

Radverkehrsanalyse Stadt Eilenburg

Oktober 2021

Bericht





Impressum

Oktober 2021

Auftraggeber:

Stadt Eilenburg, FB Bau und Stadtentwicklung
Marktplatz 1, 04838 Eilenburg

Ansprechpartner:

Daniel Zschau
Telefon: +49 3423 652 174
E-Mail: d.zschau@eilenburg.de

Bearbeitung:

StadtLabor Träger + Mothes GbR
Hinrichsenstraße 3
04105 Leipzig

Telefon: +49 341 21 11 800
E-Mail: kontakt@stadtlabor.de

Bearbeiter:

Tim Tröger
Eric Puttrowait
Elias Petruschke



Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung und Ziele.....	4	7.1 Bedeutung des Fahrrads im Straßenverkehr: SrV-Befragung	24	7.5.6 Schule und Erziehung	52
2. Methodisches Vorgehen	5	7.2 Radverkehrsverhalten aktuell	25	7.5.7 Radfahren in der Stadtverwaltung ..	53
3. Grundlagen.....	6	7.2.1 Zählung von Radfahrenden zwischen Eilenburg Ost und Mitte.....	26	7.5.8 Weitere Angebote.....	53
3.1 Lokale Planungsgrundlagen	6	7.2.2 Fahrradklimatest.....	27	8. Ausgesuchte Beispielmaßnahmen in Ansätzen	53
3.2 Fachliche Rahmenplanung.....	8	7.3 Bestand der Radverkehrsinfrastruktur.....	28	9. Zusammenfassung und Empfehlungen	62
3.3 Finanzausstattung	10	7.3.1 Bewertung von Zustand und Sicherheit der Wege für den Radverkehr	32	9.1 Handlungsschwerpunkte/Prioritäten	62
4. Online-Umfrage	11	7.3.2 Überörtliche Verbindungen.....	44	9.2 Nächste Schritte.....	62
4.1 Die Umfrage.....	11	7.3.3 Fahrradparken.....	46	Abbildungsverzeichnis	63
4.2 Methodik der Auswertung	11	7.3.4 Wegweisung.....	48	Fußnoten.....	63
4.3 Wer hat teilgenommen?.....	11	7.4 Serviceangebote	50		
5. Grundsätze und Ziele der Radverkehrsförderung	12	7.4.1 E-Bike/Pedelec-Infrastruktur	50		
5.1 Grundsätzliche Anforderungen an effektive Radverkehrsförderung	14	7.4.2 Verknüpfung mit dem ÖPNV	50		
6. Die Stadt Eilenburg im Überblick.....	15	7.4.3 Weitere Dienstleistungen	50		
6.1 Stadtgliederung	15	7.5 Öffentlichkeitsarbeit	51		
6.2 Verkehr	19	7.5.1 Analyse.....	51		
6.2.1 Überblick.....	19	7.5.2 Wertschätzung des Radverkehrs ..	51		
6.2.2 Kfz-Verkehr.....	19	7.5.3 Information und Kommunikation ..	52		
6.2.3 ÖPNV.....	21	7.5.4 Mitmachaktionen	52		
7. Analyse des Radverkehrs in Eilenburg	22	7.5.5 Kooperationen mit Akteuren aus dem Bereich Wirtschaft.....	52		



1. Aufgabenstellung und Ziele

Für die Stadt Eilenburg soll eine Analyse des städtischen Radverkehrs erarbeitet werden. Die sich seit dem bestehenden Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2008 veränderten Ansprüche und Begebenheiten sollen hierbei erfasst und analysiert werden. Diese Analyse kann gegebenenfalls Grundlage für eine aktualisierte Radverkehrskonzeption sein und dem anstehenden Leitbildprozess der Stadt Eilenburg dienen.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme und deren Analyse sollen die verkehrlichen Begebenheiten in Bezug auf alltägliches und touristisches Radfahren festgestellt und untersucht werden, inwiefern sich diese seit der letzten Analyse des Radverkehrs in Eilenburg vor zehn Jahren verändert haben. Hierbei werden neben den radverkehrlichen Anlagen, also Fahrradwegen, Wegweisungen und Abstellanlagen, auch Serviceleistungen und Kommunikationsinstrumente der Öffentlichkeitsarbeit untersucht. Dazu gehört unter anderem eine Bewertung der Verknüpfung von Radverkehr und Öffentlichem Personennahverkehr, Fahrradverleihsysteme und die Integration von E-Bikes/Pedelecs im Verkehrsnetz der Stadt. Außerdem wird der Stellenwert des Radfahrens in der Stadt Eilenburg im Vergleich zu anderen Fortbewegungsmöglichkeiten ermittelt.

Ziel soll es sein, eine Attraktivitätssteigerung des Verkehrsträgers Fahrrad durch ein durchgängiges und sicheres Radverkehrsnetz, gute Anbindungen, bedarfsgerechte Abstellmöglichkeiten und zugängliche Informationen zu erreichen.

Anhand der Ergebnisse der Analyse werden Handlungsbedarfe abgeleitet, um den Radverkehr in Eilenburg weiter zu unterstützen und zu fördern. Aufgezeigt werden Potenziale, um das Radfahren für die Bürger:innen, aber auch für Tourist:innen aller Altersgruppen attraktiv zu gestalten.

Ziele Der Analyse

- Überblick über die aktuelle Situation des Radverkehrs in Eilenburg
- Gutachterliche Bewertung von Defiziten und Potenzialen
- Beteiligung der Öffentlichkeit zur Erhebung von Meinungen und Wünschen
- Fachlich aufgearbeitete Handlungsbedarfe



2. Methodisches Vorgehen

Der Radverkehr wird integriert als Bestandteil des Mobilitätssystems betrachtet, welches wiederum eine Querschnittsbedeutung für alle Lebensbereiche hat.

Den Ausgangspunkt der Analyse bildet eine Zusammenstellung der vorhandenen Unterlagen zu Bestand und Planung des Radwegenetzes nach unterschiedlichen Kategorien. Eine aktuelle Übersicht hinsichtlich der bestehenden Radverkehrsanlagen, Wegequalität, Wegweisung, Abstellanlagen usw. wird erarbeitet. Zur Abschätzung von besonders wichtigen Radrouten sowie als Grundlage für eine Wegweisung werden relevante Quellen und Ziele im Stadtgebiet ermittelt und dargestellt.

