



Ökolöwe
Umweltbund Leipzig e.V.

Position des Ökolöwen zum Radverkehrs- entwicklungsplan (RVEP) Leipzig 2030+

April 2024

JETZT STARKMACHER*IN WERDEN

Wir wollen auch weiterhin alle wichtigen umweltpolitischen Themen intensiv begleiten und für gute Rahmenbedingungen für nachhaltige Entwicklung in und um Leipzig kämpfen. Dafür brauchen wir Dich!

Unterstütze unsere Arbeit für Umweltschutz, nachhaltige Mobilität und Stadtentwicklung dauerhaft. Deine regelmäßige Spende sichert unsere kontinuierliche Arbeit und gibt uns Planungssicherheit für langfristige Projekte und kurzfristige Aktionen gleichermaßen.

Weitere Informationen unter: www.oekoloewe.de/foerderspende.html

Der Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. ist mit einem Sitz im Projektbeirat zur Fortschreibung des Radverkehrsentwicklungsplans der Stadt Leipzig vertreten. In diesem Kontext möchten wir zu Stadtratsvorlage des RVEP 2030+ Position beziehen. Wir Ökolöwen haben folgende Anmerkungen:

Generelle Anmerkungen

Unsere beiden Stellungnahmen zum [Hauptnetz Rad](#) und zu den [Schlüsselprojekten für Leipzigs Radverkehr](#) sind im aktuellen Entwurf des RVEP nicht vollumfänglich berücksichtigt und haben daher nach wie vor Gültigkeit.

Um die Mobilitätswende in Leipzig bis 2030 zu schaffen, braucht es einen Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsarten (ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr) von 80%. Der Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsmix sollte dabei 25 % betragen, so wie in der einstimmig vom Stadtrat beschlossenen Mobilitätsstrategie. Der aktuelle Entwurf sieht lediglich ein Wachstum auf 23% vor. Das ist zu wenig. Mit diesem RVEP wird die Mobilitätswende nicht gelingen, selbst wenn alle aufgeführten Ziele zu 100% erreicht werden, was aus den Erfahrungen des letzten RVEPs nicht realistisch erscheint.

Es braucht aus Sicht von uns Ökolöwen unterhalb des RVEP weitere Aktionsprogramme, in denen die anstehenden Maßnahmen für die kommenden zwei Jahre ortskonkret beschrieben sind.

Die angekündigte Erhöhung der Investitionen für den Radverkehr auf 30 Euro pro Kopf und Jahr begrüßen wir sehr, insofern diese bereits ab 2025 gilt und nicht erst am Ende des Planes im Jahr 2030 erreicht werden wird. Sie wird damit erstmals über der vom Bundesverkehrsministerium empfohlenen Quote von 19€ pro Kopf liegen. Dies ist aus Ökolöwen-Sicht allerdings auch notwendig, da Leipzig in den vergangenen Jahren immer deutlich darunter lag - bis 2016 sogar bei unter 5 Euro pro Kopf und Jahr.

Netzlücken schnell schließen

Der Fokus muss auf das SCHNELLE Schließen von Netzlücken entlang ALLER Hauptstraßen gelegt werden. Im aktuellen Entwurf des RVEP ist hierfür das Jahr 2030 und darüber hinaus angegeben. Das ist deutlich zu spät. Die wichtigen Netzlücken müssen innerhalb der nächsten drei Jahre geschlossen sein.

Der Ausbau des Hauptnetzes sollte sich daran orientieren, die verschiedenen Zentren und Unterzentren Leipzigs schnell und direkt miteinander zu verbinden. Ein wie im Plan aufgeführtes Ring-Radial-System lehnen wir ab. Dadurch entstehen Routen, die sich nicht mit den alltäglichen Routen vieler Radfahrer:innen decken. Ein Radnetz muss deutlich engmaschiger und verzahnter sein als im RVEP aufgeführt.

