

Ergebnisse des 2. Workshops zum RVEP 2030+

Die Stadt Leipzig veranstaltete am 01.12.2022 von 16:30 bis 19 Uhr den zweiten öffentlichen Workshop im Rahmen des Radverkehrsentwicklungsplans 2030+. Zu Beginn konnten sich die Teilnehmenden in einer kleinen Ausstellung über die Ergebnisse der bisherigen Beteiligungen und über das Leitbild des RVEP 2030+ informieren. Innerhalb von Kleingruppen wurde dann mit den Leipzigerinnen und Leipzigern in einem ersten Workshopteil über die Priorisierung von Maßnahmen diskutiert. Im zweiten Teil standen problematische Knotenpunkte und Querungen der Stadt im Fokus. Durch die gute Ortskenntnis konnten wichtige Hinweise für den weiteren Prozess gesammelt werden.

Workshop Teil 1 – Priorisierung der Maßnahmen

Auf Grundlage der Bestandsanalyse, der Vision und Ziele wurden Maßnahmen entwickelt. Dabei gingen die im ersten Workshop erarbeiteten Inhalte mit ein. Im ersten Workshopteil wurden die Maßnahmen unterteilt nach vier Handlungsfeldern „Fahrrad & Mensch“, „Fahrrad & Infrastruktur“, „Fahrrad & Wirtschaft“ und „Fahrrad & Politik“ an Stellwänden diskutiert. Den Teilnehmenden wurden zehn Klebepunkte ausgehändigt, um die für sie wichtigsten Maßnahmen zu markieren. Die Punkte konnten frei, d.h. unabhängig von den Handlungsfeldern, verteilt werden. Außerdem wurde die Möglichkeit gegeben, die Maßnahmen zu ergänzen oder zu konkretisieren.

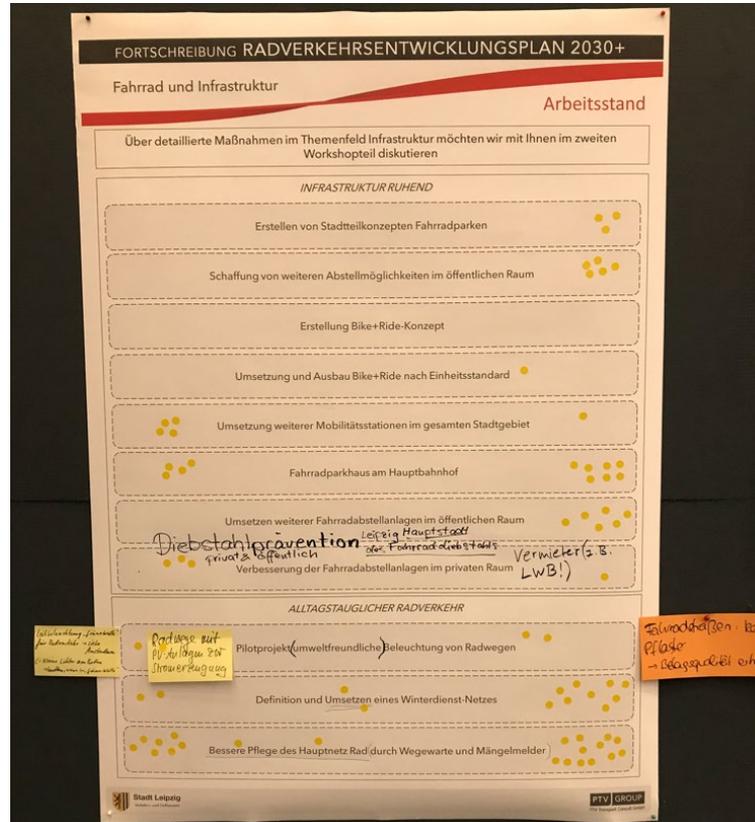


Abbildung 1: Beispiel eines Plakats - Themenfeld Fahrrad und Infrastruktur

Die Ergebnisse sind den Tabellen 1 bis 4 zu entnehmen. Maßnahmen, die besonders hoch priorisiert wurden, ist die bessere Pflege des Hauptnetz Rad durch Wegewarte und Mängelmelder, das Separieren von Fuß- und Radverkehr und eine gesicherte Finanzierung des Radverkehrs. Die erzielte Prioritätenreihung geht gemeinsam mit weiteren Beteiligungsergebnissen und der fachlichen Einschätzung in die Priorisierung der Maßnahmen im Radverkehrsentwicklungsplan ein.