Letztlich wird dieser Sachstand analysiert und bewertet, um in Form einer Stärken-Schwächen-Analyse die Grundlage für konzeptionelle Überlegungen zu bilden. Um auf weitere infrastrukturelle Problempunkte eingehen zu können, erfolgt auch eine Analyse der Unfalldaten im Bezug auf Radverkehr.

Für die Analyse der aktuellen Radverkehrsnutzung wird auf den Fahrradklimatest des ADFC sowie die SrV-Erhebung der TU Dresden der letzten Jahre zurückgegriffen. Hier kann auf Grundlage der Umfragen ein Stärken-Schwächen-Profil für den lokalen Radverkehr erstellt werden.

Ausgesuchte Beispielmaßnahmen werden in Ansätzen anhand von thematischen Schwerpunkten, die sich aus der Analyse speziell für Eilenburg ergaben, aufgezeigt:

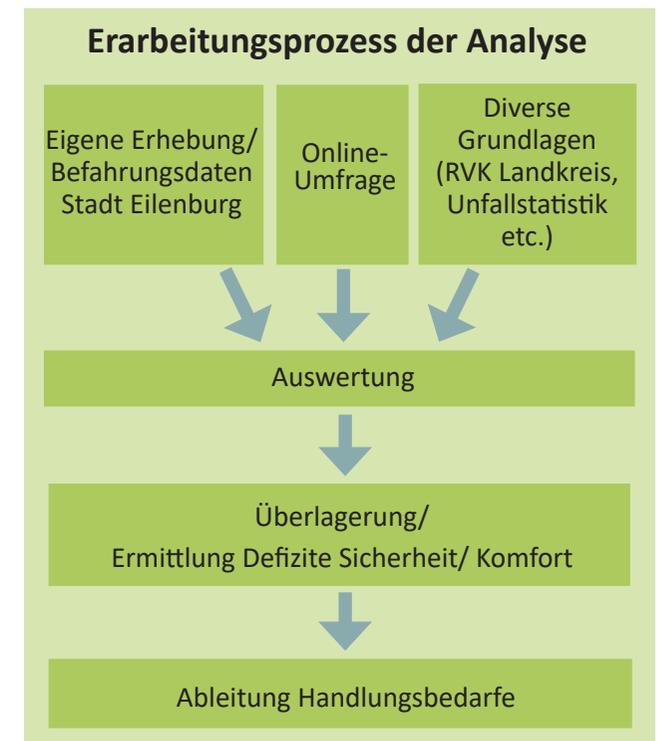
- **Schulen (Kinder)**
- **Schnittstellen ÖPNV**
- **Konflikte mit Fußverkehr**
- **Konflikte mit KFZ**
- **Touristischer Radverkehr**

Anhand dieser Beispiele können analog Lösungen ähnlichen Defizitstellen entwickelt werden.

Parallel wurden die Meinungen der Bürger:innen der Stadt Eilenburg in einer ausführlichen Online-Umfrage zum Thema Radverkehr erhoben und ausgewertet. Zudem wurde zum Handlungskomplex Öffentlichkeitsarbeit ein Experteninterview mit dem Zuständigen der Stadtverwaltung für Radverkehr, Herr Zschau, durchgeführt.

Fazit

Die Analyse zeigt Defizite und Potenziale auf, kann jedoch kein durchdachtes Zielnetz und nur in begrenztem Umfang systematische Lösungen bieten.





3. Grundlagen

3.1 Lokale Planungsgrundlagen

INSEK 2020

Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) aus dem Jahr 2020 sind zahlreiche Ziele und Maßnahmen aufgeführt, die den Radverkehr direkt oder indirekt betreffen. Daher dient das INSEK hervorragend als zentrale konzeptionelle Grundlage. Die Bandbreite und Tiefe der Verflechtungen des Radverkehrs mit allen Bereichen der Stadtentwicklung werden durch die integrierte Betrachtung deutlich. Zahlreiche Aspekte einer gesteigerten Lebensqualität in der Stadt stehen im Zusammenhang mit einem starken, attraktiven Radverkehrsangebot. Hinweise zum Radverkehr finden sich in den Bereichen Verkehr, Städtebau und Denkmalschutz, Wohnen, Umwelt und Tourismus. Diese werden im Folgenden als Zitate aus dem INSEK aufgelistet.

Ziele für den Radverkehr

- **Entwicklung eines attraktiven Radwegenetzes**
- zusammenhängendes Radwegenetz, Lückenschließungen
- Verbesserung und Ausbau des innerstädtischen Fuß- und Radwegenetzes
- Anbindung der Ortsteile an das Radwegenetz
- Barrierereduzierung
- Schaffung von Radverkehrsanlagen an den vorhandenen und zukünftig geplanten Straßen und Wegeverbindungen
- sichere Gestaltung durch bauliche und organisatorische Maßnahmen
- Erhalt und Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtzentrums sowie Anbindung der Ortsteile durch Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes vom Durchgangsverkehr (Geschwindigkeitsbeschränkung und Einschränkungen)
- Überarbeitung und Umsetzung Radwege- und Fußwegekonzept
- Verbesserung der Stadtqualität durch Förderung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr
- konfliktminimierte Verkehrssituation
- weitere Optimierung Stellplatzsituation (PKW / Fahrrad)
- weiterer Ersatz von Ampelanlagen durch Kreisverkehre
- angemessene Straßenraumausleuchtung
- Bereitstellung von E-Bike-Ladestationen an zentralen öffentlichen Knotenpunkten
- Ausbau von Radtourismus und Motorradtourismus
- Ausbau und Zertifizierung radfreundlicher Unterkünfte (z. B. nach Kriterien ADFC)

Konkrete Maßnahmenvorschläge

- Fahrradabstellanlage Bahnhof-Ost (Ausbau Schnittstelle)
- Radwegeverbindung von Hohenprießnitz nach Püchau, über Zschepplin und Eilenburg
- Ausbau Radweg (FEZ parallel zur Bahn oder Richtung OT Kospa-Pressen)

