A2 Antrag für einen stärkeren Ausbau des Fahrradverkehrs und Schutz der Fahrradfahrenden in Leipzig

Antragsteller*in:	Marie Müser, Leon Kühn, Linus Bauer, Paul-Joachim Bomhard, Volker Holzendorf
Tagesordnungspunkt:	8 Sonstiges

Antragstext

Ziel des Antrags ist der stärkere Ausbau des Fahrradverkehrs und der Schutz der Fahrradfahrenden in Leipzig. Die Stadtverwaltung Leipzigs muss die Bevorzugung von Autos beenden und die ökologische Alternative des innerstädtischen Fahrradverkehrs mit konkreten Maßnahmen stärker schützen und fördern.
Wir fordern daher als Mittel für mehr Verkehrssicherheit und eine zukunftsorientierte,klimagerechte Verkehrspolitik für Leipzig die folgenden Maßnahmen:

1) Mehr Fahrradstraßen:
Auf Fahrradstraßen haben sich Autofahrende an der Geschwindigkeit der Radfahrenden zu orientieren. So ist eine erhöhte Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ohne große bauliche Veränderungen erreichbar. Fahrradstraßen können eingerichtet werden, wenn einerseits der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist, andererseits zu erwarten ist, dass er die vorherrschende Verkehrsart wird. Die Einrichtung von Fahrradstraßen in Leipzig muss sich am zweiten dieser Leitgedanken ausrichten. In der Regel wird in Leipzig
eine Fahrradstraße ohne Freigabe von KfZ-Verkehr eingerichtet.

2) Ausbau der Radnetzes und breitere Radwege:
Die Leipziger Radverkehrsanlagen sind stellenweise schlicht nicht vorhanden und an
Nadelöhren zu eng, um der Beanspruchung gerecht zu werden.
Radverkehrsanlagen sollten möglichst in der Komfortbreite von 3m geplant werden. Dies ermöglicht das entspannte Radfahren nebeneinander und von Eltern mit ihren Kindern. Insbesondere auf den Hauptachsen ist dies möglich. Die Verkehrsbelegung des motorisierten Verkehrs auf den Magistralen in Leipzig ist rückläufig und so gering, dass in der Regel der Verkehr auf einem Fahrstreifen abgewickelt werden kann.

3) Verbesserung der Verkehrssituation an Hauptachsen für Radverkehr
Insbesondere die zentralen Fahrradverkehrsstraßen Leipzigs sind streckenweise ungenügend ausgebaut und überlastet und gefährden dadurch Radfahrende. Wir brauchen schnelle Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz. Angesichts der Klimakrise wollen wir das auch zu Lasten des KfZ-Verkehrs anstoßen.

4) Stärkere Verfolgung von fahrradgefährdendem Verhalten
Falschparkende Autos auf Fahrradwegen erhöhen die Unfallgefahr für Fahrräder massiv. Die Stadtverwaltung muss Radwege konsequenter schützen und Falschparken auf diesen stärker und schneller ahnden. Die Fahrradstaffel der Leipziger Polizei muss hier im Sinne der Radfahrenden tätig werden.

5) Protected Intersections als Standard für Leipzig
Kreuzungen sind wo möglich nach dem amerikanisch-niederländischen Vorbild der “protected intersection” auszuführen.

6) Ausbau von Fahrradampeln, Keine Unterbrechung von Radstreifen
Radfahrende werden zu oft übersehen. An Kreuzungen sind Radverkehrsanlagen bis zur Haltelinie durchzuziehen. Die Unterbrechung von Radstreifen wie in der Karl-Liebknecht- oder der Georg-Schumann-Straße lehnen wir ab. Fahrradampeln sollten an allen wichtigen Kreuzungen ergänzt werden. Beispielhaft sei an dieser Stelle die gute Lösung einer Fahrradampel an der Leibnizstraße vor Einfahrt in die
innere Jahnallee stadtauswärts genannt.