Die stetige Weiterentwicklung des Hauptnetz Rad alle zwei Jahre begrüßen wir. Allerdings hat der Stadtrat mit dem Beschluss des Hauptnetz Rad im Jahr 2020 die Verwaltung mit einer FFH-Verträglichkeitsprüfung inklusive einer Beteiligung der Umweltverbände beauftragt. Dieser Beschluss ist im aktuellen Entwurf des RVEP nicht abgebildet. (Dazu mehr in der Stellungnahme zum Hauptnetz Rad)

Ein wichtiges Schlüsselprojekt ist das zügige Anlegen von Radfahrstreifen auf dem Promenadenring sowie allen zulaufenden Hauptstraßen. Wir begrüßen an dieser Stelle die Markierungen vor dem Hauptbahnhof, dem Dittrichring und auf dem Ranstädter Steinweg. Weitere Netzlücken, wie beispielsweise die Harkortstraße müssen schnell geschlossen werden. Hier wird im aktuellen Planentwurf kein Schwerpunkt gelegt.

Leipzig braucht ECHTE Fahrradstraßen

In Wohngebietsstraßen (Nebenstraßen) mit Netzbedeutung für das Hauptnetz-Rad müssen Modale Filter und fahrradgerechte Fahrbahnbeläge flächendeckend eingerichtet werden. Gute vorhandene Ansätze müssen hochskaliert werden.

Die Ausweisung von über 60 neuen Fahrradstraßen bewerten wir positiv. Dennoch ist die Liste nicht vollständig. Zum Beispiel fehlt die Fockstraße als wichtige Radverbindung. Aus Ökolöwen-Sicht ist hier entscheidend, dass die Umwidmung auch an eine Umgestaltung geknüpft ist, damit für Fahrradfahrer:innen das Gefühl entsteht, auf einer ECHTEN Fahrradstraße unterwegs zu sein. Neben einer auffälligen und einheitlichen Markierung, umfasst dies auch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Reduzierung des Autoverkehrs – insbesondere des Kfz-Durchgangsverkehrs. Hier eignen sich Diagonalsperren hervorragend.

Stressfreie Wege durchs Grüne

Abseits der Hauptstraßen brauchen Radfahrer:innen auch stressfreie Alternativrouten durchs Grüne. Wir Ökolöwen haben für die wichtigsten Routen Konzepte geschrieben: Den [Bahnbogen Gohlis](#), die [Aktivachse Süd](#) und den [Parkbogen Ost](#). Diese müssen schnell planerisch gesichert und umgesetzt werden! Im aktuellen Entwurf ist der Parkbogen Ost lediglich als Radsporttrasse enthalten und die Aktiv-Achse Süd und der Bahnbogen Gohlis werden gar nicht erwähnt. Hier muss dringend nachgebessert werden!

Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr

Wir Ökolöwen fordern deutlich mehr Fahrradparkplätze (Fahrradbügel) im öffentlichen Straßenraum sowie in oder an allen (Wohn-)gebäuden (insbesondere Wohnungsgenossenschaften, Gewerbeimmobilien / Bürohäuser, Schulen, etc.). Aus einem Autoparkplatz können bis zu 10 Fahrradstellplätze werden. Ehemalige Autoparkplätze müssen DIREKT an Zielen des Radverkehrs umgewidmet werden. Nicht erst an der nächsten "Gehwegnase" bzw. Straßenecke. Private und gewerbliche Initiativen, die diese Umwidmungen angehen möchten, sollen bestärkt und nicht behindert werden!

Wir freuen uns, dass das von uns Ökolöwen angeregte Pilotprojekt zur Freihaltung von Parkeingängen von Falschparken in der Aurelienstraße Vorbild für weitere Parkzugänge in Leipzig werden soll und regen an, dass solche kleinen und kostengünstigen Maßnahmen schnell und unkompliziert umgesetzt werden.

