

## Stellungnahme ADFC Leipzig e.V.

### Vorhaben: Radverkehrskonzept Markkleeberg

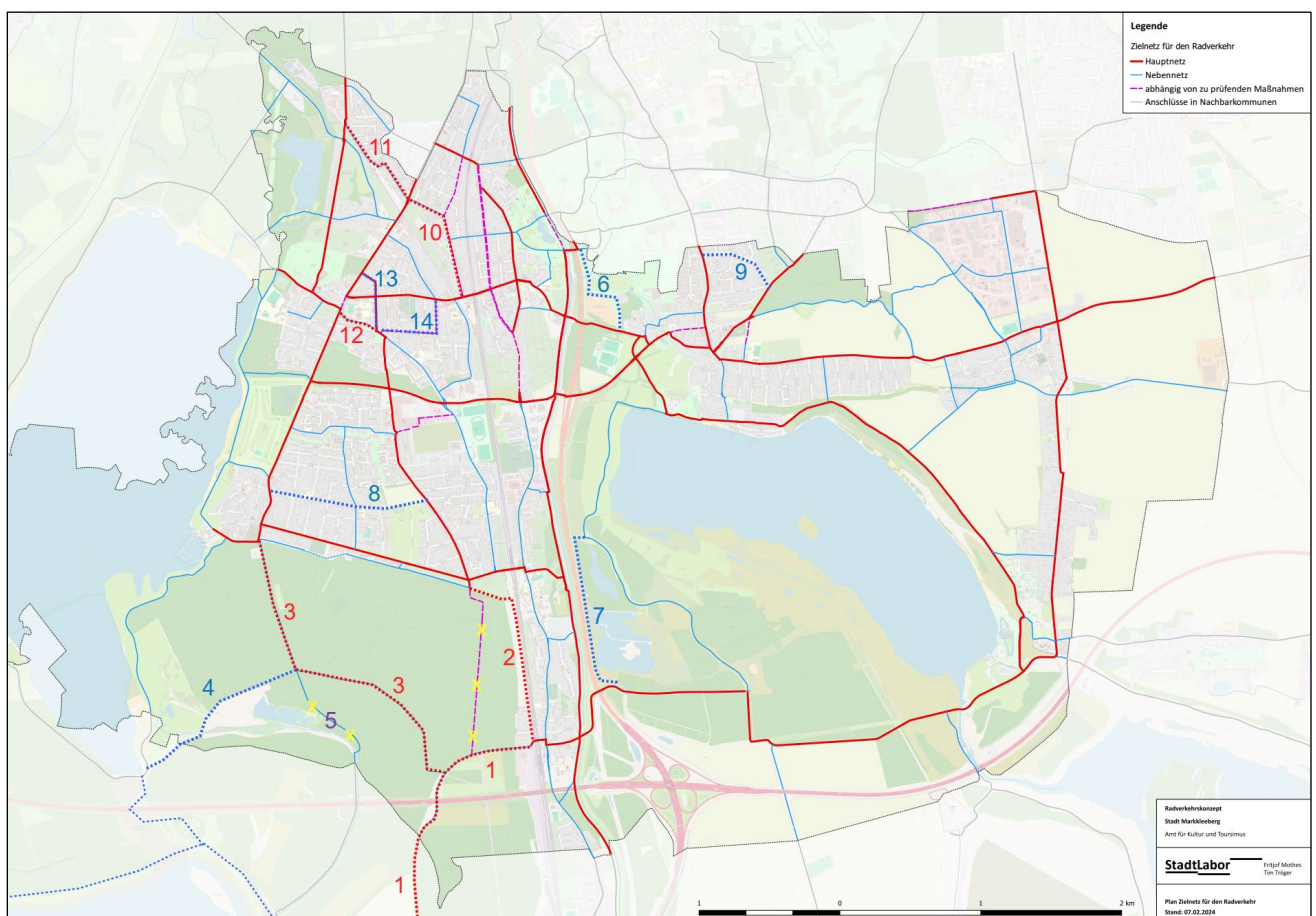
Der Entwurf des Radverkehrskonzept Markkleeberg wurde ab dem 21. März 2024 zur Einsichtnahme für die Öffentlichkeit bereitgestellt. Diese Stellungnahme bezieht sich auf diese Fassung des Konzeptentwurfs. Die vorliegende Stellungnahme fokussiert sich vor allem auf die infrastrukturellen Aspekte und Maßnahmen des Konzepts. Gleichwohl sind auch begleitende Maßnahmen in anderen Handlungsfeldern (Information, Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitätsbildung etc.) notwendig, um die Radverkehrsförderung nachhaltig und zielorientiert umzusetzen.

