



**Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club e.V.**
Grünewaldstraße 19
04103 Leipzig
Di – Do 14 – 18 Uhr

Tel. 0341-22 54 03 13
Fax 0341-22 54 03 14
info@adfc-leipzig.de
www.adfc-leipzig.de

Bankverbindung
Sparkasse Leipzig
BLZ 860 555 92
Kto. 113 113 1661

Positionspapier des ADFC Leipzig

**zur Entfernung der vorgeschriebenen
Mindestgeschwindigkeit von 40 km/h
auf dem Innenstadtring**

31. Mai 2010



Zusammenfassung

Anlass dieses Positionspapiers ist die Aufhebung der Mindestgeschwindigkeit von 40 km/h auf dem Innenstadtring durch die Stadtverwaltung. Der ADFC unterstützt diese Maßnahme nachdrücklich und möchte mit diesem Papier aufzeigen, welche Möglichkeiten im Zuge der Umgestaltung gegeben sind und realisiert werden sollten.

Kern unseres Vorschlags ist die Einrichtung von Radfahrstreifen auf der Innen- und Außenseite des Rings.

Nach gründlicher Prüfung der vorhandenen Flächen, der baulichen Möglichkeiten und der rechtlichen Rahmenbedingungen, sind Radfahrstreifen die geeignetste Maßnahme im Rahmen einer Abschaffung der Mindestgeschwindigkeit auf dem Innenstadtring. Die Einrichtung von Radfahrstreifen verbessert die momentan bestehenden, sehr eingeschränkten Radfahrbedingungen auf dem Ring, entlastet die innerstädtischen Straßen und steigert die Aufenthalts- und Wohlfühlqualität am Ring.

Anknüpfend an die Vorlage des Verkehrs- und Tiefbauamts müssen weitere Schritte folgen, um die Umschließung der Innenstadt von einer Quasiautobahn zu befreien und damit die scharfe Grenzlinie der Stadtteile aufzuheben.

Inhaltsverzeichnis

1 Positionspapier des ADFC Leipzig zur Entfernung der vorgeschriebenen Mindestgeschwindigkeit von 40 km/h auf dem Innenstadtring	3
Schlussfolgerungen der Ortsbegehung Innenstadtring.....	3
2 Anmerkungen zur Vorlage des Verkehrs- und Tiefbauamts (VTA)	4
2.1 Problem unterschiedlicher Teilabschnitte.....	4
2.2 Rechtliche Bedenken.....	4
2.3 Kfz-Belastung.....	5
2.4 Bewertung.....	6
3 Vorschlag des ADFC Leipzig	7
3.1 Vorbemerkungen/ Grundsätze.....	7
3.2 Leitlinien einer Umgestaltung des Innenstadtrings.....	7
3.2.1 Aufenthaltsqualität steigern.....	7
3.2.2 Innenstadt entlasten.....	8
3.2.3 Innerstädtischen Radverkehr fördern.....	8
3.3 Problemlagen am Innenstadtring.....	8
3.3.1 Zur Problematik benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh-/Radwege.....	8
3.3.2 Zur Problematik Zweirichtungsradverkehr.....	8
4 Analyse und Vorschlag zum Innenstadtring	9
4.1 Abschnitt Grünwaldstraße – Grimmaischer Steinweg.....	10
4.2 Abschnitt Grimmaischer Steinweg – Wintergartenstraße.....	11
4.3 Abschnitt Wintergartenstraße – Gerberstraße.....	12
4.4 Abschnitt Gerberstraße – Löhrrstraße.....	13
4.5 Abschnitt Löhrrstraße – Knoten Ranstädter Steinweg.....	15
4.6 Abschnitt Knoten Ranstädter Steinweg – Käthe-Kollwitz-Straße.....	16
4.7 Abschnitt Käthe-Kollwitz-Straße – Gottschedstraße.....	17
4.8 Abschnitt Gottschedstraße – Karl-Tauchnitz-Straße.....	18
4.9 Abschnitt Knoten Tauchnitzbrücke – Grünwaldstraße.....	19

1 Positionspapier des ADFC Leipzig zur Entfernung der vorgeschriebenen Mindestgeschwindigkeit von 40 km/h auf dem Innenstadtring

Der ADFC Leipzig begrüßt die Entfernung der vorgeschriebenen Mindestgeschwindigkeit von 40 km/h auf dem Innenstadtring und die damit verbundene generelle Auseinandersetzung mit der Radverkehrsführung entlang und auf dem Ring ausdrücklich. Der ADFC hat sich intensiv mit der momentanen Situation sowie mit den Möglichkeiten, die im Rahmen einer Entfernung der Mindestgeschwindigkeit entstehen, auseinandergesetzt.

Insbesondere wurde untersucht, welche Maßnahmen in Richtung eines fertigen Promenadenrings realistisch sind. Die Aufhebung der Mindestgeschwindigkeit ist eine wesentliche Veränderung, die zusätzlich die Chance bietet, diesem Ziel näher zu kommen. Diese Chance sollte genutzt werden.

Schlussfolgerungen der Ortsbegehung Innenstadtring

Nach einer gründlichen Ortsbegehung und intensiven Analyse der Verkehrsführung, der Verkehrssituation sowie der Gestaltungsmöglichkeiten (mehr dazu ab Seite 9) lassen sich – auch für uns überraschend – die folgenden Schlüsse ziehen:

- Die Radverkehrsführung ist sowohl an der Innen- als auch an der Außenseite des Rings jeweils in Fahrtrichtung auf der Fahrbahn nahezu komplett möglich.
- Um die nunmehr gemeinsame Nutzung von Kfz und Rad zu erleichtern und zu regeln, halten wir eine Kennzeichnung der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn für erforderlich. Dies können je nach Situation Radfahrstreifen oder Schutzstreifen sein.
- Für Radfahrende, die nicht auf der Fahrbahn fahren wollen, besteht nach wie vor die Möglichkeit alternative Wege zu nutzen:
 - Wo nur Gehwege vorhanden sind, können diese für „Rad frei“ gegeben werden.
 - Wo momentan gesonderte Radwege bestehen, können diese als sogenannte andere Radwege genutzt werden; die momentan bestehende Benutzungspflicht auf diesen Wegen ist aufzuheben.
 - Die bisher überwiegenden gemeinsamen Geh-/Radwege sind als Gehwege mit „Rad frei“ zu kennzeichnen.
 - Wegen der großen Barrierewirkung des Rings sollte geprüft werden, welche dieser Wege auch in Gegenrichtung „Rad frei“ gegeben werden können.

2 Anmerkungen zur Vorlage des Verkehrs- und Tiefbauamts (VTA)

Die Auseinandersetzung mit der VTA-Vorlage erfolgte gewissenhaft und unter Einbeziehung aller uns zur Verfügung stehenden Erfahrungen und Sachkenntnisse. Der ADFC möchte klarstellen, dass es sich hierbei um konstruktive Anmerkungen handelt.

Die von der Stadtverwaltung geplante Entfernung des Verkehrszeichens Z 275 „Mindestgeschwindigkeit 40 km/h“ wird vom ADFC Leipzig grundsätzlich begrüßt. Die Vorlage enthält mehrere Ansätze, die es unseres Erachtens nach zu überdenken und zu diskutieren gilt.

Die Entfernung der Mindestgeschwindigkeit auf dem Innenstadtring hat erhebliche Auswirkungen auf den Radverkehr in diesem Bereich. Ergänzend zu diesem formalen Schritt der Entschilderung sehen wir daher großen Bedarf für eine zeitgemäße, rechtssichere und verständliche Radverkehrsführung, integriert in ein Gesamtkonzept innerstädtischer Verkehrsführung.

Die Intention der VTA-Vorlage ist es offenbar, den Radverkehr wie bisher möglichst weitgehend vom Fahrbahnbereich fernzuhalten. Dies führt nach unserer Ansicht weder zu mehr Sicherheit, noch wird es dem tatsächlichen Radverkehrsaufkommen gerecht. Das Gefährdungspotential in Knotenbereichen und durch wechselnde Radverkehrsführung ist ungleich höher zu beurteilen. Konflikte mit FußgängerInnen werden nicht entschärft.

2.1 Problem unterschiedlicher Teilabschnitte

Für besonders problematisch halten wir den häufigen Wechsel der Radverkehrsführung auf den einzelnen Ringabschnitten. Abschnittsweise wird der Radverkehr auf der Fahrbahn zugelassen, auf gemeinsamen Geh-/Radwegen oder auf nichtstraßenbegleitenden Strecken geführt.

- Diese Situation wirkt für alle VerkehrsteilnehmerInnen verunsichernd. Es fehlt eine klare, leicht verständliche und einheitliche Radverkehrsführung.
- Die abschnittsweise Verbannung des Radverkehrs von der Straße führt zu erhöhtem Konflikt- und Gefährdungspotential an den Knotenpunkten, bei der Wiedereinbindung in den Fahrbahnbereich sowie mit dem erheblichen FußgängerInnenaufkommen im Innenstadtbereich.
- Durch unterschiedliche Teilabschnitte, sowie durch abruptes Aufhören und Wechseln der Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten, wird der/m Radfahrenden teilweise überlassen, wie sie oder er sich verhält. Das verleitet zu einer gewissen Beliebigkeit. Hier sind eindeutige, gut lesbare und radfahrgerechte Regelungen vorzuziehen, gerade auch, da sie regelkonformes Verhalten im Straßenverkehr fördern.

2.2 Rechtliche Bedenken

Aus rechtlicher Sicht ist die VTA-Vorlage stellenweise problematisch.

Radwege sind entsprechend den VwV-StVO nur dann benutzungspflichtig, wenn

- 1. es aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Verkehrsablaufes erforderlich ist, den Radverkehr vom Kraftfahrzeugverkehr zu trennen.
- 2. bauliche und betriebliche Voraussetzungen eingehalten sind.
- Die geplante Ausweisung gemeinsamer Geh-/Radwege in weiten Teilen des Ringverlaufs widerspricht den Vorgaben der aktuellen StVO-Novelle sowie den geltenden Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2009).
- Gemeinsame Geh-/Radwege sind gemäß ERA 2009 innerorts nur in Ausnahmefällen bei geringem Rad- und Fußverkehr zulässig. Ausschlusskriterien sind u.a. Straßen mit

intensiver Geschäftsnutzung, Hauptverbindungen des Radverkehrs, stärker frequentierte Straßenbahnhaltstellen in Seitenlage sowie die Überschreitung der Belegungsdichte in Abhängigkeit der nutzbaren Wegbreite.

- Die am Innenstadtring vorhandenen Wege erfüllen die genannten Anforderungen nicht. Für das vorhandene Aufkommen an FußgängerInnen und Radfahrenden – und zudem mit Geschäften, Freisitzen, seitlichen Haltestellen und Ringquerungen bestückt – sind sie zu schmal, sie sind teilweise nicht straßenbegleitend und enthalten außerdem nicht benutzungspflichtige Teile.
- Es müssen deshalb andere Führungsformen des Radverkehrs (Radweg, Radfahrstreifen und Schutzstreifen) auf ihre Einsatzmöglichkeit überprüft werden.
- Die Einrichtung durchgehender straßenbegleitender Radwege, die den Anforderungen der ERA 2009 genügen, ist angesichts der örtlichen Verhältnisse nicht durchführbar. Für beidseitige Zweirichtungsradwege wäre hier eine Regelbreite von 2.50 m erforderlich, zuzüglich der erforderlichen Flächen für FußgängerInnen. Die Umsetzung würde einen erheblichen Eingriff in das vorhandene Straßenprofil bzw. die Grünflächen erfordern und enorme Kosten verursachen.

Wir schlagen daher die Einrichtung von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn vor. Diese Führungsform stellt gemäß VwV-StVO im Vergleich zu Radwegen eine verkehrsorganisatorisch gleichwertige Trennung vom Kfz-Verkehr dar. Gegenüber Radwegen erfordert die Verwendung von Radstreifen geringeren Platzbedarf und ermöglicht die Beibehaltung des vorhandenen Fahrbahnprofils. Da entlang des Innenstadtrings kein Parken am Fahrbahnrand vorgesehen ist, ergeben sich hieraus für einen Radfahrstreifen keine Konflikte.

Ebenso sind die beiden Radfahrverbote am Wilhelm-Leuschner-Platz und am Willy-Brandt-Platz nicht begründet.

- Eine besondere örtliche Gefahrenlage, die ein Radverkehrsverbot rechtfertigen würde, müsste nach 45 Abs. 9 Satz 2 StVO von der Straßenverkehrsbehörde nachgewiesen werden. Ein allgemeiner Verweis auf eine hohe Kfz-Verkehrsbelastung reicht dafür nicht aus. Dazu kommt, dass die Alternativrouten schlecht zu erreichen und zu verlassen sind und ihre Benutzung weitere Gefahren durch notwendige Abbiegevorgänge und Querungen birgt.
- Vor allem am Hauptbahnhof ist offensichtlich, dass eine Radverkehrsführung außerhalb der Fahrbahn den Radverkehr massiv einschränkt und zu erheblichen Nutzungskonflikten mit FußgängerInnen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes und der Grünanlage an der Richard-Wagner-Straße führt.

2.3 Kfz-Belastung

Beispielhaft seien zunächst folgende Richtwerte gemäß ERA 2009 (Bild 2-4) für zweibahnige Straßen mit 2 Fahrstreifen bei 50 km/h genannt:

- Einstufung in Klasse III ab 1.600 Kfz/h, Klasse IV ab 2.250 Kfz/h
- Während in Klasse III auch die Einrichtung von Schutzstreifen zulässig ist, wird für Klasse IV die Trennung vom Kfz-Verkehr durch Radfahrstreifen oder Radwege als notwendig angesehen.
- Bei geringerer Kfz-Belastung (Klasse II) sind Schutzstreifen oder Kombinationen von Mischverkehr und „Gehweg – Rad frei“ möglich.

Gleichwohl ist die Kfz-Belastung allein nicht ausschlaggebend für die Anordnung von Fahrbahnverboten. Vielmehr ist anhand der konkreten Situation die Gefährdung bei Radverkehrsführung auf der Fahrbahn nachzuweisen.

Bei der VTA-Vorlage wurde wohl angestrebt, möglichst viele Fahrbahnabschnitte vom Radverkehr freizuhalten unabhängig davon, ob die ausgewiesenen Radwege den Anforderungen entsprechen. Die konkrete Kfz-Belastung oder Gefährdung war dabei vermutlich

nicht ausschlaggebend. Das Ergebnis ist die bereits beschriebene wechselhafte und unter Sicherheitsgesichtspunkten nicht nachvollziehbare Radverkehrsführung.

- So wird einerseits entlang der Dittrichring-Außenseite (1450 Kfz/h auf 2 Fahrspuren) die Nutzung eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (trotz Freisitz und Haltestellenbereich) bis zur Gottschedstraße festgelegt, jedoch im weiteren Verlauf die Fahrbahnnutzung zugelassen.
- Am Martin-Luther-Ring Süd (Innenseite) mit geringerer Verkehrsbelastung (1200 Kfz/h auf 3 Fahrspuren) wird dagegen die Fahrbahnnutzung untersagt und auf eine Alternativroute verwiesen.
- Während an der Roßplatz-Außenseite (1450 Kfz/h auf 3 Fahrspuren) zwischen Grünewaldstraße und Grimmaischem Steinweg die Fahrbahn für den Radverkehr freigegeben wird, muss zwischen Peterssteinweg und Grünewaldstraße (1500 Kfz/h mit 3 Fahrspuren) ein nicht straßenbegleitender Geh-/Radweg genutzt werden.
- Am Tröndlinring (Außenseite, 2000 Kfz/h auf 3 Fahrspuren) ist das Radfahren auf der Fahrbahn zulässig. Im Bereich Willy-Brandt-Platz (2050 auf 3 FS bzw. 1850 auf 4 FS) soll es dagegen in beiden Richtungen untersagt bleiben, trotz des hohen und querenden FußgängerInnenaufkommens am Bahnhofsvorplatz.

2.4 Bewertung

Die laut VTA geplante Umschilderung des Innenstadtrings allein ist kein ausreichendes Konzept zur Bewältigung und Förderung des Radverkehrs. Da eine durchgängige, klare und radfahrgerechte Lösung fehlt, kommt es zu Konflikten und Gefährdung der VerkehrsteilnehmerInnen. Die VTA-Vorlage setzt sich zwar mit der notwendigen Abschaffung einer Mindestgeschwindigkeit auf dem Ring auseinander; weiterführende Ansätze zu einer (Rad-)Verkehrsgestaltung sind in der Vorlage des VTA aber nicht enthalten.

3 Vorschlag des ADFC Leipzig

3.1 Vorbemerkungen/ Grundsätze

Zunächst möchte der ADFC einige Grundsätze darlegen, die neben der gründlichen und gewissenhaften Ortsbegehung und Analyse des Innenstadtrings ausschlaggebend für das hier vorgelegte Konzept sind:

- Ein wichtiger Grundsatz der Verkehrsführung muss die Reduzierung und Beseitigung von Gefahrenquellen zu Gunsten aller VerkehrsteilnehmerInnen darstellen. Dies darf ausdrücklich nicht durch Aussperren oder Umleiten von potenziell Gefährdeten passieren, sondern durch eine Minderung der Gefahrenquellen.
- Im Rahmen der Entfernung der Mindestgeschwindigkeit auf dem Innenstadtring lassen sich mehrere Leitsätze des Stadtentwicklungsplans (Heft 40 „Verkehr und öffentlicher Raum“) verfolgen und verwirklichen. So heißt es dort unter anderem, dass
 - gleichwertige Mobilitätschancen zu sichern sind,
 - die stadt- und umweltverträgliche Organisation des Verkehrs zu fördern ist,
 - knappe Ressourcen effektiv einzusetzen sind,
 - ein durchgängiges Radverkehrssystem geschaffen werden soll,
 - und die Leipziger Innenstadt weitgehend vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten ist und nur zeitlich begrenztem Wirtschaftsverkehr vorbehalten bleiben sollte (Konzept autoarme Innenstadt).

3.2 Leitlinien einer Umgestaltung des Innenstadtrings

Wir halten den Zeitpunkt für geeignet, die Verkehrsorganisation am Innenstadtring grundsätzlich zu überdenken und eine schrittweise Umgestaltung in Gang zu bringen. Dafür ist ein Paradigmenwechsel der Verkehrsorganisation am Innenstadtring erforderlich, der mit den jetzigen Planungen und Maßnahmen vorbereitet werden sollte. Um ewige Provisorien zu vermeiden, sollte bei dieser komplexen Aufgabenstellung das Prinzip „Sorgfalt vor Schnelligkeit“ gelten.

Die Ausbildung eines separaten Fahrradinnenrings im Stadtzentrum wäre eine denkbare Alternative zur Fahrbahnnutzung auf der Ringinnenseite. Dieser Fahrradring müsste jedoch als Zweirichtungsradweg baulich und verkehrstechnisch die Qualität und Leistungsfähigkeit der Fahrradstraße Richard-Wagner-Straße haben und durchgängig die gesamte Innenstadt umschließen. Ein solcher Fahrradring wäre ein komfortables Angebot an alle Radfahrende. Gegenwärtig ist diese Lösung jedoch weder baulich noch konzeptionell absehbar. Da ein separater Fahrradinnenring baulich nicht realisierbar ist, kann ein Ring für Radfahrende nur auf der Fahrbahn realisiert werden kann.

Um Verständnis- und Akzeptanzprobleme der VerkehrsteilnehmerInnen zu vermeiden, sollten die neuen Maßnahmen bereits bei den ersten Schritten ausreichend dimensioniert und regelkonform sein und vorbereitend kommuniziert werden.

Folgende drei Punkte sind zentrale Leitlinien unseres Vorschlages:

3.2.1 Aufenthaltsqualität steigern

Gute Bedingungen für ÖPNV, PassantInnen und Radverkehr bei gleichzeitiger Reduzierung der Flächen des MIV erhöhen die stadträumliche Qualität. Das ist an den Abschnitten Georgiring und Martin-Luther-Ring (West) gut ablesbar. Um die Innenstadt mit den angrenzenden Stadtgebieten organisch verbinden zu können, sollte der Ring seine grüne Promenadenfunktion wieder erlangen, vom Durchgangsverkehr entlastet und von seiner Barrierewirkung befreit werden.

3.2.2 Innenstadt entlasten

Die Umsetzung der verkehrspolitischen Leitlinien der Stadt von 1992 (Gestaltung eines Ringsystems mit Tangentenviereck, mittlerer und äußerer Ring) – sowie eines Konzepts der autoarmen Innenstadt sehen wir als Voraussetzung für eine Belebung der erweiterten Innenstadt.

3.2.3 Innerstädtischen Radverkehr fördern

Ein leistungsfähiger und attraktiver Fahrradring um die Innenstadt verbessert wesentlich die Erreichbarkeit innerstädtischer Ziele und entlastet zugleich die Fußgängerzonen vom Radverkehr. Spätestens mit Inbetriebnahme des neuen S-Bahnsystems sollte das Radfahren in der Leipziger City eine neue Qualität erreichen.

3.3 Problemlagen am Innenstadtring

An dieser Stelle möchten wir auf zwei generelle Probleme momentaner Radverkehrsführung, insbesondere im innerstädtischen Bereich, hinweisen.

3.3.1 Zur Problematik benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh-/Radwege

Benutzungspflichtige gemeinsame Geh-/Radwege sind gemäß der StVO nur in Ausnahmefällen bei besonderer Gefahrenlage anzuordnen.

- Von einer besonderen Gefahrenlage ist auf der Fahrbahn nicht auszugehen, da ausreichend Fahrspuren und Platz für den fahrenden Verkehr gegeben sind.
- Im innerstädtischen Bereich sind die gemeinsamen Geh-/Radwege – zudem bei hohem FußgängerInnenaufkommen, mit Ringquerungen und Straßenbahnhaltestellen – sehr konfliktrichtig und zumeist zu schmal. Hier muss der Schutz der FußgängerInnen Vorrang haben. Deshalb ist hier eine Ausweisung als Gehweg – sofern möglich mit „Rad frei“ – erforderlich. Für eine Übergangszeit ist allerdings eine Freigabe von Fußwegen für RadfahrerInnen angeraten. Langfristig sollten allerdings leistungsfähige, separate Radverkehrsanlagen (Fahrradinnenring oder Radfahrstreifen und Schutzstreifen) eingerichtet werden, damit auf den Fußwegen kein Radverkehr stattfindet
- Dem Konzept autoarmer Innenstadt nach sollen Radfahrende von den Fußgängerzonen ferngehalten werden. Daher müssen entlang des Rings gute, konfliktarme Lösungen geschaffen werden. Gemeinsame Geh-/Radwege erfüllen diese Anforderung nicht.
- Im Bereich Willy-Brandt-Platz (Hauptbahnhof und Parkanlage) ist zu beobachten, wie bei mangelhaften Radfahrangeboten, die wilde und konfliktreiche Nutzung aller Flächen zwangsläufige Folge und Ärgernis ist. Eine Freigabe der Fahrbahn für den Radverkehr würde diese Situation wesentlich entschärfen.

3.3.2 Zur Problematik Zweirichtungsradverkehr

- Wegen der großen Barrierewirkung des Rings besteht gegenwärtig der Bedarf für Zweirichtungsradverkehr an der Innen- und Außenseite des Rings. Radverkehr in Gegenrichtung birgt allerdings Gefahren an Knotenpunkten und Querungen. Eine Freigabe der Gehwege auch in Gegenrichtung muss daher unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten abschnittsweise überprüft werden.
- Zusätzliche gute Querungen sowie geringere Fahrbahnbreiten würden diese Situation entspannen, da der Ring somit für FußgängerInnen und Radfahrende durchlässiger und ein Wechsel auf die richtige Seite an mehr Stellen möglich wäre. Die Wahrnehmung attraktiver Radfahrangebote in Verkehrsrichtung wird dadurch einfacher und die Benutzung der Gehwege in Gegenrichtung reduziert. RadfahrerInnen gehören grundsätzlich nicht auf den Fußweg. Dies gilt erst recht im zentralen Kern der Stadt, im innerstädtischen Bereich. Entsprechende Radfahrangebote auf der Fahrbahn sind daher notwendig.

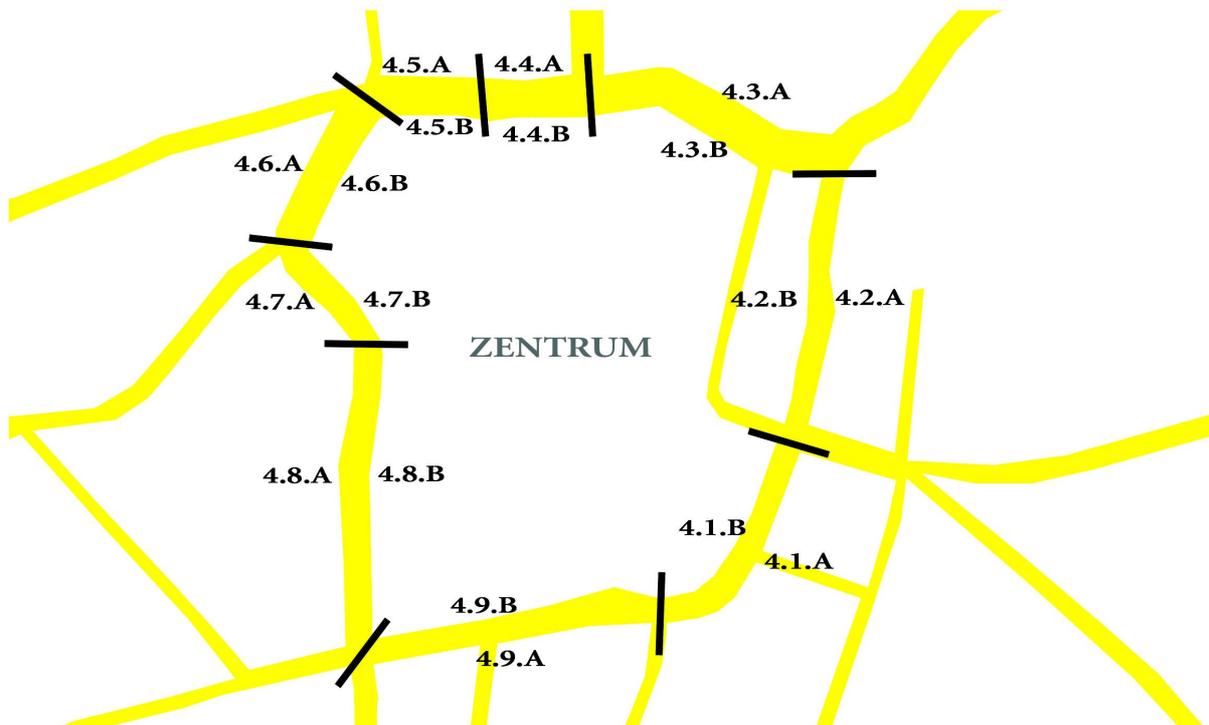
4 Analyse und Vorschlag zum Innenstadtring

Die Übersichten auf den folgenden Seiten enthalten:

- den Bestand der momentanen Radverkehrsführung,
- den Vorschlag des ADFC zur zukünftigen Radverkehrsführung,
- Anmerkungen zum Vorschlag der Stadt,

zu den jeweiligen Teilabschnitten des – inneren und äußeren – Innenstadtrings:

4.1 Abschnitt Grünewaldstraße – Grimmaischer Steinweg.....	10
4.2 Abschnitt Grimmaischer Steinweg – Wintergartenstraße.....	11
4.3 Abschnitt Wintergartenstraße – Gerberstraße.....	12
4.4 Abschnitt Gerberstraße – Löhrstraße.....	13
4.5 Abschnitt Löhrstraße – Knoten Ranstädter Steinweg.....	15
4.6 Abschnitt Knoten Ranstädter Steinweg – Käthe-Kollwitz-Straße.....	16
4.7 Abschnitt Käthe-Kollwitz-Straße – Gottschedstraße.....	17
4.8 Abschnitt Gottschedstraße – Karl-Tauchnitz-Straße.....	18
4.9 Abschnitt Knoten Tauchnitzbrücke – Grünewaldstraße.....	19



Innenstadtring - Außenseite:

- 4.1.A: Grünewaldstraße – Grimmaischer Steinweg
- 4.2.A: Grimmaischer Steinweg – Wintergartenstraße
- 4.3.A: Wintergartenstraße – Gerberstraße
- 4.4.A: Gerberstraße – Löhrstraße
- 4.5.A: Löhrstraße – Knoten Ranstädter Steinweg
- 4.6.A: Knoten Ranstädter Steinweg – Käthe-Kollwitz-Straße
- 4.7.A: Käthe-Kollwitz-Straße – Gottschedstraße
- 4.8.A: Gottschedstraße – Karl-Tauchnitz-Straße
- 4.9.A: Tauchnitzbrücke – Grünewaldstraße

Innenstadtring - Innenseite:

- 4.1.B: Knoten Augustusplatz bis Universitätsstraße bzw. Petersstraße
- 4.2.B: Abschnitt Wintergartenstraße – Augustusplatz
- 4.3.B: Hallesches Tor – Wintergartenstraße
- 4.4.B - 4.6.B: Runde Ecke – Knoten Goerdeler Ring - Hallesches Tor
- 4.8.B: Gottschedstraße – Karl-Tauchnitz-Straße
- 4.9.B: Petersstraße – Karl-Tauchnitz-Straße

4.1 Abschnitt Grünewaldstraße – Grimmaischer Steinweg

4.1.A Außenseite des Rings: Grünewaldstraße – Grimmaischer Steinweg	
momentaner Bestand	<ul style="list-style-type: none"> • Radwegführung auf nicht straßenbegleitendem Weg • Querung Goldschmidtstraße: zu hoher Bordstein und winklige Wegeführung
Vorschlag des ADFC	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen auf der rechten Fahrspur führen. • Höhe Europahaus: <ul style="list-style-type: none"> • Spurwechsel in rechte Geradeausspur für geradeaus fahrende Radfahrer • rechts abbiegende Radfahrende verbleiben in Rechtsabbiegespur, möglicher Wechsel auf Radweg am Grimmaischen Steinweg • Für Radfahrende, die nicht auf der Fahrbahn fahren wollen, ist die Radfahrmöglichkeit wie vorhanden vorzuhalten und wo ein straßenbegleitender Gehweg vorhanden ist „Rad frei“ einzurichten.
Anmerkungen zum Vorschlag der Stadt	<ul style="list-style-type: none"> • Der Wechsel von der Fahrbahn auf den Gehweg am Europahaus gemäß SBV führt am Knoten am Aufstellbereich Richtung Augustusplatz zum Konflikt zwischen wartenden FußgängerInnen und RadfahrerInnen und RadfahrerInnen in Richtung Querung Grimmaischer Steinweg. • Gegenüber auf der Nordseite des Grimmaischen Steinwegs: wieder Konflikt auf engem Aufstellbereich und zusätzlich einengende Litfassäule. • Aus dem SBV-Vorschlag ist eine Realisierung einer konfliktfreien Querung am Knoten nicht gewährleistet.

4.1.B Innenseite des Rings: Knoten Augustusplatz bis Universitätsstraße bzw. Petersstraße	
momentaner Bestand	<ul style="list-style-type: none"> • Bis hinter Gewandhauszufahrt keine Radfahrmöglichkeit, danach gemeinsamer Geh-/Radweg.
Vorschlag des ADFC	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen führen.
Anmerkungen zum Vorschlag der Stadt	<ul style="list-style-type: none"> • Der Radverkehr kann durchgehend auf der Fahrbahn und nicht nur bis zur Gewandhauszufahrt auf der Fahrbahn geführt werden, da Kfz-Verkehr hinter der Gewandhauszufahrt keinen Zuwachs erfährt. • Gehweg mit Rad frei

4.2 Abschnitt Grimmaischer Steinweg – Wintergartenstraße

4.2.A Außenseite des Rings: Grimmaischer Steinweg – Wintergartenstraße	
momentaner Bestand	<ul style="list-style-type: none"> • Vorhandener Radweg.
Vorschlag des ADFC	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen auf der rechten Fahrspur führen. • Benutzungspflicht für Radweg aufheben. • Für Radfahrstreifen: vorhandene Insel in Wintergartenstraße einkürzen und Radfahrstreifen bis Hahnenkamm führen. • Radverkehr Richtung Westen in vorhandenen Furten über die Wintergarten- und Brandenburger Straße führen und nach der Mittelinsel von der Furt aus in die Fahrbahn mit Radfahrstreifen einführen. • Radfahrstreifen in rechter Spur auf der Fahrbahn kann auch etwas später beginnen, besser jedoch Markierung vor der Furt auf die Fahrbahn, um Kfz auf beginnenden Radfahrstreifen aufmerksam zu machen. • Benutzungspflicht auf dem vorhandenen Radweg aufheben und als anderen Radweg vorhalten.
Anmerkungen zum Vorschlag der Stadt	<ul style="list-style-type: none"> • Kein straßenbegleitender Radweg vorhanden. • Einbindung des Radverkehrs in den vorhandenen Radweg vor dem Knoten nach örtlichen Gegebenheiten nicht möglich.

4.2.B Innenseite des Rings: Abschnitt Wintergartenstraße - Augustusplatz	
momentaner Bestand	<ul style="list-style-type: none"> • Vorhandener gemeinsamer Geh-/Radweg.
Vorschlag des ADFC	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen führen. • Rechtsabbiegespur am Knoten Augustusplatz kann aufgelassen werden, dafür kann der Radfahrstreifen über den Knoten geführt werden. • Fahrbahnaufteilung: 2 links und 2 rechts Abbiegespuren und Radfahrstreifen geradeaus. • Linksabbiegende RadfahrerInnen sollen indirekt abbiegen, über die vorhandene Furt hinter dem Knoten. • Gehweg Rad frei einrichten.
Anmerkungen zum Vorschlag der Stadt	<ul style="list-style-type: none"> • Zu schmaler gemeinsamer Geh-/Radweg. • Rechts abbiegende Kfz-Spur nicht erforderlich. Tiefgarage kann direkt vom Georgiring aus erreicht werden. • Busse aus westlicher Richtung zur Goethestraße können diese über Brühl- und Ritterstraße erreichen.

4.3 Abschnitt Wintergartenstraße – Gerberstraße

4.3.A Außenseite des Rings: Wintergartenstraße – Gerberstraße	
momentaner Bestand	<ul style="list-style-type: none"> • Vorhandener Radweg, gemeinsamer Geh-/Radweg, Gehweg Rad frei.
Vorschlag des ADFC	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen führen. • Vorhandener Radweg (straßenbegleitender aus Brandenburger Straße) vor der Fußgängerampel Ostseite Hauptbahnhof in den Radfahrstreifen einbinden. • Am Knoten Gerberstraße rechte Rechtsabbiegespur auflassen. • Radfahrstreifen auf vorhandene Insel führen und in der Furt Gerberstraße queren. • Querung Rechtsabbieger Kfz mit Radfahrstreifen realisieren: Aus der Furt über die Kfz-Rechtsabbiegespuren Radverkehr in die Fahrbahn führen mit Radfahrstreifen. • Gehweg Rad frei einrichten, Benutzungspflicht für Radweg aufheben und als anderen Radweg vorhalten.
Anmerkungen zum Vorschlag der Stadt	<ul style="list-style-type: none"> • Gestaltung und Führung der Radverkehrsanlage ist aus der Stadtplan-skizze nicht erkennbar.

4.3.B Innenseite des Rings: Hallesches Tor – Wintergartenstraße	
momentaner Bestand	<ul style="list-style-type: none"> • Im ersten Teil kein straßenbegleitender Radweg vorhanden und kein Angebot für Radverkehr, zwischen Goethestr. und Wintergartenstr. gemeinsamer Geh-/Radweg. • Für Ortsunkundige Wegsuche problematisch.
Vorschlag des ADFC	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen führen. • Alternative Variante: Insel Höhe Goethestraße wegnehmen für Auffahrt Radverkehr auf gemeinsamen Geh-/Radweg. • Gehweg wo vorhanden als Gehweg Rad frei einrichten bei Radfahrstreifen auf der Fahrbahn.
Anmerkungen zum Vorschlag der Stadt	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinsamer Geh-/Radweg konfliktreich für FußgängerInnen und RadfahrerInnen. • Schlechte Aufenthaltsqualität, Gehweg wird offensichtlich deshalb weitgehend gemieden.

4.4 Abschnitt Gerberstraße – Löhrrstraße

4.4.A Außenseite des Rings: Gerberstraße – Löhrrstraße	
momentaner Bestand	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinsamer Geh-/Radweg ist sehr schmal, konfliktrüchtig.
Vorschlag des ADFC	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen führen. • Überführung des Radverkehrs auf die Fahrbahn mit SVB abstimmen, da auch SVB diese Führung vorsieht. • Gehweg Rad frei einrichten.
Anmerkungen zum Vorschlag der Stadt	<ul style="list-style-type: none"> • Überführung des Radverkehrs auf die Fahrbahn und in der Fahrbahn ist aus der Stadtplanskizze nicht erkennbar.

4.4.B Innenseite des Rings: Runde Ecke – Knoten Goerdeler Ring- Hallesches Tor	
momentaner Bestand	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinsamer Geh-/Radweg und Fahrradstraße sind nicht staßenbegleitend.
Vorschlag des ADFC	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen führen. • Richtungsverkehr zum Ranstädter Steinweg und in die Pfaffendorfer Straße vor dem Knoten in Höhe Mast (Trampelpfad vorhanden) auf den gemeinsamen Geh-/Radweg führen und dann weiter über die vorhandenen Furten über den Knoten. Für Radfahrende zur östlichen Seite des Ranstädter Steinwegs ist ein konfliktfreier Aufstellbereich zu schaffen. • Richtung Ring Fahrende weiter auf der Fahrbahn in äußerer Rechtsabbiegespur auf Radfahrstreifen. • Radverkehr aus dem Ranstädter Steinweg auf der Fahrbahn mit Vorbeifahrstreifen und Aufstellfläche in der Rechtsabbiegespur geradeaus für RadfahrerInnen und Einbindung in Radfahrstreifen aus dem Goerdelerring. • In der Knotenzufahrt von Süden werden 2 geradeaus Spuren auf 1 reduziert (in Pfaffendorfer Straße nur eine Spur vorhanden), damit kann Platz für Radfahrstreifen geschaffen werden Richtung Osten. • Ausfädelung zur jetzigen Fahrradstraße (an gleicher Stelle wird Radweg errichtet) beibehalten, aber Bordabsenkung auf Null. • Knoten Hallesches Tor: <ul style="list-style-type: none"> • Auf westlicher Knotenzufahrt Änderung der Fahrspuren: Eine von 3 Linksabbiegespuren auflassen, 2 Geradeausspuren und 1 Rechtsabbiegespur, und Radfahrstreifen geradeaus einrichten. • Weiterführung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sinnvoll, da kein Kfz-Verkehr-Zuwachs und Ausfädelung Radverkehr in gemeinsamen Geh-/Radweg wegen örtlicher Verhältnisse mit Gefährdungen verbunden. • Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh-/Radwegs zwischen „Runde Ecke“ und Richard- Wagner-Platz aufheben und Gehweg Rad frei ein-

4.4.B Innenseite des Rings: Runde Ecke – Knoten Goerdeler Ring- Hallesches Tor

	<p>richten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zwischen Richard-Wagner-Platz und Hallesches Tor bisherigen Radweg und künftigen im Zuge der Bebauung als anderen Radweg einrichten.
Anmerkungen zum Vorschlag der Stadt	<ul style="list-style-type: none"> • Schmalere gemeinsamer Geh-/Radweg von „Runder Ecke“ bis Knoten führt zu ständigen Konflikten und Gefahren, die durch Entlastung von sicheren RadfahrerInnen auf die Fahrbahn reduziert werden. • Die Fahrbahn in dem Abschnitt hat ausreichende Breite für 2 Kfz-Fahrspuren und einen Radfahrstreifen. • Knoten Hallesches Tor: Da 2 Geradeauspuren jeweils aus West und gegenwärtig auch aus Nord zugeführt werden, genügen 2 Richtung Osten, so dass eine Spur für den Radfahrstreifen Richtung Goethestraße verwendet werden kann.

4.5 Abschnitt Löhrrstraße – Knoten Ranstädter Steinweg

4.5.A Außenseite des Rings: Löhrrstraße – Knoten Ranstädter Steinweg	
momentaner Bestand	<ul style="list-style-type: none"> • Radweg.
Vorschlag des ADFC	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen führen. • Radverkehrsführung über den Knoten und Aufstellbereich schaffen vor der Furt über Ranstädter Steinweg. • Vorhandenen Radweg Benutzungspflicht aufheben und als anderen Radweg einrichten
Anmerkungen zum Vorschlag der Stadt	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Änderung Kfz-Belegung und Fahrbahnverhältnisse, deshalb Radverkehr weiter auf der Fahrbahn führen. Logisches Signal an Kfz-FahrerInnen.

4.5.B Innenseite des Rings: Runde Ecke – Knoten Goerdeler Ring- Hallesches Tor:	
siehe Abschnitt 4.4.B	
momentaner Bestand	siehe Abschnitt 4.4.B
Vorschlag des ADFC	siehe Abschnitt 4.4.B
Anmerkungen zum Vorschlag der Stadt	siehe Abschnitt 4.4.B

4.6 Abschnitt Knoten Ranstädter Steinweg – Käthe-Kollwitz-Straße

4.6.A Außenseite des Rings: Knoten Ranstädter Steinweg – Käthe-Kollwitz-Straße	
momentaner Bestand	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinsamer Geh-/Radweg.
Vorschlag des ADFC	<ul style="list-style-type: none"> • Vorzugslösung: Radverkehrsführung auf der Fahrbahn; Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh-/Radwegs aufheben. • Gehweg Rad frei einrichten (auch dafür Verbreiterung des Gehwegs auf mindestens 2,50m. • (Variante: Verbreiterung vorhandenen gemeinsamen Geh-/Radweg.)
Anmerkungen zum Vorschlag der Stadt	<ul style="list-style-type: none"> • Benutzungspflichtiger Geh-/Radweg mit vorhandener Breite ist inakzeptabel. Führt zu Konflikten zwischen FußgängerInnen und RadfahrerInnen. • Verbreiterung möglich und nötig auf mindestens 2,50 m. • Ab Gottschedstraße gemäß Vorschlag SVB Radverkehr auf der Fahrbahn, deshalb logisch, das auch hier zu tun, da keine anderen Verkehrsverhältnisse (kein Zuwachs an Kfz).

4.6.B Innenseite des Rings: Runde Ecke – Knoten Goerdeler Ring- Hallesches Tor	
siehe Abschnitt 4.4.B	
momentaner Bestand	siehe Abschnitt 4.4.B
Vorschlag des ADFC	siehe Abschnitt 4.4.B
Anmerkungen zum Vorschlag der Stadt	siehe Abschnitt 4.4.B

4.7 Abschnitt Käthe-Kollwitz-Straße – Gottschedstraße

4.7.A Außenseite des Rings: Käthe-Kollwitz-Straße – Gottschedstraße	
momentaner Bestand	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinsamer Geh-/Radweg.
Vorschlag des ADFC	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen führen. • Falls der Radverkehr im vorherigen Abschnitt nicht auf der Fahrbahn geführt wird, ist vor der Mittelinsel eine Markierung zur Reduzierung der überbreiten, rechten Fahrspur aufzubringen. • Nach der Insel beginnt dann im Schatten der Markierung der Radfahrstreifen, so dass Kfz-FahrerInnen hinlänglich vorher auf die Verhältnisse aufmerksam gemacht werden. • Ggf. andere Variante: am Ende des Geh-/Radweges ist vor der Käthe-Kollwitz-Straße ein Aufstellbereich in der überbreiten rechten Fahrspur einzurichten und danach weiter auf dem Radfahrstreifen. Zur Signalisierung ist eine Radfahrrampe einzurichten. Die Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh-/Radwegs ist aufheben und dafür Gehweg mit „Rad frei“ einzurichten.
Anmerkungen zum Vorschlag der Stadt	<ul style="list-style-type: none"> • Benutzungspflichtiger Geh-/Radweg mit vorhandener Breite führt zu Konflikten zwischen FußgängerInnen und RadfahrerInnen. • Führung auf Fahrbahn und Weiterführung auf Dittrich-Ring noch darstellen. • Ab Gottschedstraße gemäß Vorschlag SVB Radverkehr auf der Fahrbahn, deshalb logisch, das auch hier zu tun, da keine anderen Verkehrsverhältnisse (kein Zuwachs an Kfz). Von Gottschedstraße gemäß SBV Radverkehr.

4.7.B Innenseite des Rings - Abschnitt Runde Ecke – Knoten Goerdeler Ring-Hallesches Tor	
siehe Abschnitt 4.4.B	
momentaner Bestand	siehe Abschnitt 4.4.B
Vorschlag des ADFC	siehe Abschnitt 4.4.B
Anmerkungen zum Vorschlag der Stadt	siehe Abschnitt 4.4.B

4.8 Abschnitt Gottschedstraße – Karl-Tauchnitz-Straße

4.8.A Außenseite des Rings: Gottschedstraße – Karl-Tauchnitz-Straße	
momentaner Bestand	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinsamer Geh-/Radweg; zwischen Gottschedstraße und Alter Amtshof kein Radfahrangebot, danach bis Rudolphstraße kein straßenbegleitender Radweg vorhanden.
Vorschlag des ADFC	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen führen. • Ab Rudolphstraße den Radfahrstreifen in der rechten Fahrspur führen über den Knoten bis zu einem einzurichtenden Aufstellbereich in der Karl-Tauchnitz-Straße Richtung Osten, sowie Einrichten einer Radfahrampel auf der Mittelinsel Harkortstraße. • Alternative Variante: vorhandenen Radweg in der Karl-Tauchnitz-Straße Ecke Friedrich-Ebert-Straße bis zum Knoten fortsetzen als Radfahrstreifen und Aufstellbereich einrichten. Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh-/Radwegs zwischen Rudolphstraße und Karl-Tauchnitz-Straße aufheben und dafür Gehweg „Rad frei“ einrichten.
Anmerkungen zum Vorschlag der Stadt	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterführung Radverkehr auf Fahrbahn über Rudolphstraße hinaus bis Knoten Karl-Tauchnitz-Straße. • Warum von Gottschedstraße bis Amtshof auf der Fahrbahn gefahren werden kann, ab da aber, wo es auch Geschäfte gibt, sich RadlerInnen den Gehweg mit FußgängerInnen teilen sollen, ist nicht nachvollziehbar.

4.8.B Innenseite des Rings: Gottschedstraße – Karl-Tauchnitz-Straße	
momentaner Bestand	<ul style="list-style-type: none"> • Radfahrstreifen bis Lotterstraße, danach kein straßenbegleitender Radweg.
Vorschlag des ADFC	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen führen.
Anmerkungen zum Vorschlag der Stadt	<ul style="list-style-type: none"> • Wie Vorschlag: der Radverkehr auf der Fahrbahn ist mit Radfahrstreifen zu führen.

4.9 Abschnitt Knoten Tauchnitzbrücke – Grünewaldstraße

4.9.A Außenseite des Rings: Tauchnitzbrücke – Grünewaldstraße	
momentaner Bestand	<ul style="list-style-type: none"> Kein straßenbegleitender Radweg vorhanden.
Vorschlag des ADFC	<ul style="list-style-type: none"> Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen führen. Vor Knoten Grünewaldstraße Radfahrstreifen in der Rechtsabbiegespur mit Vorbeifahrstreifen zum Knoten mit Aufstellbereich für geradeaus fahrende RadfahrerInnen und für Rechtsabbieger. Alternative Radwegführung für RadfahrerInnen, die nicht auf der Fahrbahn fahren wollen – ein akzeptables Angebot machen.
Anmerkungen zum Vorschlag der Stadt	<ul style="list-style-type: none"> Von Tauchnitzbrücke bis Grünewaldstraße ist kein straßenbegleitender Radweg, somit keine Benutzungspflicht gegeben. LSA-Schaltung am Knoten Grünewaldstraße entsprechend anpassen.

4.9.B Innenseite des Rings: Petersstraße – Karl-Tauchnitz-Straße	
momentaner Bestand	<ul style="list-style-type: none"> Gemeinsamer Geh-/Radweg im Bereich Schillerpark, danach ab Petersstraße kein straßenbegleitender Radweg vorhanden.
Vorschlag des ADFC	<ul style="list-style-type: none"> Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen führen. Rechtsabbieger am Knoten K.-Tauchnitz-Brücke fahren in die Rechtsabbiegespur und weiter auf zu verbreiternden vorhandenen Radfahrstreifen. Geradeaus-Fahrende bleiben auf der Fahrspurbahn.
Anmerkungen zum Vorschlag der Stadt	<ul style="list-style-type: none"> Der gemeinsame Geh-/Radweg im Bereich des Schillerparks ist sehr problematisch wegen des hohen Konfliktpotentials (hoher Fuß- und Radverkehr), in Teilen nicht straßenbegleitend und somit nicht benutzungspflichtig. Er entspricht nicht den Anforderungen einer normgerechten Radverkehrsführung. Zwischen Tauchnitzbrücke und Friedrich-Ebert-Straße Gehweg „Rad frei“ vorhanden, Einfädelung in die Fahrbahn nach dem Knoten für Radfahrende wesentlich problematischer, als direkt auf der Fahrbahn zu fahren. Linksabbiegen in die Harkortstraße sollte unterbunden werden. Die Ziele werden über Petersteinweg und K.-Tauchnitz-Straße auch hinlänglich erreicht. SVB-Vorschlag problematisch, weil zweimal Fahrbahnen zu queren sind und die Radverkehrsführung umwegig ist.