Die Umsetzung von Fahrradparkhäusern in der Innenstadt, insbesondere im Hauptbahnhof, stockt seit Jahren. Im aktuellen Entwurf des REVP sind die Ziele dahingehend sehr unkonkret formuliert: Auch wenn es jetzt einen ersten Umsetzungsschritt im Hauptbahnhof gibt, bleibt unklar, ob es bis 2030 weitere Ausbaustufen geben soll. Wir erinnern erneut daran, dass auch die City-Tunnel-Stationen Leuschnerplatz, Bayrischer Platz und MDR Fahrradgaragen benötigen.

Sicherheit im Radverkehr

Alle Maßnahmen, die sich um das Thema Verkehrssicherheit drehen, sollten unter der Prämisse des "Vision Zero"- Ansatzes erfolgen! Dieser Ansatz muss eine zentrale Leitlinie der Leipziger Verkehrsplanung sein. Verstärkte Kontrollen von Falschparker:innen auf Radfahrstreifen und in Kreuzungsbereichen sind zwingend erforderlich. Die wenigen vorhandenen guten Ansätze zur Vermeidung von Falschparker:innen

auf Radwegen (z.B. Leitboys) müssen ausgeweitet werden. Es braucht mehr Kontrollen von Auto- und Linienbusfahrer:innen zur Einhaltung des 1,5 – 2m-Mindestabstandes beim Überholen.

Das Vorhaben, die Schulwegeplanung und die Radnetzentwicklung endlich in ausreichendem Maße miteinander zu verzahnen, begrüßen wir sehr!

Fahrradkultur fördern

Neben der Weiterentwicklung der Fahrradinfrastruktur ist es aus Sicht des Ökolöwen absolut notwendig, die Entwicklung der Fahrradkultur in Leipzig aktiv zu fördern. Struktur und Kultur bedingen sich gegenseitig. Die positiven Beispiele der niederländischen Großstädte oder auch Kopenhagen zeigen dies klar. Leider ist das Wort "Fahrradkultur" nicht ein einziges Mal im uns vorliegenden Entwurf zu finden. Wir raten dringend an, diese Thematik zu berücksichtigen.

Ein Beitrag dazu ist die regelmäßige Teilnahme am STADTRADELN, dass wir Ökolöwen seit 2013 in enger Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung organisieren. Diese Kampagne trägt neben den Daten, die sie via Tracking App für die Radverkehrsplanung liefert, auch zur Förderung der Fahrradkultur in unserer Stadt bei. Aber auch der autofreie Innenstadtring im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche fördert diesen gesellschaftlichen Transformationsprozess und schafft Akzeptanz für weitere infrastrukturelle Maßnahmen.

Kommunikative Maßnahmen zu "Verhaltensregeln" für Fahrradfahrer:innen sowie Kampagnen nach dem Motto: "Opfer, schütze Dich!" sind kontraproduktiv. Wir raten dringend davon ab, Kampagnen dieser Art weiterhin umzusetzen!

Leipzig muss zur Fahrradstadt werden

Leipzig Radverkehr hat sich in den letzten 30 Jahren enorm positiv entwickelt. Keine andere Verkehrsart ist so stark gewachsen und dieses Wachstum ist aus unserer Sicht auch noch nicht abgeschlossen. Leipzig hat das Potenzial zu einer der großen Fahrradhauptstädte in Europa aufzusteigen – zusammen mit viel Grün, einem attraktiven Nahverkehr sowie perfekten Bedingungen für Radfahrerinnen und Fußgänger:innen. Wir erwarten einen Radverkehrsentwicklungsplan, der diese Ambitionen untermauert.

JETZT STARKMACHER*IN WERDEN

Wir wollen auch weiterhin alle wichtigen umweltpolitischen Themen intensiv begleiten und für gute Rahmenbedingungen für nachhaltige Entwicklung in und um Leipzig kämpfen. Dafür brauchen wir Dich!

Unterstütze unsere Arbeit für Umweltschutz, nachhaltige Mobilität und Stadtentwicklung dauerhaft. Deine regelmäßige Spende sichert unsere kontinuierliche Arbeit und gibt uns Planungssicherheit für langfristige Projekte und kurzfristige Aktionen gleichermaßen.

Weitere Informationen unter: www.oekoloewe.de/foerderspende.html