#### Netzkonzept

Das Netzkonzept ist überwiegend nachvollziehbar und gut strukturiert aufgebaut. Wir empfehlen für die Netzkategorien die Orientierung am Stand der Technik (H RSV, veröffentlichte Hinweise zur Aktualisierung ERA 202X). Hierbei wird eine Gliederung in Radschnellverbindungen/Radvorrangrouten-, Haupt- und Basisrouten empfohlen. Den Netzebenen sind Qualitätsstandards zugeordnet, die vor dem Hintergrund der Aktualisierung des technischen Regelwerks nachvollziehbar und zukunftssicher sind.

#### Netzergänzungen

In Bezug auf die Netzeinordnung von Streckenabschnitten empfehlen wir Anpassungen. Die folgenden Vorschläge beziehen sich auf die zweistufige Gliederung des RVK. Siehe Eintragungen in die Zielnetz-karte (RVK, S. 78) und zugehörige Tabelle.



	Streckenabschnitt	Von / Bis	Netzkategorie RVK	Netzkategorie Vorschlag	Hinweise Maßnahmen
1	Neue Harth	Unterführung DB bzw. Schachtweg / Zwenkau	Nebennetz	Hauptnetz	optional als Vorrangroute nach Zwenkau als Fortführung RSV Leipzig; in Verbindung mit Nr.2; eigenständiger Weg; ca. 5 m breit, Asphalt vorh.,
2	Schachtweg	Hermann-Müller-Straße / Neue Harth	keine	Hauptnetz	anstelle Führung entlang der Gaschwitzer Linie; optional als Vorrangroute
3	Radweg Neue Harth (Prödeler Straße)	Zöbiger Parkplatz / Neue Harth	Nebennetz	Hauptnetz	Verbindung Zöbiger nach Zwenkau; eigenständiger Weg; Maßnahme R-05: 3,5 m Asphalt
4	Radweg Neue Harth (Prödeler Weg und Harthbogen)	Prödeler Straße / Seerundweg Südspitze Cossi	keine	Nebennetz	Ost-West-Verbindung Gaschwitz, Südspitze Cossi bzw. Zwenkauer See, Belantitz, Hartmannsdorf; s. RVK LK sowie Abb.8 des RVK-Entwurfes Mberg; eigenständiger Weg; wie Maßnahme R-05 ausführen: 3,0 bis 3,5 m Asphalt
5	Radweg Neue Harth (Harthbogen)	Prödeler Straße / Zwenkauer See	Nebennetz	keine	zugunsten o.g. Wege aus Radnetz entfernen; Anschluss an Zwenkauer See entlang Baustelle Harth-Kanal (Radweg in Leipziger Planung)
6	Radweg östlich der B2	Agra-Park / Mönchereistraße	keine	Nebennetz	Anschluss an Möncherei und Schloss; interessante Alternative zu Pleiße-RW bis Neuseenbrücke; Nebenstraßen bzw. eigenständige Wege mit Asphalt vorhanden
7	Radweg östlich der B2	Crostewitzer Graben / Neuseenbrücke	keine	Nebennetz	Verbindung Markkleeberg Ost / Gaschwitz um 1,5 km kürzer; mit N6 interessante Alternative zum Pleiße-RW; wie Maßnahme R-05 ausführen: 3,0 m Asphalt
8	Schmiedestraße	gesamte Länge	keine	Nebennetz	
9	Lindenstraße, Händelstraße	gesamte Länge	keine	Nebennetz	
10	Friedrich-Ebert-Str., Energiestr.	Rathausstr. / Koburger Str.	Prüfbedarf	Hauptnetz	Anschluss an Equipagenweg, Neue Linie
11	Spinnereistraße	Koburger Str. / Equipagenweg	Nebennetz	Hauptnetz	Anschluss an Equipagenweg, Neue Linie
12	Städtelner Straße	Koburger Str. / Gesch.-Scholl-Str.	Nebennetz	Hauptnetz	Anschluss an Lauersche Str.
13	Gesch.-Scholl-Str. R.-Luxemburg-Str.	Städtelner Str. / Koburger Str.	Hauptnetz	Nebennetz	
14	A.-Bebel-Str., Ring	Städtelner Str. / Rathausstr.	Prüfbedarf	Nebennetz	

