

Stellungnahme der Klima-Initiative Taucha zum Radwegekonzept Taucha (städtischer Teil):

„Grundsätze für die Gestaltung des Tauchaer Radverkehrsnetzes und aufgeführte Maßnahmen klaffen noch zu weit auseinander“

Taucha, 29.10.2021

Das Radwegekonzept der Stadt Taucha listet die Konflikte für den Radverkehr in der Stadt im Großen und Ganzen auf. Auch auf Problembereiche und problematische Führungsformen wird in dem Papier ausführlich hingewiesen. Vielen herzlichen Dank an alle Beteiligten!

Die im Konzept aufgeführten Grundsätze für die Gestaltung des Radverkehrs im Speziellen in Taucha unterstützen wir ebenfalls:

- Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr
- Erhöhung der Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr
- Erhöhung des Fahrkomforts für den Radverkehr
- Erhöhung der sozialen Sicherheit für den Radverkehr

Zwischen diesen Grundsätzen und den im Konzept dargestellten Maßnahmen klafft jedoch noch eine zu große Lücke.

Die Klima-Initiative Taucha nimmt mit folgenden Punkten zum Tauchaer Radwegekonzept Stellung:

1 Fehlen von zeitlichen Einordnungen

Als problematisch sehen wir an, dass es keinerlei zeitliche Einordnung (Ausnahme Sofortmaßnahmen) gibt und lediglich Priorisierungen aufgeführt werden.

So findet sich zum Beispiel das Vorhaben „Graßdorfer Str.“ zwischen Bahnübergang und Matthias-Erzberger-Str. mit dem Neubau eines einseitigen Geh- Radweges schon im Konzept 2008. Geschehen ist seitdem noch nichts.

Wir halten es für sinnvoll, dass schon im Radwegekonzept festgelegt wird, was zeitnah an Lückenschlüssen oder anderen kleineren, aber sehr wirkungsvollen Maßnahmen umgesetzt werden könnte, die nicht so viele Kosten verursachen würden.

2 Priorität sichere Rad-Schulwege

Sichere und schnellere Radwege für Schülerinnen und Schüler sollten an erster Stelle stehen. Auf den Schulwegen gibt es zwar eine Vielzahl von Radwegen im Sinne von Teilstrecken, aber einen wirklich durchgängigen und sicheren Radweg gibt es zu keiner der Tauchaer Schulen.

Kommentiert [1]: Hier wäre ich etwas höflicher, daher mein Formulierungsvorschlag.

- Wir schlagen vor, dass es für jede Schule eine Analyse darüber gibt, wie viele Schüler*innen mit dem Rad kommen und welche Wege sie benutzen. Dies könnte über eine Verkehrszählung oder Umfragen an den Schulen erfasst werden.
- Wir schlagen konkret vor, die Maßnahme Tab. 5 B5 (Radweg Matthias-Erzberger-Str. ab Kreisverkehr bis Graßdorfer Str. von Priorität 2 auf 1 zu setzen.
- Außerdem sollte die Stadt darauf dringen, dass der für die Geschwister-Scholl-Str. verantwortliche Landkreis Nordsachsen den für 2023 geplanten Radwegebau vorzieht.
- Der im Konzept bezeichnete Gefahrenschwerpunkt am Kreuzungspunkt Geschwister-Scholl-Str., Wurzener Str. und Gartenstraße ist um den Bereich Grundschule am Park zu erweitern und entsprechende Maßnahmen zu planen.
- Die Gymnasien in Taucha und in Borsdorf werden durch Jugendliche aus beiden Orten besucht. Daher sollten Landkreis übergreifende Schritte gehen, um das Radwegenetz beider Gemeinden zu verbinden.
- Ein bislang im Konzept nicht berücksichtigter Gefahrenpunkt ist die Überquerung der B87 auf der Höhe Graßdorfer Straße. Viele Schülerinnen und Schüler müssen die B87 hier queren, um über die Glockentiefe schnell und sicher Richtung Schulen zu kommen. Auch wenn dafür die Stadt nicht zuständig ist, muss eine Lösung gefunden werden.

3 Gleichberechtigte Aufteilung des Verkehrsraums

Wir fordern die Stadt auf, den Verkehrsraum in Taucha gleichberechtigt auf alle Verkehrsteilnehmer*innen (Auto-, Radfahrende (einschließlich Lastenradfahrende) und Fußgänger aufzuteilen.

Laut Konzept verfügt Taucha derzeit über ein kommunales Straßennetz von 78km Ortsstraßen. Radwege und gemeinsame Geh- und Radwege, die nicht entlang von Straßen verlaufen, haben dagegen lediglich eine Länge von 5,7 km. Darüber hinaus wird der Radverkehr zu oft mit dem Fußgängerverkehr auf Fußwegen zusammengelegt (Vgl. auch Punkt 5.), während die Straßen für Autos reserviert sind.

Da zu erwarten und zu wünschen ist, dass der Anteil der Radfahrenden (auch mit E-Bikes und Lastenrädern) ansteigt, sollte die Nutzung von Auto-Straßen durch Radfahrende mit Schutzstreifen/Angebotsstreifen oder Radfahrstreifen in viel stärkerem Maße berücksichtigt werden.

Ein Schwerpunkt bei den ungleich verteilten Verkehrsräumen ist die Innenstadt. Hier sind Autos absolut bevorzugt. Im Konzept S. 38 heißt es dazu: *„Da der Marktbereich durch den Kfz- und Schwerverkehr belastet ist und somit eine Gefahr für Fußgänger und Fahrradverkehr besteht, kann eine Umleitung des motorisierten Individualverkehrs im Bereich des Zentrums in Betracht gezogen werden. Der Bereich ist ein großer Zielbereich des Alltagsradverkehrs und zudem ein Schulweg.“*

Kommentiert [2]: Hier eine Dopplung mit Punkt 6 – hier

Leider wird in dem Konzept der Bereich Innenstadt nur im Zusammenhang mit Belägen betrachtet. Es gibt keine Vorschläge für eine verbesserte Radverkehrssituation.

4 Perspektive lebensfreundliche, verkehrsberuhigte Innenstadt

Die Innenstadt ist die Lebensader einer Stadt. Eine solche Lebensader ist die Leipziger Straße als zum und vom Markt führender Stadtraum in der Tauchaer Altstadt. Entlang der Straße sind fast alle Geschäfte, Restaurants und man gelangt auch an die nah gelegenen Sehenswürdigkeiten der Stadt, zu Schloss, Kirche, Rathaus und Park mit dem Schöppenteich.

Auf dieser Straße fahren die Autos und es gibt nur wenig Spielraum zum Bummeln. Auf den Fußwegen begegnet man häufig in beide Richtungen fahrenden Radfahrer, die die Benutzung der Straße scheuen oder dort gar nicht in ihre Richtung fahren dürfen. Da der Autoverkehr eher zu- als abnehmen wird (neue Wohngebiete), befürchten wir, dass Tauchas Innenstadt weiter an Attraktivität verlieren wird. Es ist auch nicht einzusehen, die Radfahrer auf den Radweg „An der Parthe“ zu verweisen, weg von Geschäften und Restaurants.

Als verkehrsberuhigte Zone (oder Fahrradstraße mit gemeinsamer Nutzung mit Kfz-Verkehr) könnte auf der Leipziger Straße in diesem Bereich (Schloßstr./Leipziger Str. bis Eilenburger Str./Dewitzer Str.) die Auto-Fahrbahn gleichberechtigt mit Fahrrädern genutzt und die beidseitigen Parkplätze auf ein Minimum reduziert werden. Die gewonnenen Räume links und rechts der Auto-Fahrbahn können für großzügige, barrierefreie Fußgänger-Bereiche, Stadtgrün und Freisitze der anliegenden Geschäfte, Restaurants und Cafes genutzt werden.

Zum Argument einer lebenswerten gesunden Innenstadt kommt noch ein weiteres. Im Zuge steigender Energiepreise und der stärkeren Ausbreitung der E-Bikes und Lastenräder werden sich sicher viel mehr Bürger*innen vornehmen, kürzere Strecken von bis zu 3 - 5 Kilometern mit dem Rad zu absolvieren. Aber dazu braucht es verkehrliche Voraussetzungen.

5 Fehler nicht zweimal machen: gemeinsame Geh- und Radwege vermeiden!

„Gemeinsame Geh- und Radwege“ erhöhen nicht die Geschwindigkeit und gewährleisten auch keine Sicherheit.

Ein Zeichen der ungleichen Verteilung des Verkehrsraums sind die vielen und von der Stadt offenbar bevorzugten gemeinsamen Geh- und Radwege. Auch im Maßnahmenplan taucht diese Führungsform am häufigsten auf. Wir fordern die Stadt auf, die geplanten Maßnahmen unter dem folgenden Gesichtspunkt noch einmal zu prüfen.

Im Konzept selbst wird gewarnt (S. 22), „Die gemeinsame Führung des Weges wird von der ERA (2010) unter folgenden Ausschlusskriterien **ausdrücklich nicht empfohlen**: intensive Geschäftsnutzung an Wegen, hohe schutzbedürftige Nutzergruppe (Menschen mit Behinderung oder Mobilitätseinschränkung, Kinder), **Hauptverbindungen des Radverkehrs**, starkes Gefälle (>3%), bei beengten

Kommentiert [3]: Hier auch ergänzt...

Kommentiert [4]: Dieser Absatz hier neu hinzugefügt.

Verhältnissen, angrenzende Hauseingänge oder Grundstückzufahrten, stark frequentierte Bus- und Straßenbahnhaltestellen (ohne gesonderte Wartefläche) und wenn der Radverkehrsanteil ein Drittel der Gehwegsnutzer überschreitet."

Da gemeinsame Geh- und Radwege benutzungspflichtig sind, sollte ihre Einrichtung besonders kritisch geprüft werden.

6 Stärkere Berücksichtigung von E-Fahrrädern und Lastenrädern

Künftig werden sicher auch in Taucha mehr Menschen auf Elektrofahrräder oder Lastenräder umsteigen. Das ist nach unserer Ansicht überhaupt nicht bei den Plänen berücksichtigt.

E-Bikes sind schneller unterwegs und Fußgänger werden in ihrer Sicherheit stark beeinträchtigt. Fahrende von Lastenrädern müssen sich laut Straßenverkehrsordnung auf den benutzungspflichtigen Radwegen bewegen. Das heißt, selbst auf ganz normalen Radwegen könnte es bald eng werden.

Ein weiterer Punkt sind Abstellmöglichkeiten für Lastenräder. Auch hier gibt es Nachholebedarf. Anfügen möchten wir hier, dass es auch der Attraktivität des Radverkehrs helfen würde, wenn man an viel befahrenen Orten öffentlich zugängliche Fahrradpumpen (die 24 Stunden benutzbar sind) aufstellt und auch für eine Lademöglichkeit für E-Bikes sorgt.

Zusammenfassend stimmen wir uneingeschränkt dem Motto des Konzeptes zu: **„Radwege müssen gebaute Einladungen sein“**

Allerdings setzt das Konzept noch zu wenige mutige Ansätze, um die Tauchaerinnen und Tauchaer einzuladen, auf das Auto zu verzichten und aufs Rad umzusteigen oder zu Fuß zu gehen. Gerade die zu erwartende Zunahme von E-Bikes und Lastenrädern finden wir nicht berücksichtigt.