Folgende konkrete Straßenbaumaßnahmen werden im INSEK 2020 vorgeschlagen, deren Auswirkungen auf den Radverkehr zu berücksichtigen sind:

- Neubau Kreisverkehr Kreuzung Bernhardstraße/Nordring
- Neubau Kreisverkehr Kreuzung Torgauer Landstraße, Wurzener Landstraße, Ziegelstraße
- Neubau Kreisverkehr am Knotenpunkt Ziegelstraße, Sondergebiet Einzelhandel, inkl. Anpassung Straßenachsen und Fahrbahnränder und Neubau Bushaltestelle Ziegelstraße, inkl. Warterhalle
- Sanierung/Ausbau: Hallesche Straße ab Brunnerstraße, Schießstandweg, Rödgener Straße, Höhenweg (Hainichen), Hartmannstraße, Bahnhofstraße, Degenkolbstraße, Franz-Abt-Straße, Am Ehrenfriedhof, Zur Kämmerei, Mühlweg, Am Plan, Adolf-Damaschke-Straße, Uferstraße, Am Lehberg, Neue Welt



Weitere Allgemeine Ziele des INSEK mit Radverkehrsbezug

- **Erhalt und Verbesserung der Qualität des Überregionalen Verkehrsanschlusses:** Umsetzung der Ausbaumaßnahmen im regionalen Straßen- und Schienennetz und an klassifizierten Straßen im Stadtgebiet; Sicherung und Verbesserung des SPNV und des Regionalverkehrs im ÖPNV
- **Funktionale Anpassung der Straßenräume:** entwicklungsbezogener Ausbau/Sanierung des Straßennetzes; Umsetzung von Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und des Verkehrsflusses; barrierearme Erschließungsräume und ÖPNV-Haltestellen
- emissionsreduzierende Maßnahmen entlang der regionalen und überregionalen Verkehrsachsen und Durchgangsstraßen (z. B. Geschwindigkeitsbegrenzung, abrollgeräuscharme Fahrbahnoberflächen)
- Schaffung von Möglichkeiten für einen nachhaltigen Mobilitäts-Mix
- kurze Wege / gute Erreichbarkeit wohnquartiersbezogener Versorgungseinrichtungen
- Reduzierung motorisierter Verkehr in den Wohngebieten
- gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- **siedlungsstrukturtypische Gestaltung von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen:** Straßenbegleitgrün, Pflasterung der Fußwege, Erhöhung Aufenthaltsqualität durch Anpassung von Fußweg- und Straßenbreiten
- **Innenentwicklung vor Außenentwicklung/kompakte Stadt:** vorrangige Nutzung und Vermarktung von Flächenpotentialen im Innenbereich; Rückbau nicht mehr benötigter Bausubstanz; bedarfsgerechte Ausweisung neuer Siedlungsflächen
- Maßnahmen zur Vermeidung weiterer starker sozialer und altersstrukturelle Segregation
- Verbesserung der Infrastruktur durch Erhöhung des Anschluss- und Versorgungsgrades sowie eine bedarfsgerechte Fahrbahndeckenerneuerung
- gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Optimierung Stadtbusnetz), mit dem Rad und zu Fuß
- Vermeidung bzw. Rückbau von Versiegelungsflächen mit anschließender Begrünung
- Erhalt der Funktionen und Einrichtungen des Wohn- und Lebensstandortes zur Vermeidung von zusätzlichem Individualverkehr
- Räumliche Nähe zu Einrichtungen der Daseinsvorsorge (Bildung, Handel- und Dienstleistung, Soziales, Verwaltung, ÖPNV) für eine wohnortnahe Versorgung; bedarfsgerechte Anbindung (Infrastruktur, ÖPNV) dezentraler Siedlungslagen
- Hohe Aufenthalts-, Wohn- und Erlebnisqualität der Grün- und Freianlagen

Fazit

Das INSEK 2020 spricht sich vielfach entschieden für die Stärkung des Radverkehrs in Sinne einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung aus. Viele der Entwicklungsziele auch ohne direkten Bezug werden durch die Stärkung des Radverkehrs befördert, so z.B. die kompakte Stadt, die Emissionsreduzierung, oder die Aufenthaltsqualität.

Die Erreichung dieser Ziele, sofern sie nicht explizit im Radverkehrskonzept behandelt werden, wird ohne Weiteres befürwortet.

Die Entwicklung eines attraktiven Radwegenetzes wird im INSEK mit negativen finanziellen Auswirkungen kommentiert. Zunächst ist dieses Ziel in der Tat mit Kosten verbunden, langfristig sind diese aber mit dem enormen volkswirtschaftlichen Nutzen durch das Radfahren aufzuwiegen. Ein hoher Radverkehrsanteil spart vergleichsweise Kosten beim Bau und Wartung von Straßen durch weniger KFZ-Verkehr. Von gesteigerter Gesundheit und sauberer Luft profitiert die gesamte Bevölkerung und die Wirtschaft durch weniger Stau und krankheitsbedingte Arbeitsausfälle. Studien belegen, dass jeder in den Radverkehr investierte Euro sich mehrfach durch vermiedene Folgeschäden rentiert.^[1]



Radverkehrskonzeption (RVK) Eilenburg 2008

Neben dem INSEK bietet auch das bestehende Radverkehrskonzept von Eilenburg aus dem Jahr 2008 eine anschauliche Grundlage, um weitere Handlungsempfehlungen abzuleiten.

Im RVK 2008 wurden insbesondere bereits problembehaftete Schlüsselstellen des Radverkehrs in Eilenburg identifiziert und Maßnahmen formuliert. Diese Maßnahmen umfassen die Ausweisung und (Aus-)Bau neuer Radwege, wobei ein Schwerpunkt auf den Schüler:innenverkehr gelegt wurde und auch die Relevanz des Radtourismus bereits deutlich mit einbezogen wurde. Daneben wurden anhand der wichtigen Quell- und Zielorte maßgebliche verkehrliche Achsen ausgemacht. So besteht bereits ein durchdachtes Wegenetz, welches den aktuellen Rahmenbedingungen und Konzeptionen, wie dem SachsenNetz Rad (SNR), angepasst werden muss.

Die seitdem weiter gestiegene Bedeutung des Radverkehrs unterstreicht die Ansätze des RVK 2008 sowie die Erfordernis, diese weiterzuentwickeln.

3.2 Fachliche Rahmenplanung

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

Mit den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) liegt ein bundesweites Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb der Infrastruktur des Radverkehrs vor. Es stellt den Stand der Technik dar und fügt sich in die übrigen von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen bundesweiten Regelwerke ein. Die 2009 novellierte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) weist hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen ausdrücklich auf die ERA hin. Dies ist von besonderer Bedeutung, da die VwV-StVO zusammen mit der Straßenverkehrsordnung die Grundlage für die Arbeit der Straßenverkehrsbehörden bildet. Verkehrsplanung und Straßenverkehrsbehörden beziehen sich somit auf einheitliche Grundlagen.

Die ERA 2010 geben Hinweise zur Planung von Radverkehrsnetzen, stellen grundlegende Entwurfsanforderungen dar (z. B. Breiten, Radian, Oberflächenqualitäten) und stellen die Eigenschaften und Einsatzbereiche der einzelnen Führungsformen (z. B. Radweg, Radfahrstreifen, Fahrbahn) des Radverkehrs vor.

RASt

Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) stellt ein weiteres von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenes bundesweit gültiges technisches Regelwerk dar. Es zeigt die Zielsetzungen für die Planung von Stadtstraßen auf, die sich aus der Bewohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Städte ergeben und eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen. „Dabei wird es vielfach – vor allem in Innenstädten – notwendig sein, die Menge oder zumindest die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr zu fördern.“ (S. 15 RAST 06)

Radverkehrskonzeption Sachsen 2019

„Es geht darum, Mobilität ganzheitlich zu denken: Radverkehr als Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrs- und Stadtentwicklung und Teil einer multimodalen Mobilität.“ (S.3 Radverkehrskonzeption Sachsen 2019, Vorwort). Die Radverkehrskonzeption Sachsen 2019 enthält Ziele und Lösungen für die Entwicklung der Radverkehrsaktivitäten im Freistaat Sachsen. Wichtige Leitsätze sind hierbei u.a.:

- den Anteil des Radverkehrs bei der Nutzung von Verkehrsmitteln zu steigern
- die Bedingungen / Infrastruktur für den Radverkehr zu verbessern



- die Verkehrssicherheit zu erhöhen
- das SachsenNetz Rad zum Premiumnetz auszubauen
- die Digitalisierung auch beim Radverkehr voranzutreiben
- Lastenräder zu fördern
- die Verkehrswende herbeizuführen

Das Konzept erläutert in Kapitel 2.7 wie kommunale Radverkehrskonzepte in hohem Maße dazu beitragen, das Radverkehrsnetz weiter zu verdichten und spannt so den Bogen zum Radverkehrskonzept Zwickau. „Es obliegt in starkem Maße den Kommunen, die konkreten Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs in ihren Radverkehrskonzepten auszuarbeiten. Landkreise, Städte und Gemeinden sind die Hauptträger von infrastrukturbezogenen Maßnahmen für den Radverkehr. Die Kommunen sollen daher Netzplanungen sowohl für den Alltagsradverkehr als auch für den touristischen Radverkehr erstellen.“

Radverkehrskonzept Landkreis Nordsachsen (Fort-schreibung 2019)

Dies beinhaltet keine Aussagen zum innerörtlichen Radverkehr und wird deswegen nicht näher betrachtet.

Nationaler Radverkehrsplan (NRVP) 2020

Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) ist die Strategie der Bundesregierung zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Im NRVP enthalten sind Leit-

bilder, Themenschwerpunkte und konkrete Ziele, die Bund, Länder und Kommunen sowie weitere Akteure innerhalb ihrer Zuständigkeiten verfolgen.

„Der Radverkehr liefert mit seinen positiven Effekten auf die Umwelt, das Klima, die Lebensqualität in den

Städten und Gemeinden sowie die Gesundheit der Menschen Beiträge zu vielen aktuellen und zukünftigen verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Herausforderungen. [...] Der NRVP richtet sich allerdings nicht nur an den Bund, sondern maßgeblich auch an die Länder und die Kommunen.“ (S. 7 NRVP 2020)

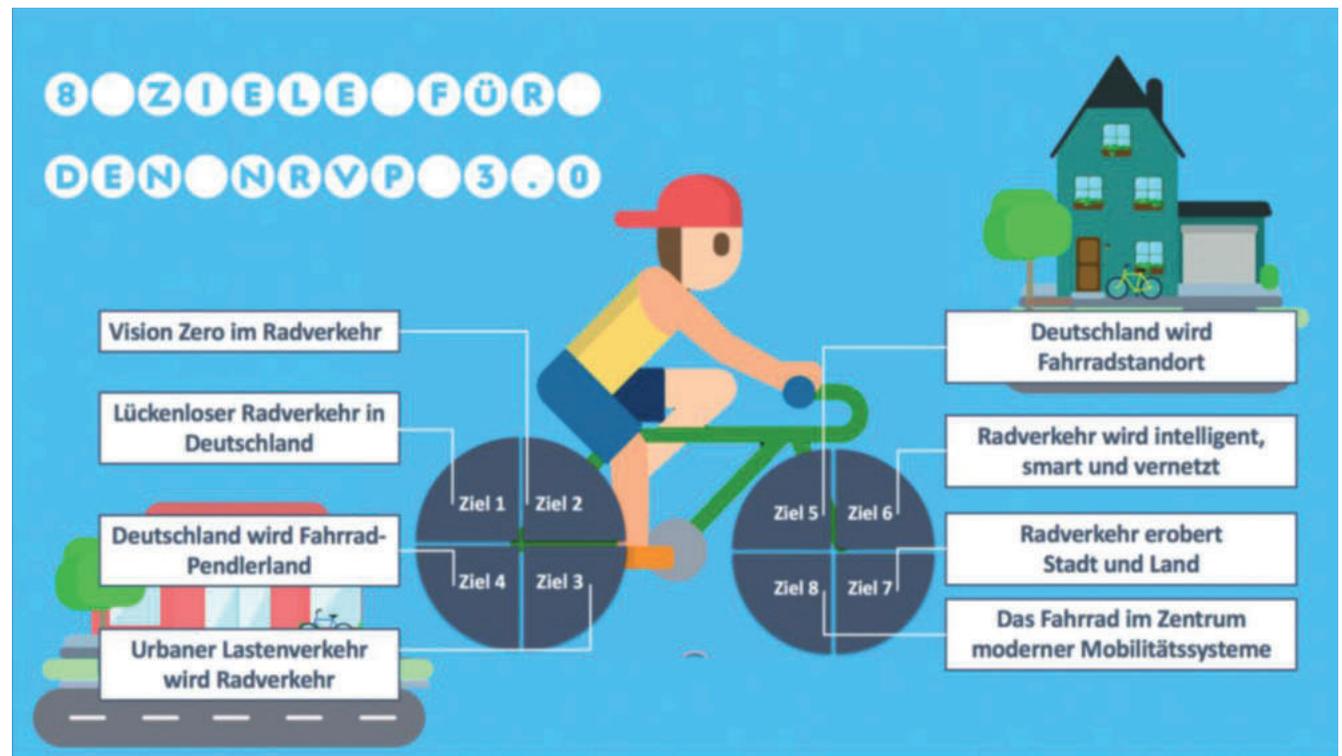


Abb. 1 Leitziele des NRVP 3.0, teilweise mit direktem Bezug zu kommunalem Radverkehr



3.3 Finanzausstattung

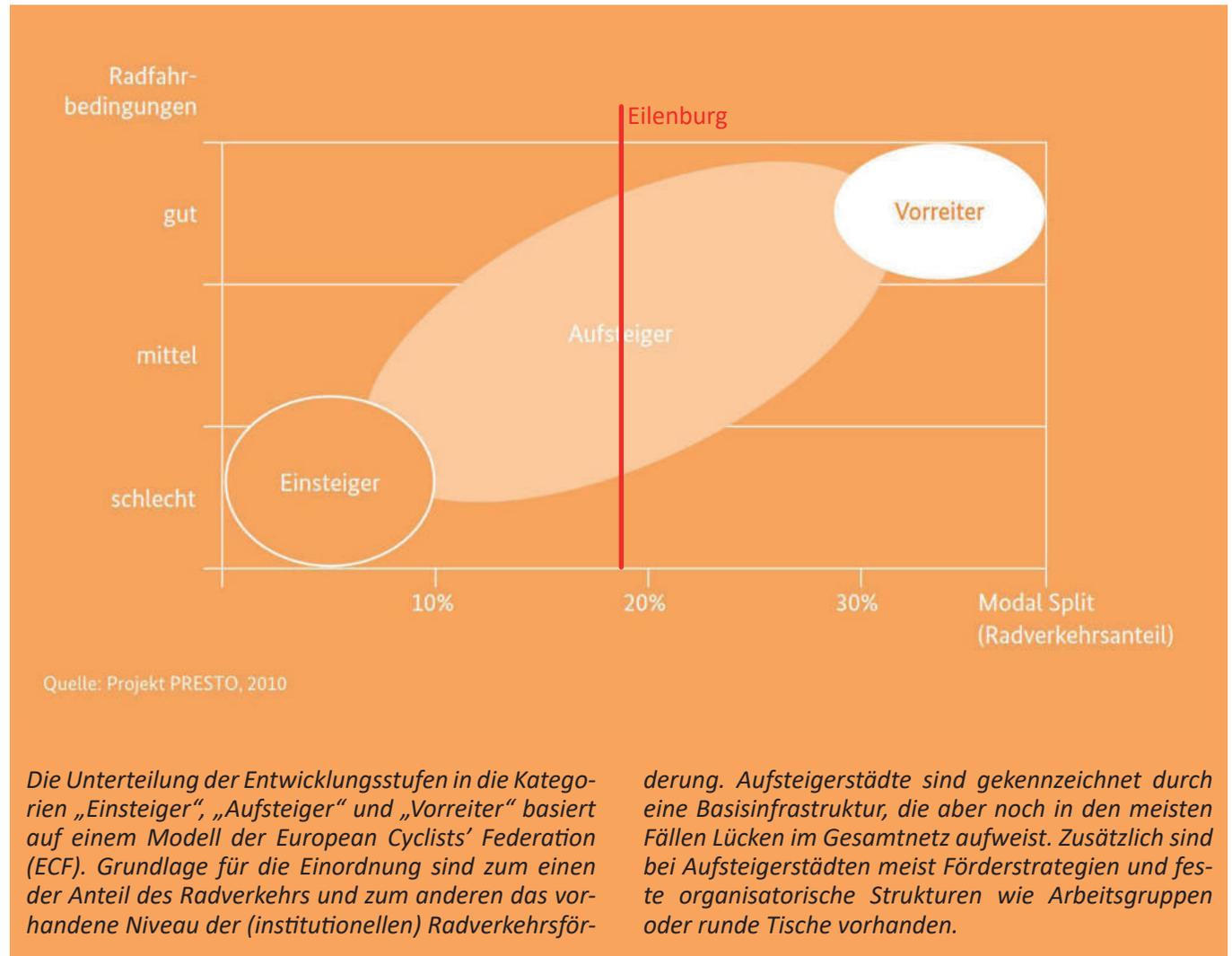
Die Förderung des Radverkehrs besitzt im Doppelhaushaltsplan 2020/2021 keinen eigenen Posten.

Im nationalen Radverkehrsplan (NRVP) 2020 werden Städte und Gemeinden nach ihrem Radverkehrsanteil in Einsteiger-, Aufsteiger- und Vorreiterstädte eingeteilt. Eilenburg gehört mit über 19 Prozent Radverkehrsanteil in die Kategorie der Aufsteigerstädte. Der Hauptteil der Aufgaben der Radverkehrsförderung liegt auf Seiten der Kommunen, deshalb wurde der Finanzbedarf in Relation zur Einwohnergröße ermittelt.

Der nationale Radverkehrsplan 3.0 (2021) nennt als Orientierungswert die Erhöhung der Ausgaben für die Radverkehrsförderung auf ca. 30 Euro pro Kopf und Jahr bis 2030. Für die Stadt Eilenburg mit 17.000 Einwohner:innen ergibt das ca. 500.000 Euro.

Aufteilung der Bedarfe:

Handlungsfeld	Ausgaben pro Kopf/Jahr (€)
Infrastruktur (Um- und Neubau)	15 - 25
Infrastruktur (betriebliche Unterhaltung)	2 - 4
Abstellanlagen	2 - 3
Nicht investive Maßnahmen	1
Weitere Maßnahmen	2 - 4





4. Online-Umfrage

4.1 Die Umfrage

Um herauszufinden, wie die Bürger:innen der Stadt Eilenburg die aktuelle Situation für Radfahrende einschätzen und welche Verbesserungen gewünscht sind, wurde eine Umfrage zum Radverkehr in Eilenburg durchgeführt und anschließend ausgewertet. An der öffentlichen Umfrage konnte jede/r vom 05.10.2020 bis zum 08.11.2020 auf dem Bürgerbeteiligungsportal Sachsen teilnehmen. Der Fragebogen war außerdem einmalig im Eilenburger Amtsblatt abgedruckt und konnte in Papierform bei der Stadtverwaltung eingereicht werden. Die Ergebnisse sollen hier nun anschaulich dargestellt werden.

4.2 Methodik der Auswertung

Die Antworten aus geschlossenen Fragen wurden quantitativ ausgewertet. Die Antworten, bei welchen die Teilnehmer:innen weitere Vorschläge nennen konnten, wurden in QCMap (Software zur Kodierung qualitativer Daten) induktiv in Kategorien kodiert, gebündelt und ebenfalls aufgearbeitet. Eine grafische Visualisierung der Ergebnisse der Online-Umfrage erfolgte im Anschluss des Auswertungsprozesses.

Anzahl
Teilnehmende
364

4.3 Wer hat teilgenommen?

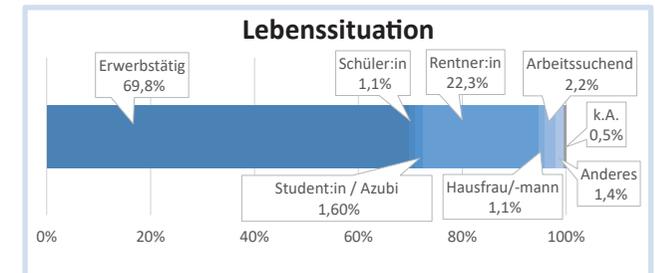
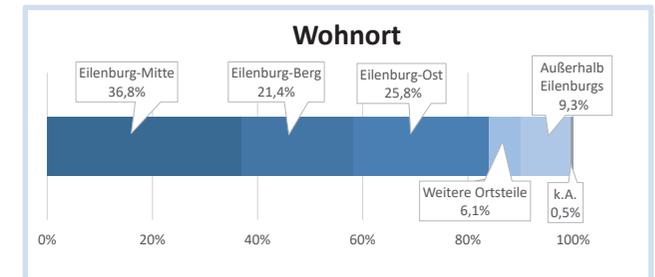
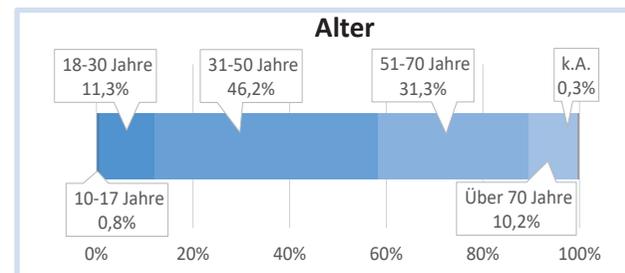
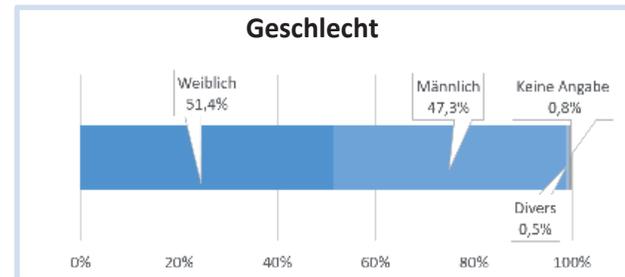
An der Umfrage zum Radverkehr in Eilenburg haben sich insgesamt 364 Bürger:innen beteiligt. Der Anteil der Frauen und Männer, die an der Umfrage teilgenommen haben, ist nahezu ausgeglichen.

Die größte Altersgruppe mit knapp 50 Prozent stellen die 31 bis 50-Jährigen, dicht gefolgt von den 51-70-Jährigen dar. Mit unter einem Prozent war die Beteiligung der Kinder und Jugendlichen, die eine sehr wichtige Altersgruppe für den Radverkehr darstellt, sehr gering. Somit repräsentiert die Umfrage vor allem die Belange und Wünsche der Menschen mittleren Alters.

Über 70 Prozent der Teilnehmer:innen kommen direkt aus den drei Stadtteilen Eilenburgs. 14 Prozent entfallen auf die umliegenden Ortsteile und ca. 10 Prozent der Befragten wohnen außerhalb Eilenburgs.

Mit 70 Prozent ist die überwiegende Teilnehmerzahl erwerbstätig. 22 Prozent der Teilnehmer:innen fallen in die Gruppe der Rentner:innen. Mit unter drei Prozent sind Schüler:innen und Studierende bei dieser Umfrage sehr unterrepräsentiert.

40 Prozent der Teilnehmer:innen haben Kinder im Kindergartenalter. Die Hälfte dieser Kinder kommt zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule oder in den Kindergarten.





5. Grundsätze und Ziele der Radverkehrsförderung

Mobilität im Stadtraum sowie im ländlichen Raum soll in Zukunft ressourcenschonend, bezahlbar, komfortabel und sicher sein. Das Fahrrad als vielseitiges, kostengünstiges, gewohntes und funktionales Fortbewegungsmittel sorgt für ein besseres Klima, für mehr Gesundheit, überwindet Mobilitätsdefizite und kann eine zentrale Rolle im Mobilitätssystem der Zukunft spielen. Das Fahrrad erfüllt den Wunsch vieler Menschen nach einer flexiblen, selbstbestimmten Mobilität. Der Radverkehr bietet somit vielfältige Lösungsansätze zu aktuellen Herausforderungen und stiftet einen hohen gesamtgesellschaftlichen und individuellen Nutzen im städtischen und ländlichen Raum.



Mehr Radverkehr = Mobilität für Alle

Aufsteigen und los. Radfahren erfreut sich bundesweit immer größerer Beliebtheit. Besonders im Alltag, aber auch im Radtourismus– für den Weg zur Arbeit, Transport der Kinder zur Kita, den Schulweg, das Einkaufen etc. - gewinnt das Fahrrad als Verkehrsmittel immer mehr an Bedeutung. Dies gilt besonders für innerstädtische Wege, jedoch werden, nicht zuletzt durch E-Bikes, auch weitere Strecken interessant für Radfahrende. Nicht nur Sportbegeisterte sind mit dem Fahrrad unterwegs, sondern Alle, ob jung, ob alt. Mit dem Fahrrad kann man eigenständige, von finanziellen Beschränkungen nahezu unabhängige Mobilität erfahren. Radfahrende sind eine sehr heterogene Zielgruppe mit unterschiedlichen Bedürfnissen und Fähigkeiten, die es in der Planung zu beachten gilt.



Mehr Radinfrastruktur und Verkehrssicherheit.

Damit das Radfahren nicht nur in der Theorie attraktiv und komfortabel ist, braucht es jedoch eine entsprechende Infrastruktur. Sichere, kurze und leicht verständliche Wegeverbindungen sowie Fahrradabstellanlagen an Zielorten im öffentlichen und privaten Raum sind wichtige Voraussetzungen, um die Menschen zum Radfahren zu bewegen. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist beim Radverkehr von großer Bedeutung. Radfahrende müssen mit dem Gefühl der Sicherheit am Straßenverkehr teilnehmen können. Über 80 Prozent der deutschen Haushalte besitzen laut dem Zweirad-Industrieverband ein Fahrrad und es gibt rund 73,5 Millionen Fahrräder. Jedoch dominiert der motorisierte Individualverkehr immer noch die Straßen.



Radverkehr fördert Umwelt- und Klimaschutz.

Radfahrer:innen wissen das Fahrrad als preisgünstiges, (häufig) schnellstes, spontanstes und zugleich emissionsfreies Verkehrsmittel zu schätzen. Keine lange Parkplatzsuche, direkte Wege, frische Luft und Lärmminde- rung sind nur ein Teil der Vorteile, die Radfahrende auf der Fahrt genießen. Die Fahrradherstellung, Infrastruktur und der Betrieb verbrauchen wenig Ressourcen und schützen somit die natürliche Umwelt zusätzlich.



Radverkehr ist bewegungs- und gesundheitsfördernd und steigert die Lebensqualität.

Das Fahrrad leistet einen Beitrag zur Gesunderhaltung und Bewegungsförderung im häufig aktivitätsarmen Alltag. Der Gesundheitsbeitrag liegt im Training der Ausdauer, der Kraft, des Koordinationsvermögens und der Beweglichkeit. Neben der Bewegung an der frischen Luft werden das Immunsystem, der Rücken und das psychische Befinden gestärkt. Mehr Radverkehr bedeutet mehr Lebensqualität für die Radfahrenden selbst, aber auch für die Mitmenschen und die Umwelt. Der Straßenraum wird belebt und der Verkehrsraum kann durch die geringe Flächeninanspruchnahme des Radverkehrs schöner und lebenswerter gestaltet werden. Immer mehr Menschen entscheiden sich bewusst auf vielen Wegen für das Rad oder gar grundsätzlich gegen das Automobil. Städte mit hohen Radverkehrsanteilen am Gesamtverkehr werden als besonders lebendig und lebenswert bewertet.



Radverkehr rentiert sich wirtschaftlich.

Viele Städte in Deutschland – so auch Eilenburg – wurden nach dem Zweiten Weltkrieg autogerecht ausgebaut. Der Großteil der Verkehrswege und -flächen ist deswegen heute für den Kfz-Verkehr aufgebracht (Beispiel Verkehrsflächen in Kassel: Auto beansprucht 58%, Fahrrad 4%). Somit werden auch erheblich mehr Mittel für den Autoverkehr als für den Radverkehr



aufgebracht. Zudem verursachen Luftverschmutzung, Klimaschäden, Lärm, Staus und Unfälle hohe Kosten, für die hauptsächlich das Auto verantwortlich ist (Kosten der Nebeneffekte am Beispiel Kassel: 73% Auto, 4% Fahrrad). Rad- und Fußverkehr haben dagegen einen großen gesundheitlichen und damit auch ökonomischen Nutzen. Dennoch wird der Kfz-Verkehr sehr hoch bezuschusst (Verkehrszuschüsse pro Einwohner und Jahr in Kassel: 128€ für den Autoverkehr, 6€ für die Fahrradinfrastruktur). Dieses drastische Ungleichgewicht gilt es zu überwinden. Trotz der Unterschiede zu Kassel ist in Eilenburg tendenziell ein ähnliches Verhältnis anzunehmen, welches sowohl für stadtplanerische als auch verkehrs- und haushaltspolitische Aspekte beachtet werden sollte.

Auch Arbeitgeber:innen profitieren beim Umstieg der Mitarbeiter:innen vom Pkw aufs Rad durch eine gesündere Belegschaft, Ausfällen durch Staus und die Einsparung von Pkw-Parkflächen. Fahrradtourismus im ländlichen Raum kann zu neuer Wertschöpfung führen und stellt einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor mit Wachstumspotential dar. Strukturschwache Regionen profitieren besonders von den Umsätzen im Radtourismus.