## Maßnahmenkonzept

Im Bereich der Maßnahmenkonzeption an Strecken und Knotenpunkten ist aus Perspektive des ADFC der vorliegende Entwurf nicht ausreichend, um den Radverkehr in Markkleeberg soweit zu stärken, dass die mit der Radverkehrsförderung verbundenen Potenziale (Steigerung der Lebensqualität, Senkung der THG-Emissionen, Stärkung der Nahmobilität im Verbund mit dem Fußverkehr, Stärkung des ÖPNV als Zu- und Abbringer, Sicherung gesellschaftlicher Teilhabe und Senkung der Lärmbelastungen des Straßenverkehrs) voll ausgeschöpft werden können.

Diese Einschätzung liegt vor allem darin begründet, dass Maßnahmen nicht im Gesamtnetzzusammenhang geplant werden und der Bestand im Hauptnetz und Nebennetz (Basisnetz) weitgehend ohne Maßnahmenunterstützung keine Verbesserungen erfährt oder dem Radverkehr eine gesteigerte Sichtbarkeit einräumt. Insbesondere werden verkehrsrechtliche Anordnungen in Form von Fahrradstraßen und Markierungslösungen nur in geringer Zahl geplant, obwohl diese verhältnismäßig schnell und mit geringem finanziellen Aufwand umsetzbar sind.

In den folgenden Tabellen sind daher geordnet nach Maßnahmenkategorien entsprechende ergänzende Maßnahmenvorschläge aufgeführt, die z.B. als Prüfaufträge in ein langfristig angelegtes und ambitioniertes Radverkehrskonzept integriert werden sollten:

## Fahrradstraßen und Fahrradstraßenachsen

Streckenabschnitt	Von / Bis	Netzategorie*	Defizit	Maßnahmenvorschlag
Am Volksgut	Kaiserweg / Städtelner Straße	Hauptnetz	Hauptnetzabschnitt ohne Maßnahme	Prüfauftrag <b>bevorrechtigte Fahrradstraße</b> im Hauptnetz
An der Hohle	August-Bebel-Siedlung / Markkleeberger Straße	Hauptnetz	Hauptnetzabschnitt ohne Maßnahme	Prüfauftrag <b>bevorrechtigte Fahrradstraße</b> im Hauptnetz
Cröbernsche Straße	Straßenbeginn öst. Pleiße / Hauptstraße	Hauptnetz	Hauptnetzabschnitt ohne Maßnahme	Prüfauftrag <b>bevorrechtigte Fahrradstraße</b> im Hauptnetz - Oberflächenanierung
Equipagenweg	Spinnereistraße / Am Wolfswinkel	Hauptnetz	Hauptnetzabschnitt ohne Maßnahme	Prüfauftrag <b>bevorrechtigte Fahrradstraße</b> im Hauptnetz
Geschwister-Scholl-Straße / Rosa-Luxemburg-Straße	Städtelner Str. / Koburger Straße	Hauptnetz	Hauptnetzabschnitt ohne Maßnahme	Prüfauftrag <b>bevorrechtigte Fahrradstraße</b> im Hauptnetz
Herrmann-Müller-Straße	Zöbigerstraße / Kaiserweg	Hauptnetz	Hauptnetzabschnitt ohne Maßnahme	Prüfauftrag <b>bevorrechtigte Fahrradstraße</b> im Hauptnetz
Kirchstraße	Bornaische Straße / Seenallee	Hauptnetz	Hauptnetzabschnitt ohne Maßnahme	Prüfauftrag <b>bevorrechtigte Fahrradstraße</b> im Hauptnetz
Kirchstraße	Seenallee / Mönchereistraße	Hauptnetz	Hauptnetzabschnitt ohne Maßnahme	Prüfauftrag <b>bevorrechtigte Fahrradstraße</b> im Hauptnetz
Lauersche Straße	Koburger Str. / Floßgraben	Hauptnetz	Hauptnetzabschnitt ohne Maßnahme	Prüfauftrag <b>bevorrechtigte Fahrradstraße</b> im Hauptnetz, Alternativ Fahrradzone (Umgrenzung Koburger Straße -

