festgestellt, dass in den Knotenzufahrten am Knoten Harkortstraße/Riemannstraße in der Harkortstraße zwei Streifen erforderlich sind. Bei nur noch einem Fahrstreifen in der Knotenabfahrt ist aber die Gewährleistung der Andienung der Anlieger (z. B. Müllfahrzeug) bei nur einer

Kfz-Spur nicht mehr möglich, da nicht mehr an stehenden Fahrzeugen vorbeigefahren werden kann. Gleiches gilt auch im Havariefall.“

Auf welchen Daten und welcher Analyse beruht das Ergebnis?

Eine Andienung ist laut StVO auch bei Einrichtung eines Schutzstreifens (Radfahrstreifens) pro Richtung möglich.

Im Havariefall werden gelegentlich auch Autobahnen komplett gesperrt, weshalb bei Straßenplanungen der Havariefall keine Rolle spielt.

Bei einer Abwägung aller Interessen müsste es zur Einrichtung eines Radfahrstreifens/Schutzstreifens pro Richtung und eines überbreiten PKW-Fahrstreifens pro Richtung kommen. Ansonsten ist der Vorwurf der Benachteiligung meines Erachtens nach gerechtfertigt.

2j)

„Hierbei wird auch eine separate Führung des Radverkehrs untersucht, wobei insbesondere in den engen Abschnitten der Arthur-Hoffmann-Straße auf die starke Flächenkonkurrenz zwischen fließendem und ruhendem Verkehr hinzuweisen ist.“

An dieser Stelle bestärken Sie uns in unseren Forderungen nach Gleichbehandlung, da Sie Verkehr mit Autoverkehr gleichsetzen. Es wird der Eindruck erweckt, dass fließender und ruhender Verkehr ein Ausschlusskriterium für Radverkehr sind. Sollte ruhender Verkehr ein Ausschlusskriterium für Radverkehr sein, so möchte ich Sie doch bitten, ein Parkverbot in den engeren Abschnitten der Arthur-Hoffmann-Straße durchzusetzen. Seit längerem haben FußgängerInnen nur bedingt die Möglichkeit den Gehweg stadtauswärts zu benutzen, da dieser permanent zugeparkt ist.

Ich möchte Sie auch darauf hinweisen, dass die Semmelweisbrücke mit dem Ansporn errichtet wurde, die Arthur-Hoffmann-Straße zu beruhigen. Demnach müsste unsere Forderung ab Ende 2010 problemlos umsetzbar sein.

Zu 3.

Unsere Forderung nach einem eigenen Titel im Haushalt für Radverkehr ist der Situation geschuldet, dass es seit vielen Jahren keinen Titel und demnach kein Geld zur „freien Verfügung“ gab.

Über die Prozentzahlen lässt sich sicherlich streiten. Ziel einer fahrradfreundlichen Verkehrsplanung muss es sein, das Handlungskonzept Radverkehr in den 10 Jahren, für die es ungefähr konzipiert ist, vollständig umzusetzen.

Aus diesem Grunde ist es dringend notwendig, dass die Gesamtkosten aufgelistet und das benötigte Geld im Zeitraum der 10 Jahre im Haushalt der Stadt Leipzig eingeplant werden.

Zu 4.

„Damit kann der Kfz-Verkehr auf ausgewählten Straßen, den Hauptverkehrs- oder Haupterschließungsstraßen gebündelt werden. Mit der Bündelung des Kfz-Verkehrs auf diese wenigen Straßen ist es möglich, den größten Teil der

Fahrzeugkilometer auf relativ wenigen Straßenkilometern abzuwickeln. Eine Aufweichung dieser Regelung hätte eine Vermischung des Verkehrs im Nebennetz und damit in den Wohngebietsstraßen zur Folge, ohne dass in diesen Straßen weder eine verkehrssichere noch eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs möglich wäre.“

Dem kann jedeR VerkehrsplanerIn nur widersprechen. Die Haupteerschließungsstraßen werden ihre Bündelfunktion nicht verlieren, nur weil dort nicht mehr 50 gefahren werden darf. Dafür sorgt schon die Tatsache, dass sie eben eine höhere Kapazität haben (dank größerer Breite und vor allem dank Hauptstraßen- und Ampelregelungen) und dass Nebenstraßen meist einen Umweg bedeuten. Eine niedrigere innerörtliche Geschwindigkeit würde aber den Verkehrsfluss insgesamt verstetigen und vor allem weniger Unfallopfer bedeuten. Mal abgesehen davon, dass auf einen Schlag zahlreiche verwirrende Verkehrszeichen überflüssig würden.

Wie fortschrittlich war doch der Deutsche Städtetag und die SPD als sie vor fast 20 Jahren mit der Forderung nach Tempo 30 innerorts für starke Zustimmung bei den Umweltverbänden sorgten. Die Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit hätte auch zur Folge, dass viel mehr Menschen Fahrrad führen. Ist letzteres nicht auch ein Ziel der Stadt Leipzig?

Ganz allgemein möchte ich Sie darauf hinweisen, dass RadfahrerInnen keine umwegresistenten LangsamfahrerInnen sind. Die Radfahrgeschwindigkeiten sind in den vergangenen Jahren stark gestiegen und “den Radfahrer” gibt es nicht: Der Eine fährt langsam, die Andere schnell, die Eine nur in der Freizeit, der Andere, weil er seine Alltagswege mit dem Rad erledigt. Ein einfaches “sollen die doch in den Nebenstraßen fahren” hilft deshalb überhaupt nicht weiter. RadfahrerInnen brauchen zielorientierte, sichere und benutzbare Wege. Diese Rahmenbedingungen müssen aber von der Stadtverwaltung kommen und vom Stadtrat und auch Ihnen notfalls eingefordert werden. Gegenwärtig scheint Leipzig trotz Umweltzone, Klimakrise, Lärmbelastung und perfekter geographischer Bedingungen das ökologischste Fortbewegungsmittel noch immer nicht ernst zu nehmen.

Bitte überzeugen Sie mich vom Gegenteil – immerhin möchten auch Sie, dass Leipzig die fahrradfreundlichste Großstadt im Osten bleibt. Zudem sollten wir die Schulnote 3,7 der deutschlandweiten ADFC-BürgerInnenbefragung zum Anlass nehmen, um uns an Städten, welche besser abgeschnitten haben, zu orientieren und für Verbesserungen zu sorgen. Unser kleiner Katalog kann demnach auch nur ein Anfang sein.

Mit besten Grüßen

Alexander John

Simon Schultz von Dratzig

Referat für nachhaltige Mobilität
StudentInnenRat der Universität Leipzig
Leipzig

Sprecher
StudentInnenRat Universität