Tabelle 1: Prioritätenreihung im Themenfeld Fahrrad & Infrastruktur

| Fahrrad & Infrastruktur | | |
|---|---------------------------|---|
| Maßnahme | Anzahl Klebepunkte | Hinweise |
| Bessere Pflege des Hauptnetz Rad durch Wegewarte und Mängelmelder | 26 | |
| Definition und Umsetzen eines Winterdienst-Netzes | 13 | |
| Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof | 11 | |
| Erstellen von Stadtteilkonzepten Fahrradparken | 6 | Micro Hubs |
| Umsetzen weiterer Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum | 6 | |
| Schaffung von weiteren Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum | 5 | |
| Umsetzung weiterer Mobilitätsstationen im gesamten Stadtgebiet | 5 | |
| Verbesserung der Fahrradabstellanlagen im privaten Raum | 4 | Diebstahlprävention im privaten und öffentlichen Raum (z.B. die LWB als Vermieter) |
| Pilotprojekt umweltfreundliche Beleuchtung von Radwegen | 4 | "Leitbeleuchtung" bei grüner Welle (siehe Amsterdam), Radwege mit PV Anlagen zur Stromerzeugung |
| Umsetzung und Ausbau Bike+Ride nach Einheitsstandard | 1 | |
| Erstellung Bike+Ride-Konzept | 0 | |

Tabelle 2: Prioritätenreihung im Themenfeld Fahrrad & Mensch

| Fahrrad & Mensch | | |
|--|-------------------------------|--|
| Maßnahme | Anzahl Klebspunkte | Hinweise |
| Separierung von Rad- und Fußverkehr | 21 | Richtungsweisung für den Radverkehr |
| Sichere Führung des Radverkehrs an signalisierten Knotenpunkten | 15 | |
| Vereinfachung der Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV | 12 | |
| Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit zu Verhaltensregeln im Zusammenhang mit dem Ausbau von Fahrradinfrastruktur | 9 | Kommunikation der Regeln, Akzeptanzförderung für Radverkehr |
| Verbesserung und Ausbau von Querungsstellen | 7 | |
| Sichere Gestaltung von Knotenpunkten im Nebennetz | 7 | Aufpflasterung von Einmündungen als Standard |
| Lastenrad-Sharing verstetigen und ausbauen | 6 | |
| Radverkehr auf städtischer Webseite zugänglicher präsentieren | 6 | Mängelmelder (2-15) |
| Ausweitung der free-floating Zone und virtueller Stationen des Bike-Sharing | 4 | Ausweitung nach Grünau und Schönau; Paris als gutes Praxisbeispiel |
| Neuaufgabe des Fahrradstadtplans | 3 | |
| Pilotprojekt geschützte Führungen für den Radverkehr | 2 | Gerechte Aufteilung Verkehrsraum |
| Implementierung von App-Angeboten für den Radverkehr | 2 | |
| Regelmäßiger Newsletter Radverkehr | 1 | |
| Ausbau von Radverkehrsübungsplätzen | 1 | |
| Inklusionslastenräder in Lastenradstationen integrieren | 0 | "Radeln ohne Alter" (Rikschatouren für Mobilitätseingeschränkte) |
| Einrichtung von Fahrrad-Servicestationen | 0 | Kombination mit Ladepunkten |

| | | |
|--|---|--|
| Regelmäßige Teilnahme an Stadtradeln-Kampagne | 0 | |
| Kommunikationsstrategie Radverkehr | 0 | |
| Öffentliche Diskussionsrunden zum Austausch mit anderen Städten und Leipziger Initiativen zum Radverkehr | 0 | |

Tabelle 3: Prioritätenreihung im Themenfeld Fahrrad & Politik

| Fahrrad & Politik | | |
|---|---------------------------|--|
| Maßnahme | Anzahl Klebepunkte | Hinweise |
| Gesicherte Finanzierung des Radverkehrs | 24 | Querfinanzierung über Parkraummanagement, Personal Ausbau, mindestens 30 € pro Einwohner/ 15 Millionen pro Jahr |
| Verwaltungsinterne Abstimmung zur Kontrolle von regelwidrigem Parken verbessern | 17 | Autofreie Innenstadt, gerechte Aufteilung Verkehrsraum, Akzeptanzförderung für Radverkehr, Kommunikation der Regeln, politischen Willen ausbauen, konsequente Vorfahrtsregelung für Radverkehr |
| Jährlicher Bericht des Radverkehrsbeauftragten | 7 | Fokus auf der Umsetzung statt auf der Theorie |
| Optimierung und Weiterentwicklung von städtischen Fördermöglichkeiten im Bereich Radverkehr | 2 | |
| Intensivierte Fortbildungen für städtische Mitarbeiter: innen | 0 | |
| Fortführung der AG Rad | 0 | |
| Fortführung des runden Tisches Radverkehr | 0 | |