Streckenabschnitt	Von / Bis	Netzkategorie*	Defizit	Maßnahmenvorschlag
				Lauersche Straße - Abendweg), da auch Schulumgebung
Mönchereistraße	-	Hauptnetz	Hauptnetzabschnitt ohne Maßnahme	Prüfauftrag Verbreiterung Radverkehrsanlage und Herstellung Gehweg 2,50 m Breite, Anordnung als Fahrradstraße oder getr. Geh-/Radweg
Räschener Straße	Hauptstraße / Hauptstraße	Hauptnetz	Hauptnetzabschnitt ohne Maßnahme	Prüfauftrag <b>bevorrechtigte Fahrradstraße</b> im Hauptnetz
Rilkestraße	Bornaische Straße / Kopfweidenweg	Hauptnetz	Hauptnetzabschnitt ohne Maßnahme	Prüfauftrag <b>bevorrechtigte Fahrradstraße</b> im Hauptnetz
Schachtweg	Zöbigerstraße / Neue Harth	Hauptnetz (Netzergänzung)	Maßnahmen im Nebennetz (Alternativroute Hauptstraße)	Prüfauftrag <b>Fahrradstraße</b>
Schmiedestraße	Koburger Straße / Eulensteg	Nebennetz (Netzergänzung)	Maßnahmen im Nebennetz (Alternativroute Zöbigerstraße)	Prüfauftrag <b>Fahrradstraße</b>
Spinnereistraße - Energiestraße	-	Nebennetz	Maßnahmen im Nebennetz	Prüfauftrag <b>Fahrradstraße</b>

\* Netzkategorien gemäß RVK. Änderungsvorschläge s. Tabelle Netzergänzungen

## Piktogrammketten, Schutz- und Radfahrstreifen

An vielen Streckenabschnitten können Markierungslösungen trotz geringer verfügbarer Fahrbahnbreiten eine Lösung darstellen. Wichtiges Instrument sind hierbei Piktogrammketten und asymmetrische Querschnittslösungen z.B. mit einseitigen Schutzstreifen und Piktogrammketten.

Piktogrammketten sind eine Art der Straßenmarkierung, die noch nicht überall in Deutschland verbreitet ist und auch ins technische Regelwerk aufgenommen werden. Sie dienen dazu, sowohl Autofahrende als auch Radfahrende darauf hinzuweisen, dass Radfahrende die Fahrbahn benutzen dürfen. Diese Markierungen werden international schon oft genutzt. Eine Studie aus der Universität Wuppertal (2021) hat ihren Einsatz in Deutschland näher betrachtet. Sie werden vorrangig dort eingesetzt, wo z.B. nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen oder keine Radverkehrsanlagen auf Strecken entsprechender Netzbedeutung vorhanden sind. Durch regelmäßig auf der Straße markierte Radverkehrssymbole wird dies gekennzeichnet. Piktogrammketten sind besonders dort eine Option, wo kein Platz für Schutzstreifen oder nur einseitige Schutzstreifen vorhanden ist. Laut der Studie sind sie hilfreich, um die Akzeptanz und Sichtbarkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu erhöhen, die Führung bei Lücken im Radnetz zu verdeutlichen, die Nutzung von Gehwegen durch Radfahrer zu verringern, bei ungleichen Straßenquerschnitten, nach dem Wegfall der Radwegbenutzungspflicht, zur Klärung des Sicherheitsabstands bei Parkplätzen und als spezielle Lösung an Knotenpunkten. Der Einsatz der Piktogrammketten sollte entweder über die Länge des kompletten Streckenabschnitts oder mindestens einleitend geprüft und erwogen werden.

Sind Maßnahmen an Streckenabschnitten mit Fördermittelbindung vorgeschlagen, sind Anpassungen von Markierungen in Abstimmung mit dem Fördermittelbindung möglich und

Einzelfallentscheidungen. In der Regel darf die Zweckbindung der Förderung nicht unterlaufen werden bzw. Maßnahmen dem Zweck nicht entgegenstehen. Markierungslösungen mit Gewährleistung des Mischverkehrs sollten hier förderungsunschädlich einzustufen sein.

Streckenabschnitt	Von / Bis	Netzkategorie	Defizit	Beschreibung
Zöbigerstraße	Herrmann-Müller-Straße / Hauptstraße	Hauptnetz	Hauptnetzabschnitt ohne Maßnahme, überbreite Fahrbahn	Schutzstreifen / Radfahrstreifen beidseitig, Neuordnung ruhender Verkehr
Städtelner Straße	Zöbigerstraße/ Am Krähenfeld	Nebennetz	Überbreite Fahrbahn in verbesserungswürdigem Zustand	Neuordnung Parken einseitig und Markierung Schutzstreifen beidseitig, verkehrsberuhigende Wirkung und Steigerung subj. / obj. Verkehrssicherheit
Städtelner Straße	Am Krähenfeld / Seenallee	Nebennetz	Duales Führungsangebot im Mischverkehr ohne Kennzeichnung	Prüfauftrag Piktogrammreihe beidseitig
Städtelner Straße	Seenallee / August-Bebel-Straße	Nebennetz	Duales Führungsangebot im Mischverkehr ohne Kennzeichnung	Prüfauftrag Piktogrammreihe beidseitig, Markierung Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen
Hauptstraße (beidseitig)	Seenallee / Dölitzer Straße	Nebennetz	Ordnungswidrige Seitenraumnutzung durch RV, Leitlinienmarkierung Anreiz für überhöhte Geschwindigkeiten	Prüfauftrag Piktogrammreihe beidseitig, Demarkierung Leitlinie, Markierung Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen
Hauptstraße	Zöbigerstraße / Hans-Steche-Weg	Nebennetz	Westseite: Getr. Geh-/Radweg stark untermaßig, Konflikte Fußverkehr	Piktogrammreihe in stadtauswärtiger Richtung, Freigabe Gehweg für Fußverkehr ggf. zusätzl. Prüfen.+ T30
Hauptstraße	Cröbernsche Straße / Ortsausgang	Nebennetz	Westseite: Getr. Geh-/Radweg stark untermaßig, Konflikte Fußverkehr	Piktogrammreihe in stadtauswärtiger Richtung, Freigabe Gehweg für Fußverkehr ggf. zusätzl. Prüfen.+ T30
Koburger Straße	Zöbigerstraße / Seenallee	Hauptnetz	Fehlendes RV-Angebot in stadteinwärtiger Richtung	Prüfauftrag Schutzstreifen beidseitig (Kernfahrbahn 4,50 m) oder asymmetrischer Querschnitt Schutzstreifen + Piktogrammreihe (stw)
Koburger Straße	Seenallee / Lauersche Straße	Hauptnetz	Überholabstand RFS kritisch, fehlendes Führungsangebot stadteinwärts	Ummarkierung RFS in Schutzstreifen + Piktogrammreihe stadteinwärts (nördlich)
Koburger Straße	Lauersche Straße / Kirschallee	Hauptnetz	Siehe Abschnitt Benutzungspflicht	Siehe Abschnitt Benutzungspflicht
Koburger Straße	Kirschallee / Breitscheidstraße	Hauptnetz	Fehlende Radverkehrsführung	Kurzfristig: Prüfauftrag Piktogrammreihen beidseitig, langfristig