Marie Müser
Leon Kühn
Linus Bauer
Paul-Joachim Bomhard
Volker Holzendorf

1 vgl.
https://www.l-iz.de/wirtschaft/mobilitaet/2019/05/Auf-Leipzigs-Hauptstrassen-rollt-14-Prozent-weniger-
Kfz-Verkehr-als-vor-15-Jahren-275426

Begründung

Im ADFC-Fahrradklima-Test 2018 wird Leipzig mit einer nicht zufriedenstellenden Gesamtnote von 3,9 bewertet.3 Dies ist eine deutliche Abnahme im Vergleich zu den Tests der Vorjahre. Gleichzeitig stieg die Anzahl der Unfälle mit Fahrradfahrer*innen in Leipzig von 2017 auf 2018 um 12%. Durchschnittlich alle zwei Monate stirbt eine
Fahrradfahrer*in auf Leipzigs Straßen. Diese Gefahren- und Verkehrssituation läuft jeglichen Bemühungen für einen zukunftsorientierten und nachhaltigen Stadtverkehr zuwider. Es kann nicht sein, dass die Verantwortung auf die Opfer einer fehlgeleiteten Verkehrspolitik abgewälzt wird.

Die Stadtverwaltung Leipzigs und insbesondere der Oberbürgermeister zeigen sich trotz stark steigendem Aufkommen von Radfahrenden zögerlich beim Ausbau der Infrastruktur. So wurden zwar neue Fahrradstraßen beschlossen und eingerichtet. In der Praxis werden diese jedoch weiterhin durch die motorisierten Verkehrsteilnehmer wie Tempo-30-Zonen wahrgenommen. Dies liegt auch an der ungenügenden Beschilderung: das Schild einer Fahrradstraße wird mit einer großen 30 auf der Fahrbahn irreführend ergänzt. Die Anordnung von Querparken in der Fahrradstraße untergräbt zudem die Idee der Fahrradstraße, da sie die Sicherheit von Radfahrenden massiv gefährdet.4 Wir rufen die Stadtverwaltung Leipzigs und den Oberbürgermeister dazu auf, die bereits eingerichteten Fahrradstraßen deutlich zu kennzeichnen und ihre Nutzung gemäß ihrer Bestimmung (Vorrang für Fahrradfahrende) durchzusetzen.

Im April dieses Jahres stellte das Jugendparlament den Antrag, die Karl-Liebknecht-Straße zur Fahrradstraße umzufunktionieren. Sie stellt die für Fahrradfahrende zweitwichtigste Verkehrsroute Leipzigs dar, ist jedoch für diese an
vielen Stellen ungenügend ausgebaut. Es zeichnet sich nicht ab, dass die nötigen Schritte für eine Verbesserung dieser Verkehrssituation eingeleitet werden. Die Stadt Leipzig muss die Situation für Fahrradfahrende auf dieser und allen Hauptachsen für Radverkehr maßgeblich verbessern. Dazu ist zwingend eine aktuelle Verkehrszählung an der Karl-Liebknecht-Straße durchzuführen.

Die Jahnallee erweist sich seit Langem als eine der gefährlichsten Straßen unserer Stadt. Erst tödliche Unfälle bewegten die Straßenverkehrsbehörde zu Überlegungen zur Umgestaltung des Verkehrsraumes. Es folgten jedoch kein größeres Umdenken, sondern eine Aufweitung des Straßenraums für den motorisierten Verkehr, da der

Parkstreifen zugunsten einer Autospur aufgelöst wurde. Die gleichzeitig angeordnete Tempobeschränkung auf 30 km/h wird seitens der Stadtverwaltung nicht kontrolliert. Die Möglichkeit hier für den Radverkehr in Verkehrsversuchen nach §45, Absatz 1, Nr. 6 der StVO die beste Lösung zu finden, wurde vertan. Statt starke Maßnahmen
zum Schutz der Radfahrer*innen zu ergreifen, plant die Stadtverwaltung Leipzigs nur eine Kampagne die „für mehr Respekt und Rücksichtnahme anderen Verkehrsteilnehmenden gegenüber sensibilisieren soll". Dies kann keine Lösung für die aktuellen Probleme sein! Wir fordern die Stadtverwaltung Leipzigs und den Oberbürgermeister auf, statt PR-Kampagnen Mittel in konkrete Maßnahmen zu investieren.

2 Vgl.
https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/D-ownload/So_geht_Verkehrswende_ADFC-Booklet_Stand_05_2019.pdf, Seite 38
3 ADFC-Fahrradklima-Test 2018, Auswertung Stadtgrößenklasse: >500.000 Einwohner, Leipzig.
Online unter: https://www.fahrradklima-test.de/ .
4 vgl. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Forschungsbericht Nr. 41: Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen.