

Stadtverwaltung Zwickau
Oberbürgermeisterin
Constance Arndt
PF 20 09 33
08009 Zwickau

Tel. 0375 578781
Fax 0375 597 1215
ute.gubick@arcor.de
<https://adfc-zwickau.de>

Stellungnahme des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs, Ortsgruppe Zwickau, zur veröffentlichten Präsentation des Radverkehrskonzeptes Zwickau

Zwickau, 20.12.2020

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

grundsätzlich begrüßt die ADFC-Ortsgruppe Zwickau die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Zwickau. Unsere Stellungnahme bezieht sich auf die im Internet auf www.zwickau.de veröffentlichte Präsentation des Konzeptes und nicht auf dessen Lang- oder Kurzfassungen, die uns nicht vorliegen.

Bei der Präsentation handelt es sich offenbar nur um eine verkürzte Darstellung der Hauptinhalte. Dabei enthalten die ersten 15 Seiten (von 45) die Ist-Analyse bzw. das Ergebnis der Onlineumfrage. Die restlichen 30 Seiten erscheinen uns für die Darstellung der wesentlichen Inhalte völlig unzureichend. (Im Vergleich dazu hatte z.B. die Präsentation für die Auftakt-Bürgerversammlung am 28.11.2016 insgesamt 92 Seiten.)

Im Folgenden möchten wir einige Kritikpunkte ansprechen.

Zum Aufbau eines Radverkehrskonzeptes:

Eine effiziente Radverkehrsförderung besteht aus den drei folgenden Teilen:

1. eine fahrradfreundliche Infrastruktur,
2. eine intensive Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit sowie
3. die Bereiche Service und Dienstleistungen.

Wenn auch der materielle und finanzielle Aufwand bei der Umsetzung dieser Elemente sehr unterschiedlich ist, müssen sie bei allen Planungen und Maßnahmen gleichwertig berücksichtigt werden (NRVP 2020, Seite 12).

Die Gleichwertigkeit dieser Teile ist in der Präsentation nicht erkennbar, wenn zum Beispiel auf Seite 21 von „Ergänzenden Maßnahmen“ gesprochen wird.

Zur Umsetzung der im Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen:

Wir vermissen in der Präsentation eine grobe zeitliche Abfolge der im Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen. Bewährt hat sich in anderen Städten und Gemeinden folgende Vorgehensweise:

Sofortmaßnahmen:

- Absenkung von Bordsteinen auf Fahrbahnniveau im Zuge von Radwegen (Tiefbord mit 0,0 cm Bordanschlag). Dies wird auch in den Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen verlangt.
- Fahrradfreundliche StVO-Beschilderung (z. B. Ausweisung von neuen und Erweiterung bestehender 30 km/h-Zonen, Öffnung der Einbahnstraßen in Nebenstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung, Kennzeichnung der durchlässigen Sackgassen, Zulassung des Radverkehrs auf Feld- und Waldwegen sowie in Parks),
- Grünanforderung durch den Radverkehr an allen Ampeln ermöglichen,
- Beginn des Baus von Fahrrad-Abstellanlagen an wichtigen Zielen (z. B. Stadtteilzentren, Bahnhofpunkten).
- Aufbau einer umfassenden Internetpräsentation „Radfahren in Zwickau“.

Die Sofortmaßnahmen sind kostengünstig, betreffen alle Stadtteile, haben gegenüber der Bevölkerung eine positive Außenwirkung und sind erfahrungsgemäß innerhalb von 2 bis max. 3 Jahren abgeschlossen.

Darüber hinaus hat es sich bewährt, die Maßnahmenpakete von Radverkehrskonzepten in kurzfristige Maßnahmen (bis in ca. 5 Jahren zu realisieren), mittelfristige (bis in ca. 10 Jahren) sowie langfristige Maßnahmen zu unterscheiden.

Dies ist auch ein wichtiger Beitrag zur Öffentlichkeitsarbeit. Damit weiß die Bevölkerung, wann sie mit welchen Verbesserungen im Radverkehrsnetz rechnen kann.

Wir erwarten mit der Fertigstellung der Radverkehrskonzeption eine derartige Zuordnung der Maßnahmen.

Zu den Kosten der im Konzept angesprochenen Maßnahmen:

Mit Erstaunen und Verwunderung fanden wir in der Präsentation keine Angaben über Kosten der geplanten Maßnahmen.

Deshalb bezieht sich der ADFC Zwickau auf die Empfehlungen des noch gültigen Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) 2020. Dieser empfiehlt für Einsteigerstädte der Radverkehrsförderung ein Investitionsvolumen von 8 – 18 Euro pro Einwohner und Jahr (Stand 2012).

Im neuen NRVP 3.0, der am 27.04.2021 in Hamburg vorgestellt wird, dürfte eine Verdoppelung des derzeit noch gültigen Investitionsvolumens empfohlen werden. Gründe sind vor allem die stark gestiegenen Baupreise. Für Einsteigerstädte wie Zwickau bedeutet es ein Investitionsvolumen von ca. 15 – 30 Euro pro Einwohner und Jahr.

Der ADFC Zwickau erwartet, dass Zahlen in dieser Größenordnung bzw. die Gesamtsumme von 1,35 – 2,7 Mio. Euro jährlich im Radverkehrskonzept genannt werden. Dabei liegen diese Zahlen noch am unteren Ende dessen, was immer mehr Städte in den Radverkehr investieren. Zum Beispiel sind es ab 2020 in Stuttgart und Berlin jeweils 40 Euro, Hamburg mehr als 50 Euro und Kassel 64 Euro pro Einwohner und Jahr.

Zum zukünftigen Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr (Modal-Split):

Ein wichtiges Hauptziel jedes Radverkehrskonzeptes ist die Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr. In der vorliegenden Präsentation finden wir zwar

aktuelle Modal-Split-Werte, aber keine Angaben, wie sich der Radverkehrsanteil in der Laufzeit des Radverkehrskonzeptes entwickeln soll.

Dieser Wert sollte mindestens doppelt so hoch sein wie der derzeitige Radverkehrsanteil im Bundesdurchschnitt (ca. 11 – 12 %). Als Erfahrungswert aus Radverkehrskonzepten anderer Einsteigerstädte gilt ein Radverkehrsanteil von 20 – 25 %.

Eine andere Erfahrung zeigt, dass ein Wert dieser Größenordnung auch finanzielle Konsequenzen hat. Mit dem Beschluss des Konzeptes durch die Politik wird der angestrebte Radverkehrsanteil beschlossen. Dieser kann aber nur durch die Bereitstellung entsprechender Finanzmittel erreicht werden.

Auch zum angestrebten Modal-Split erwarten wir konkrete Angaben.

Radverkehrsplanung als Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrsplanung:

Eine alleinige Radverkehrsförderung erhöht zwar den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr. Dieser geht aber größtenteils zu Lasten der anderen Verkehrsarten des Umweltverbundes und nur zum geringen Teil zu Lasten des Kfz-Verkehrs. Dies würde eine sehr teure Radverkehrsförderung werden, wenn zum Beispiel der ÖPNV nennenswert Fahrgäste an den Radverkehr verliert. Solche Erfahrungen mussten westdeutsche Städte machen, die in den 80er Jahren mit der Radverkehrsförderung anfangen. Aber damals waren diese Zusammenhänge noch nicht bekannt.

Heute ist bekannt, dass eine integrierte Verkehrsplanung notwendig ist, wenn ein grundlegender und nachhaltiger Wandel in der Verkehrsmittelwahl eintreten soll. Das bedeutet, dass im Grundsatz für alle Verkehrsarten des Umweltverbundes die Infrastruktur gleichermaßen ausgebaut werden muss, während im gleichen Umfang diejenige des Kfz-Verkehrs reduziert wird.

Über diese elementaren Zusammenhänge finden wir in der Präsentation keinen Hinweis.

Zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen:

Die Angaben zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes sind für uns nicht nachvollziehbar.

Um diese Angaben grob einschätzen zu können, bedienen wir uns der Internetseite www.stadtradeln.de. Unter den Ergebnissen 2020 finden wir in der Summe 115.343.683 geradete Kilometer, was einer Vermeidung von 16.956 t CO₂ entspricht. Folglich vermeiden ca. 6.800 geradete Kilometer den Ausstoß von 1 t CO₂.

Nun der Sprung nach Zwickau: Einer Reduzierung um 9 t CO₂ pro Tag (wie auf S. 41 angegeben) entsprechen ca. 60.000 geradete Kilometer. Da eine Fahrradfahrt im Durchschnitt 3,0 km lang ist, bedeutet dies in Zwickau ca. 20.000 zusätzliche Fahrradfahrten, die zuvor mit dem Kfz zurückgelegt wurden. Jeder Mensch legt täglich ca. 3,3 Wege zurück. Bei 90.000 Einwohnern sind es in Zwickau ca. 300.000 Wege täglich.

20.000 Fahrradfahrten entsprechen einem Anteil am Gesamtverkehr von 15 %, der wegen der CO₂-Reduzierung ausschließlich vom Kfz-Verkehr kommen soll.

Verkehrsverlagerungen vom Kfz-Verkehr zum Radverkehr im Geltungsbereich des Radverkehrskonzeptes setzen in dieser Größenordnung einen erheblichen Um- und Rückbau der Kfz-Infrastruktur (Fahrspuren, Stellplätze, Ampelsteuerungen usw.) voraus.

Der ADFC Zwickau würde eine Entwicklung in diese Richtung sehr begrüßen, erwartet aber im Radverkehrskonzept zunächst erst einmal nachvollziehbare Zahlen.

Zu den Details auf den einzelnen Seiten:

Zu 3.) Maßnahmenübersicht ab Seite 20:

Seite 21: Die Maßnahmenübersicht ist zwar nicht erschöpfend, aber gut.

Die Maßnahmen sollten gemäß der Vorgaben des NRVP und der Erfahrungen anderer Städte in folgende drei Spalten sortiert werden:

- In die Spalte „fahrradfreundliche Infrastruktur“ gehören alle baulichen und straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen.
- In die Spalte „Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit“ gehören zum Beispiel Verkehrssicherheitsarbeit, Verkehrserziehung, Fahrradaktionstage.
- In die Spalte „Service und Dienstleistungen“ kommen zum Beispiel Fahrrad-Codierung, Informationsmaterial generell, Fahrradmitnahme im ÖPNV,

wobei manche Themen auch spaltenübergreifend liegen. Damit würde auch der etwas befremdlich klingende Begriff „Ergänzende Maßnahmen“ entfallen.

Lobenswert ist die Absicht, zukünftig an der Initiative „Stadtradeln“ teilzunehmen und einen jährlichen Fahrrad-Aktionstag durchzuführen, weil damit eine erhebliche Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr erreicht werden kann.

Zu den Plänen ab Seite 22: Sie sind selbst für Menschen mit guten Ortskenntnissen schlecht lesbar. Dies gilt insbesondere für die Pläne auf den Seiten 31 und 32. Es fällt uns daher schwer, zu diesen Plänen eine qualitativ gute Stellungnahme abzugeben.

Zum Begriff „Prüfung“ bzw. „zu prüfende...“ in den Überschriften auf den Seiten 22 ff.: Prüfungen, zum Beispiel bei Variantenuntersuchungen und verkehrsrechtlichen Anordnungen sind Teile des normalen alltäglichen Verwaltungshandelns und müssen nicht noch auf vielen Seiten besonders hervorgehoben werden.

Das Radverkehrskonzept soll etwas Positives vermitteln, der Radverkehr und die anderen Verkehrsarten des Umweltverbundes sollen gefördert werden. Das Wort „Prüfung“ hat einen negativen Klang und konterkariert die positiven Absichten: „Wir möchten, aber ...“

Des Weiteren wurden viele der markierten Wege und Straßen im Rahmen der AG Rad in der Stadt Zwickau bereits einer Prüfung unterzogen.

Deshalb empfehlen wir sehr, dieses Wort ersatzlos zu streichen.

Zum Plan Seite 22 (Vorschläge für zu prüfende Maßnahmen – Übersicht):

Der Plan enthält mehrere falsche Darstellungen. Wir nennen hier stellvertretend einige Fälle:

- Der Stenner Marktsteig zwischen der Neuplanitzer Straße und der Kohlenstraße ist kein straßenbegleitender, sondern ein eigenständiger Radweg.
- Gleiches gilt für den Weg zwischen der Freiheitsstraße in Cainsdorf und dem Plotzschgrund: Zurzeit ist er noch ein Wanderweg.
- Der geplante Geh- und Radweg auf dem Bahndamm der ehemaligen Reinsdorfer Kohlenbahn wird kein straßenbegleitender Weg werden, weil sich am Bahndamm keine Straße befindet.

Einige geplante oder existierende Geh- und Radwege fehlen im Plan. Wir nennen hier nur drei Beispiele:

- S 290 (Crimmitschauer Straße) zwischen der Abzweigung nach Hartmannsdorf und der Stadtgrenze an der Dänkritzer Schmiede. Dieser Abschnitt wird im Auftrag des LASuV geplant.
- Radweg an der B 175 zwischen der Glauchauer Straße und der nördlichen Stadtgrenze. Dieser Weg existiert bereits.
- Voigtsgrüner Straße zwischen Rottmannsdorf und der Randsiedlung Ebersbrunn. Dieser Weg existiert bereits und wird rege genutzt. Die StVO-Beschilderung sollte ein Radfahren erlauben.

Wir empfehlen eine genaue Überprüfung der dargestellten und noch fehlenden Karteninhalte.

Seite 25 (Hauptnetz – Markierung Radfahrstreifen):

Der Plan und das Foto der Leipziger Straße widersprechen sich. Entweder wird der Plan um die Leipziger Straße ergänzt, oder es wird ein Foto zum Beispiel aus der Werdauer oder der Marienthaler Straße eingefügt.

Seite 28 (Grünrouten – Bau eigenständiger Radwege):

Große Zustimmung erhält von uns die durchgängige Radroute auf der ehemaligen Pöhlauer Kohlenbahn zum Hauptbahnhof und weiter entlang der Werdauer Bahn in Richtung Lichtentanne. Sie ist nach dem Mulderadweg die zweite Route, auf der man fast völlig ungestört vom Kfz-Verkehr die Stadt durchqueren kann. Ein Flussradweg und ein Bahn(damm)radweg - beide zusammen würden sich nach ihrer Fertigstellung touristisch hervorragend vermarkten lassen.

Seite 29 (Umgestaltung von Knoten):

Die dargestellte Führung des Radverkehrs auf dem rechten Bild des Knotens Crimmitschauer Straße / Horchstraße funktioniert nicht. Der Radverkehr muss sich tagsüber ständig durch Kfz-Schlangen quälen, die vor der Crimmitschauer Straße warten. Außerdem behindern wartende Kfz die Sicht des Radverkehrs auf den Gegenverkehr der Spur nach Norden, was zu vermehrten Unfällen führen wird. Die dargestellte Radverkehrsführung ist eine sehr schlechte Variante.

Wir empfehlen dringend, diesen Plan gegen einen anderen, zum Beispiel mit einem Kreisverkehr, auszutauschen. Wenn es um Menschenleben geht, darf auf die Befindlichkeiten einiger Politiker keine Rücksicht genommen werden.

Den Umbau der Knotenpunkte „Horchstraße/Crimmitschauer Straße“ und „Äußere Dresdner Straße/Lerchenweg“ mit erhöhter Priorität anzugehen, ist (aufgrund der dort bereits angrenzenden Radverkehrsanlagen) nachvollziehbar und unterstützenswert. Sollte sich das Konzept jedoch nur auf diese beiden Kreuzungen beschränken (siehe S. 29), so wäre dies unzureichend.

Seiten 30 – 32 (Nebennetz):

Wir vermissen Darstellungen von bzw. Äußerungen zu Fahrradstraßen vollständig. Zum Beispiel halten wir folgende Straßenzüge zur Einrichtung von Fahrradstraßen geeignet:

- Franz-Mehring-Straße: zwischen der Friedrich-Engels-Straße und der Gudrunstraße,
- August-Bebel-Straße: vollständig, als wichtige Maßnahme der Schulwegsicherung,
- Straßenzug Heckenweg – Julius-Seifert-Straße: vollständig,
- Wilhelm-Busch-Straße: vollständig.

Seiten 31 und 32 (Freigabe weiterer Einbahnstraßen):

Die Karten und deren Inhalte sind kaum lesbar. Statt der roten und grünen Dreiecke empfehlen wir Linien.

Die Karten sind auch zu aktualisieren. Die August-Bebel-Straße beiderseits der Kolpingstraße wurde 2019 für den Radverkehr geöffnet. Auch sollte der obere Abschnitt der Gutenbergstraße (Fertigstellung November 2020) grün dargestellt werden.

Seite 32 (Freigabe weiterer Einbahnstraßen):

Das Bild 2 ist ein unglücklich gewähltes Foto. Es stellt die untere Windbergstraße zu einem Zeitpunkt dar, als wegen einer angrenzenden Baumaßnahme die Einbahnstraße vorübergehend aufgehoben wurde. Pkw parken in beiden Richtungen. Wir empfehlen, das Foto entweder gegen ein aktuelles oder gegen eines der oberen Döhnerstraße auszutauschen. (Dabei möchten wir darauf hinweisen, dass der ADFC schon mehrfach die Freigabe der Döhnerstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr forderte.)

Seite 33 (Empfehlungen für Maßnahmenprioritäten):

Auf dem Plan fehlt die Darstellung der Muldestraße zwischen der Bockwaer Kirche und der Cainsdorfer Brücke. Die B 93 ist für den Radverkehr die einzige ganzjährig zu befahrende Verbindung von und nach Wilkau-Haßlau, da der Mulderadweg häufig wochen- oder gar monatelang vereist ist.

Wir empfehlen, die Radverkehrsanlagen an der B 93 mindestens in die 2. Priorität, besser noch in die erste Priorität aufzunehmen.

Seite 34 (Sofortmaßnahme - Fahrradparken):

Für das Fahrradbügelprogramm ist aufzuzeigen, an welchen „öffentlichen Plätzen“ Fahrradbügel aufgestellt werden sollen und nach welchen Kriterien Arbeitgeber dabei unterstützt werden. Auch ist hier darzustellen, wie viele Fahrradbügel pro Jahr neu zu errichten sind.

Zu 4.) Umsetzungsstrategie:

Seite 44 (Fazit – Voraussetzungen):

Der dritte Satz (Radverkehr in Stadtentwicklung einbeziehen) ist aus unserer Sicht ein sehr „schwammiger“ Satz. Er stellt keine Verbesserung des Ist-Zustandes dar. Aus unserer Erfahrung sollte stattdessen folgender Satz eingefügt werden: „Die Stadtentwicklung muss die Bedürfnisse der Verkehrsarten des Umweltverbundes vorrangig vor denen des Kfz-Verkehrs berücksichtigen.“

Zu Radschnellwegen:

Die sächsische Radverkehrskonzeption enthält einen Radschnellweg Werdau – Zwickau. Über eine Fortführung dieser leistungsfähigen Infrastruktur in Richtung Innenstadt vermissen wir Aussagen, ebenso in andere Richtungen, zum Beispiel über die Muldestraße in Richtung Wilkau-Haßlau oder in Richtung VW-Werk und Glauchau.

Wir wissen, dass Radschnellwege mit ihren vorgeschriebenen Regelquerschnitten im innerstädtischen Raum nur sehr schwer zu realisieren sind. Deshalb planen zahlreiche Städte sogenannte Vorrangrouten mit geringeren Querschnitten, die aber genauso leistungsfähig sein müssen.

Bevorzugt werden zum Beispiel Hauptverkehrsstraßen mit Radfahrstreifen von 2 Meter Breite, Radwege auf ehemaligen Bahndämmen oder im Zuge von Fahrradstraßen.

Fazit:

In Anbetracht der seit 2015 laufenden Vorbereitung und 18 Monate laufenden Erstellung des Konzeptes ist die Präsentation der Resultate sehr enttäuschend. Dass nach dieser langen Umsetzungszeit für die Bürgerbeteiligung lediglich 14 Tage eingeräumt werden - und dies in der hektischen Vorweihnachtszeit - , das zeugt von fehlendem Interesse an der Meinung der tatsächlich Fahrradfahrenden. Wir fordern deshalb eine Bürgerbeteiligung, die ihrem Namen wirklich gerecht wird – unter Vorlage des vollständigen Radverkehrskonzeptes und mit einer mindestens 4-wöchigen Auslegung.

Mit freundlichen Grüßen



ADFC Zwickau, Sprecherin der Ortsgruppe