Streckenabschnitt	Von / Bis	Netzkategorie	Defizit	Beschreibung
				Straßenraumaufteilung anpassen in Kooperation mit VTA Leipzig
Friedrich-Ebert-Straße	Breitscheidstraße / Rathausstraße	Hauptnetz (Netzanpassung)	Fehlende Radverkehrsführung	Piktogrammreihe beidseitig, Demarkierung Leitlinie
Rathausstraße	Koburger Str. / Am Sportbad	Hauptnetz	Fehlender Radverkehrsführung	Neuordnung Parken in Verbindung mit Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder asymmetr. Querschnittslösungen
Seenallee	Fischereiweg / Bornaische Straße	Hauptnetz	Fehlende Radverkehrsführung	Piktogrammreihe beidseitig

## Prüfaufträge Aufhebung Benutzungspflicht

Gemäß § 45 Abs. 9 StVO dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko oder eine Rechtsgüterbeeinträchtigung - also der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs - erheblich übersteigt. Bei der Abwägung wird i.d.R. die Verkehrsstärke, die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die Unfalllage, die Linienführung/Streckenführung, Ausbauzustand u.a. herangezogen. Weiter wird die ERA 2010 herangezogen. In Markkleeberg sind häufig benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen vorzufinden, die im Seitenraum angeordnet sind und für die diese qualifizierte Gefahrenlage objektiv nicht erkennbar ist. Diese müssten systematisch überprüft und nach Einzelfallprüfungen aufgehoben werden, da insbesondere bei gem. Geh-/Radwegen im Seitenraum, an die zahlreiche schlecht einsehbare Einmündungen, Grundstückszufahrten und Hauseingänge angrenzen, eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit durch schlechte Sichtbedingungen besteht. Zudem werden Konflikte mit dem Fußverkehr hervorgerufen, die durch die Fahrbahnnutzung Radfahrender nicht auftreten würden. Höhere Geschwindigkeiten von Pedelecs und mehr Sonderfahräder, wie z.B. Lastenräder oder Trikes, sprechen zusätzlich für die Fahrbahnnutzung des Radverkehrs, da die genannten Infrastrukturen den Anforderungen dieser Fahrzeuge nicht gewachsen sind. Die Aufhebung der Benutzungspflicht sollte mit Kommunikationskampagnen begleitet werden, da zahlreichenden Verkehrsteilnehmenden die Wahlfreiheit z.B. von Fahrbahn und nicht benutzungspflichtigen Radwegen bzw. freigegebenen Gehwegen per Zusatzzeichen nicht ausreichend vertraut ist.

Streckenabschnitt	Von / Bis	Netzkategorie	Defizit
Bornaische Straße	Wachauer Str. / Rilkestraße	Hauptnetz	Besondere Gefahrenlage? Fehlende Ausleitung und Sicherung an Rilkestraße --> Prüfauftrag Piktogrammreihe oder Maßnahme in Verbindung Platzgestaltung
Hauptstraße (beidseitig)	Alte Ziegelei / Seenallee	Nebennetz	Zahlreiche Grundstückszufahrten, hoher Nutzungsdruck Fußverkehr, querender Fußverkehr, gem. Geh-/Radweg untermaßig, Unfälle in Einmündungsbereichen und Knotenpunkten im Bestand deutet auf Gefährdung durch Anordnung und Führung RV im Seitenraum hin, <b>fehlende qualifizierte Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO</b>

			<b>Maßnahmenvorschlag: Piktogrammreihe beidseitig, T 30</b>
Hauptstraße (Westseite)	Zöbigerstraße / Hans-Steche-Weg	Nebennetz	Fußverkehr, getr. Geh-/Radweg untermaßig, <b>fehlende qualifizierte Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO</b> <b>Maßnahmenvorschlag: Piktogrammreihe beidseitig, T 30</b>
Koburger Straße	Lauersche Straße / Beginn RFS	Hauptnetz	Radverkehrsanlage untermaßig, fehlende Barrierefreiheit, hohe Fußverkehrsfequenz - besondere Gefahrenlage? --> Prüfauftrag Schutzstreifen beidseitig (ca. 8,00 m Fahrbahnbreite)
Koburger Straße	Kirschallee / Rose-Luxemburg-Straße	Hauptnetz	Radverkehrsanlage untermaßig, Fußverkehrskonflikte, besondere Gefahrenlage? --> Prüfauftrag Schutzstreifen beidseitig (ca. 8,00 m Fahrbahnbreite) oder asymmetrischer Querschnitt

## Sonstige Maßnahmen

In dieser Kategorie sind sonstige bauliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen aufgeführt.