Tabelle 4: Prioritätenreihung im Themenfeld Fahrrad & Wirtschaft

| Fahrrad & Wirtschaft | | |
|--|---------------------------|--|
| Maßnahme | Anzahl Klebepunkte | Hinweise |
| Prüfung zusätzlicher Förderungen für die Anschaffung von Lastenrädern durch die Stadt Leipzig | 7 | |
| Fahrradförderung im betrieblichen Mobilitätsmanagement stärken | 7 | Wording |
| Beschilderung des Hauptnetz Rad | 6 | |
| Zertifizierung der Stadt Leipzig und der städtischen Betriebe (LVV) als fahrradfreundliche Arbeitgeber | 4 | |
| Regelmäßige Datenerhebung der Fahrradnutzung im urbanen Wirtschaftsverkehr | 3 | |
| Aufstellen neuer Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten für den Fahrradtourismus | 2 | Multimodalität |
| (Modell)Projekt zur Flexibilisierung der Zufahrtsregulierung von Lastenrädern in Geschäftsbereichen | 1 | Abmessungen der RV-Infrastruktur (Poller/ Drängelgitter) |
| Regelmäßig tagender Arbeitskreis „Fahrrad im Wirtschaftsverkehr“ | 1 | |
| Verbessertes Marketing für den Radtourismus | 1 | |

Workshop Teil 2 - Infrastruktur

Im zweiten Teil des Workshops wurde eine Priorisierung besonders problematischer Knotenpunkte erarbeitet. Als Grundlage diente die Karte des Hauptnetz Rad mit RADAR-Meldungen und Unfalldaten. Die Teilnehmenden wurden in vier Gruppen eingeteilt. In diesen wurde jeweils einer von vier Quadranten des Leipziger Stadtgebiets betrachtet (Nord, West, Mitte und Süd sowie Ost). In einem ersten Schritt konnten die Teilnehmenden Hinweise zu bisher nicht identifizierten Mängeln an Knotenpunkten und fehlenden Querungsstellen im Hauptnetz Rad geben. Die ergänzenden Hinweise können der Abbildung 3 entnommen werden. Im zweiten Schritt wurden die problematischen Knotenpunkte und Querungsstellen priorisiert. Dazu wurden drei Prioritätsstufen verwendet. Rot stellt dabei die höchste Priorität, gelb die mittlere und grün die niedrigste dar. Die Ergebnisse der Priorisierung können der Abbildung 4 entnommen werden. Besonders kritische Knotenpunkte wurden mehrfach priorisiert und sind in der Abbildung durch die Größe der Prioritätenstufe zu erkennen. Je größer der Knotenpunkt dargestellt ist, desto öfter wurde dieser von den Teilnehmenden als wichtig gekennzeichnet. In einem letzten Schritt wurden dann die Mängel an den aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger problematischsten Knotenpunkte konkretisiert. Dabei wurde nach Möglichkeit festgehalten, welche Knotenpunktarme oder Abbiegebeziehungen problematisch sind, wie die bestehende Führungsform ist und was daran problematisch ist. Die Ergebnisse sind in Tabelle 5 aufgelistet. Die erzielten Ergebnisse gehen in die Entwicklung der Infrastrukturmaßnahmen und der Prioritätenreihung im Radverkehrsentwicklungsplan ein.

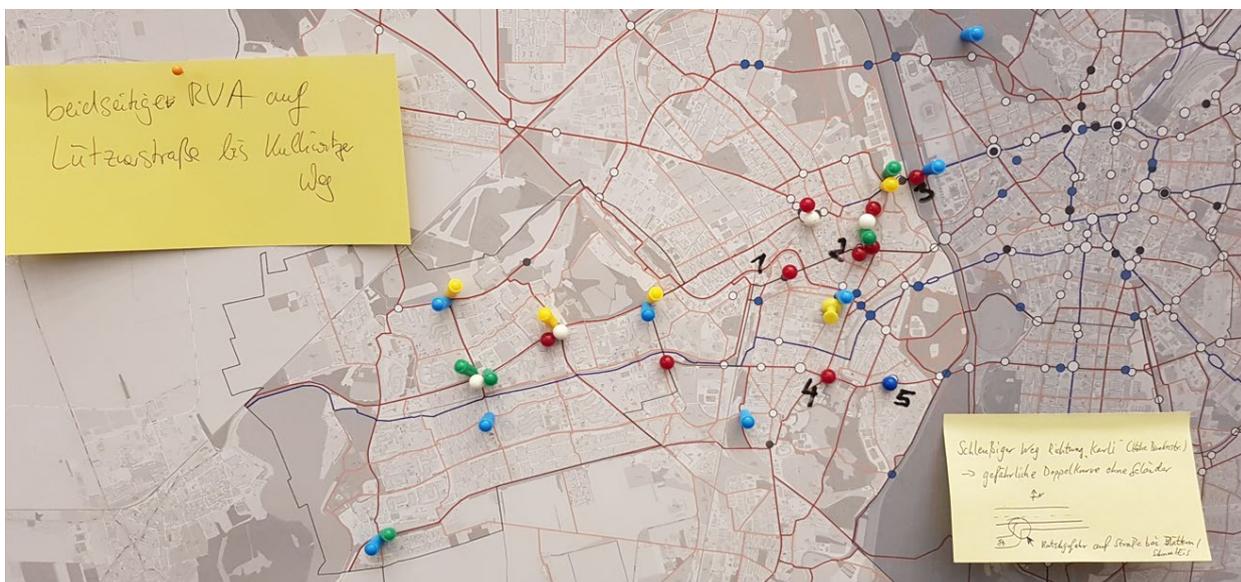


Abbildung 2: Beispiel der ergänzten Knotenpunkte und Prioritäten im Leipziger Westen

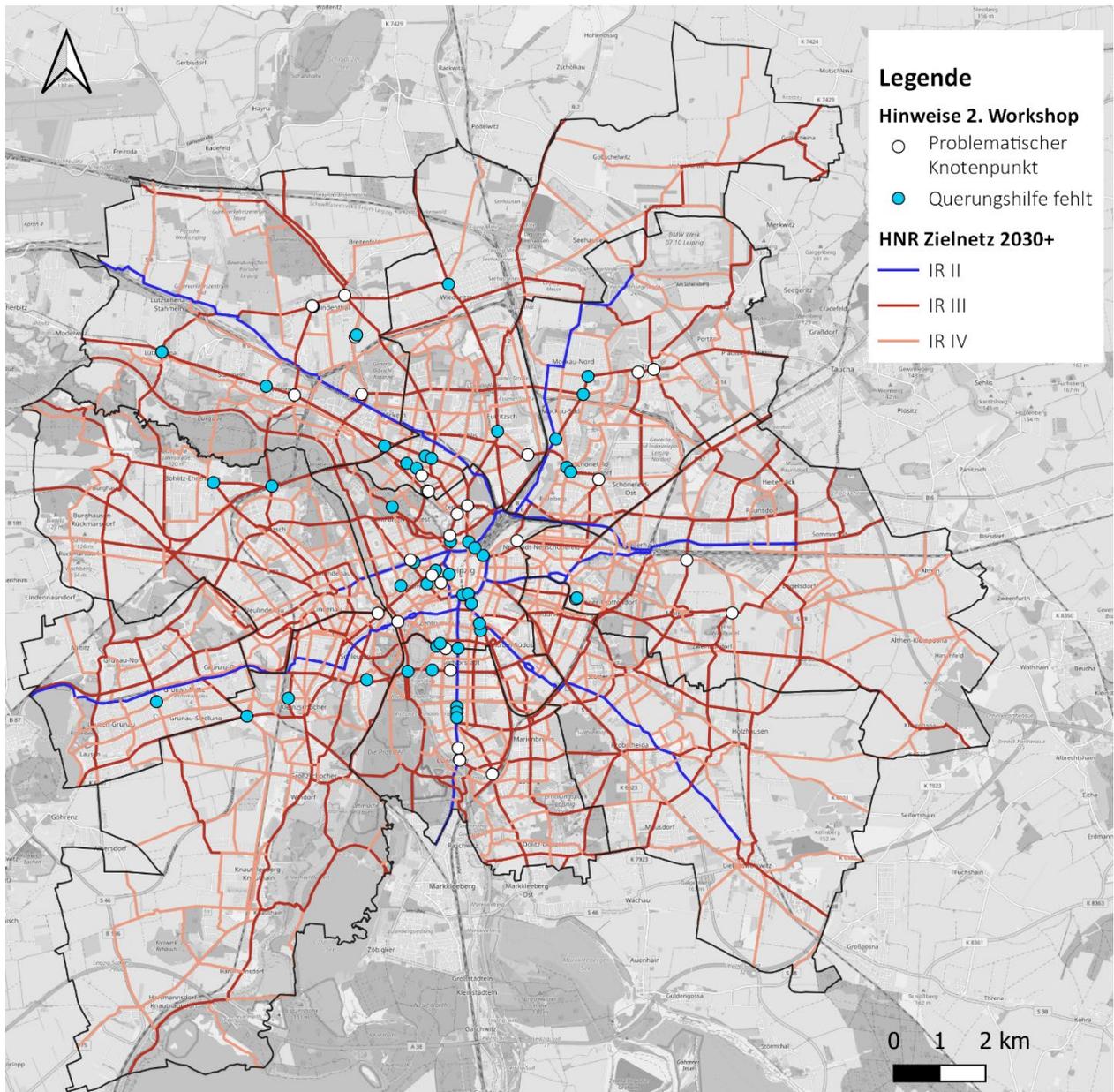


Abbildung 3: Ergänzende Hinweise zur Infrastruktur

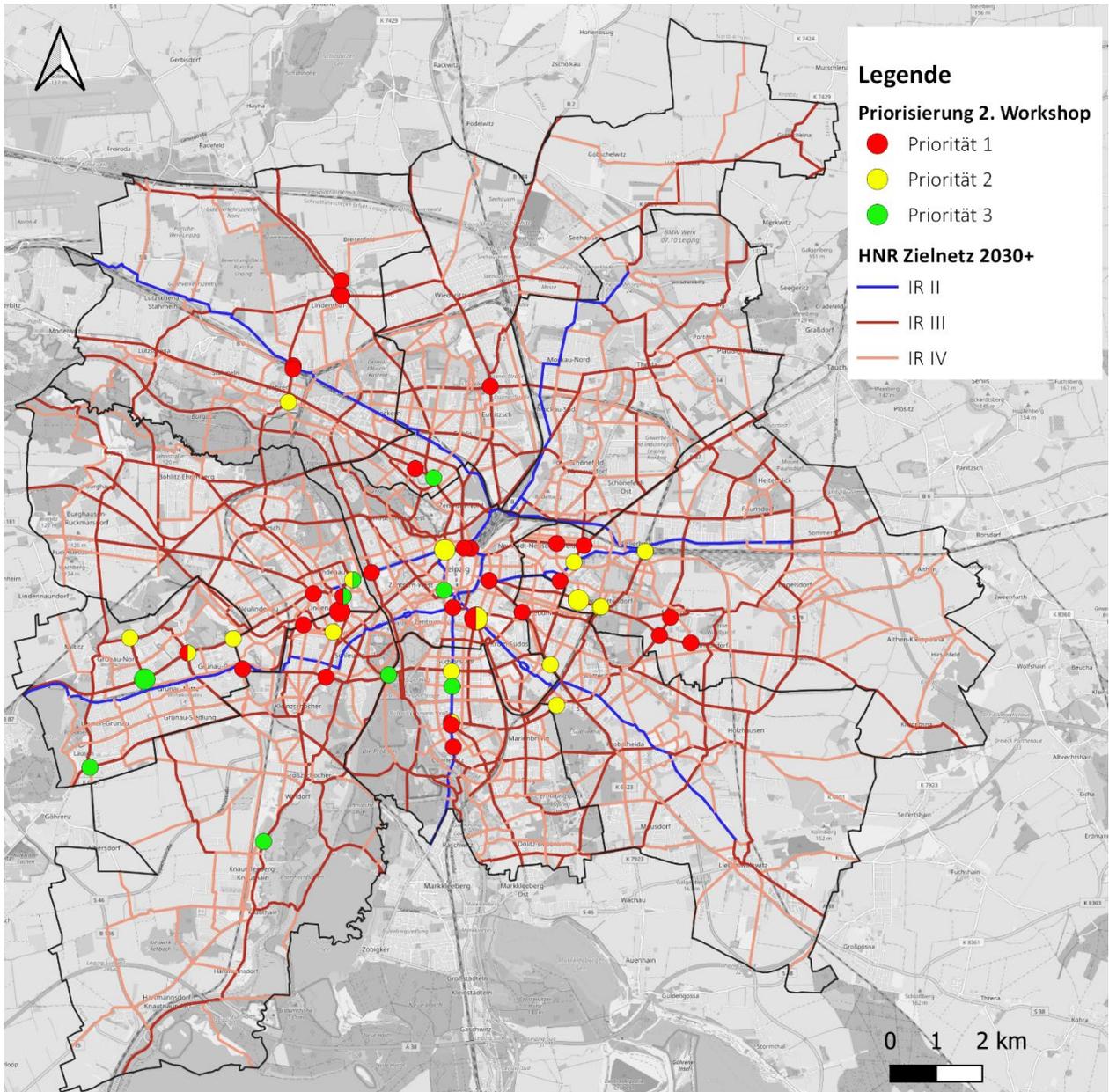


Abbildung 4: Priorisierung der Knotenpunkte und Querungsstellen

Tabelle 5: Beschreibung der problematischsten Knotenpunkte

| Knotenpunkte | Wie wird geführt? / Was ist besonders problematisch? |
|---|--|
| An der Hufschmiede / Lindenthaler Hauptstr. / Luise-Otto-Peters-Allee | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Hoher Radverkehrsanteil ➤ Vor allem auch Schüler ➤ Querungshilfe fehlt |
| Delitzscher Str. / Max-Liebermann-Str. | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Gefährlich durch weit zurückgezogene Haltelinie für Radverkehr |
| Linkelstr. / Damaschestr. | <ul style="list-style-type: none"> ➤ RVA endet ➤ Bahnunterführung ➤ Keine RVA ➤ Schmale Straße |
| Waldstr. / Berggartenstr. / Breitenfelderstr. | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Keine RVA vorhanden ➤ Parken ➤ Enge Platzverhältnisse |
| Lützner Str. / Schönauer Str. | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Gefährliche Doppelkurve ohne Geländer ➤ Rutschgefahr auf Straße bei Blättern/Schnee/Eis |
| Karl-Heine-Str. / Gießestr. | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Kurzer Vorbeifahrstreifen ➤ Parken auf Westseite (am Ärztehaus) ➤ Radfahrende werden durch überfahrende Kfz in Parkreihe gedrückt ➤ Vorschlag: ARAS + Verlängerung Vorbeifahrstreifen; parken Westseite Gießestraße entfernen und Piktogramme |
| Karl-Heine-Str./ Zschochersche Str. | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Schienen biegen nach rechts ab. Es ist fast unmöglich, die Schienen beim Geradeausfahren problemlos zu überfahren. ➤ Große Unfallgefahr! |
| Jahnallee, auf Zeppelinbrücke | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Fehlende Querungsmöglichkeiten für Radfahrende |
| Antonienstr. / Erich-Zeigner-Allee | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Querung aus Süden (Park) in Erich-Zeigner nicht gelöst ➤ Führung über gemeinsame Furt mit Fußverkehr (eng!) und Überleitung auf Fahrbahn in Erich-Zeigner fehlt |
| Max-Liebermann-Str. / Slevogtstr. | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Unübersichtlich, da alle Querungen im Zweirichtungsverkehr ➤ Konflikte mit zu Fuß Gehenden |

| | |
|---|---|
| Verlängerte Max-Liebermann-Str. | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Unklare Führung Radverkehr |
| Georg-Schumann-Str. / Lindenthaler Str. | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Vorschlag: Mischverkehr an Kreuzungen & Parkplätze unterbrechen mit Radstreifen |
| Möckernsche Str. / Stockstr. | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Linksabbiegen über Straßenbahnschienen ➤ Fehlende Führung für den Radverkehr |
| Möckernsche Str. / Breitenfelder Str. | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Fehlende Führung für den Radverkehr ➤ Enge Platzverhältnisse |
| Hafenstr. | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Straße mit viel Konfliktpotenzial ➤ Illegales Parken als Problem |
| Schleußiger Weg / Rödelstr. | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Richtung stadtauswärts in Rödelstraße keine Radspur |
| Kurt-Eisner-Str. / August-Bebel-Str. | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Getrennte Signalisierung Nord/Süd nicht notwendig |