Streckenabschnitt	Von / Bis	Netzkategorie	Maßnahmenvorschlag
Städtelner Straße	Geschwister-Scholl-Straße / Koburger Str.	Nebennetz	Aufhebung Freigabe Gehweg für Radverkehr (T30-Zone, Gefährdung Fußverkehr, Einmündungen/Zufahrten/Hauseingänge)
Rathausplatz	Räschener Str. / Am Festanger	Hauptnetz	Denkmalschutzkonforme Verbesserung der Radverkehrsführung, Anpassung Pflasterung an Fahrbahnrandern z.B. in Neupflasterung oder Asphalt
Seenallee	Koburger Str. / Pleiße	Hauptnetz	Breite entspricht nur Mindestbreite und sollte, wo möglich, auf Verbreiterungsmöglichkeiten auf ca. 3,00 m geprüft werden.

### Knotenpunkte

#### Zöbigerstraße / Städtelner Straße

- Defizite: Weite Absetzung Fußverkehrsquerung, große Kurvenradien begünstigen hohe Abbiegegeschwindigkeiten, Nebeneinanderaufstellen abbiegender Kfz möglich
- Maßnahmenvorschlag: Verringerung Kurvenradien, Anpassung Knotenpunktgeometrie

#### Zöbigerstraße / Hauptstraße

- Defizite: Keine Unterstützung direktes Linksabbiegen, fehlende Auffahrt (Bordabsenkung) gem. Geh-/Radweg Ostseite Hauptstraße, Grundlage Benutzungspflicht fraglich
- Maßnahmenvorschlag: Prüfauftrag ARAS mit zuführendem Schutzstreifen in westl. Knotenpunktzufahrt, Anpassung LSA mit Aufstellfläche und RV-Signalgeber auf Ostseite Hauptstraße für linksabbiegenden RV in Zöbigerstraße

#### Hauptstraße / Dölitzer Straße

- Defizite: Freier Rechtsabbiegefahrstreifen erhebliche Einschränkung für querenden Fußverkehr, Sicherheitsdefizit durch großen Kurvenradius, ggf. Sichtverdeckung durch Parallelaufstellung abbiegender Kfz

Vorhaben: Radverkehrskonzept Markkleeberg

- Maßnahmenvorschlag: Anpassung Knotenpunktgeometrie, Demarkierung freier Rechtsabbiegefahrstreifen, baulich oder Markierungslösung

Hauptstraße / Raschwitzer Straße

- Defizite: fehlende Lösung für linksabbiegenden RV in Raschwitzer Straße, große Kurvenradien Sicherheitsdefizit im Hinblick auf überhöhte Geschwindigkeiten
- Maßnahmenvorschlag: Neuordnung Parken, Prüfung Aufstellfläche für direkt / indirekt linksabbiegenden RV, Prüfung Schleppkurven mit neugeordneten Parkständen / Entfall von Parkständen

Koburger Straße / Breitscheidstraße

- Defizite: fehlende Lösung für linksabbiegenden RV in Raschwitzer Straße, fehlende Führung in südlicher Knotenpunktzufahrt
- Maßnahmenvorschlag: ARAS in östl. Knotenzufahrt (Breitscheidstraße) und Prüfauftrag Einordnung ARAS nördl. Knotenzufahrt mit ggf. überbreiter Kfz-Fahrstreifen

Seenallee / Bornaische Straße

- Defizite: fehlende Lösung für linksabbiegenden RV in Seenallee, fehlende Radverkehrsführung in Knotenpunktzufahrten
- Maßnahmenvorschlag: separater Signalgeber RV für linksabbiegenden Radverkehr, Maßnahmen an Streckenmaßnahmen anpassen