- **Weniger Emissionen und Umweltschäden-Folgekosten**
- **Vergleichsweise preiswertere Infrastruktur (Bau, Erhalt und Pflege)**
- **Höhere Kaufkraft von Verbraucher:innen durch gesparte Fahrkosten**



Abb. 2 Volkswirtschaftlicher Nutzen des Radverkehrs



Viele Akteure können Radverkehr fördern und von ihm profitieren.

Landkreise, Städte und Gemeinden sind die Hauptakteure in der Steigerung des Radverkehrs. Städte und Gemeinden bilden als Baulastträger die Basis für den Radverkehr mit ihren Straßen- und Wegenetzen. Aufgrund kleiner Verwaltungsstrukturen ist die Zuständigkeit der Radförderung eine Querschnittsaufgabe

der gesamten Verwaltung. Bund und Länder sowie Landkreise sind ebenfalls als Baulastträger auf Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen für den Radverkehr verantwortlich. Gleichzeitig liegt die Aufgabe der gemeindeübergreifenden Koordinierung der touristischen Radrouten und des Alltagsverkehrs (z. B. Pendlerverkehr) in den Händen des Landkreises. Durch ein Zusammenspiel von Politik und Verwaltung können die Belange des Radverkehrs eingebracht werden.



5.1 Grundsätzliche Anforderungen an effektive Radverkehrsförderung

Radverkehrsförderung ist weit mehr als nur die Schaffung der benötigten verkehrstechnischen Infrastruktur. Auch die Themen Service und Öffentlichkeitsarbeit spielen eine wichtige Rolle. Insgesamt ermöglicht es die integrierte Systembetrachtung, die unterschiedlichen Aspekte der Fahrradnutzung ganzheitlich anzugehen. Die folgenden grundsätzlichen Aspekte sollten daher beachtet werden, um den Radverkehr ernsthaft zu stärken und die Ziele des Konzeptes zu erreichen.

Die Infrastruktur soll direkte, sichere und komfortable Fahrten mit dem Fahrrad ermöglichen. Dazu gehören neben einem lückenlosen und umwegarmen Radverkehrsnetz auch Radverkehrsanlagen entsprechend den geltenden Richtlinien.

Radverkehrsanlagen sollten flächendeckend eine hohe Qualität aufweisen. Hierbei sind die Ausbaustandards gemäß dem Landesradverkehrsplan einzuhalten. Auch sind die geltenden Richtlinien der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, 2010) und der StVO (letzte Anpassungen 2020) auf den Abschnitten zu prüfen und umzusetzen. Ausreichende Mindestbreiten auf den Anlagen sind dabei unbedingt einzuhalten.

Neben den Wegen sind die Wegweisung und Abstellanlagen wichtige infrastrukturelle Elemente zur effektiven Förderung des Radverkehrs. Eingebunden in ein

Zielnetz bauen die einzelnen Elemente sinnvoll aufeinander auf.

Ein stabiler und gut ausgebauter Servicebereich macht das Radfahren attraktiv und kann dessen Image in der Öffentlichkeit positiv beeinflussen. Dazu gehören z. B. die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV, Fahrradverleihsysteme, Fahrrad- und Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten sowie unkomplizierte und schnelle Reparaturen und Informationen für Radtourist:innen.

Durch Informationen und imageverbessernde Öffentlichkeitsarbeit kann die Verkehrsmittelwahl zum Fahrrad hin beeinflusst werden. Dies beinhaltet beispielsweise Informationskampagnen oder Motivationsveranstaltungen zur Fahrradnutzung. Diese integrierte Systembetrachtung ermöglicht es, die unterschiedlichen Aspekte der Fahrradnutzung ganzheitlich anzugehen, um damit einen aufeinander abgestimmten Ausbau voranzubringen.

Die Koordination der entsprechenden Aktivitäten durch ein Management (Radverkehrsbeauftragte sowie AGs auf Ebene der Stadt und des Landkreises) ist unverzichtbare Grundlage der Infrastrukturentwicklung für den Radverkehr.



6. Die Stadt Eilenburg im Überblick

Die Große Kreisstadt Eilenburg hat ca. 16.000 Einwohner. Sie liegt im Nordwesten des Freistaates Sachsen im Regierungsbezirk Leipzig und im Landkreis Nord-sachsen.

Naturräumlich liegt sie im weitläufigen Flusstal der Mulde südlich der Dübener Heide am Rand der Leipziger Tieflandsbucht. Sie befindet sich inmitten einer relativ dünn besiedelten und landwirtschaftlich geprägten Region mit den weitläufigen Auenlandschaften der Mulde.

Eilenburg besteht aus drei Stadtteilen, welche durch die Mulde und den Mühlgraben getrennt sind: Eilenburg-Berg, Eilenburg-Mitte, Eilenburg-Ost. Außerdem gehören die Ortsteile Hainichen, Wedelwitz, Kospa, Pressen, Zschettgau und Behlitz zur Stadt.

Das Oberzentrum Leipzig liegt etwa 20 km südwestlich von Eilenburg. Weitere größere Städte in der Umgebung sind Delitzsch (21 km), Bad Dübener Heide (16 km), Wurzen (16 km) und Torgau (32 km). Weiterhin grenzen die Gemeinden Zschepplin, Doberschütz, Thallwitz, Jesewitz, Krostitz und Schönwölkau an die Stadt.

6.1 Stadtgliederung

Wegen der naturräumlichen Trennung, aber auch im Ergebnis ihrer historischen städtebaulichen Entwicklung, haben die drei Stadtteile (Mitte, Berg und Ost) ihren eigenen Charakter und sind auch räumlich voneinander getrennt.

Dieses Siedlungsband erstreckt sich heute über rund sechs Kilometer. Die Stadt wird in Nord-Süd-Ausdehnung durch die Schutzgebiete der weitläufigen Auenlandschaften der Mulde umschlossen. Im Süden verlaufen die Eisenbahntrasse und die B 87 (Ortsumgehung Eilenburg).

Die Ortsteile Hainichen und Wedelwitz sowie Kospa, Zschettgau, Pressen und Behlitz, sind als dörfliche Siedlungen vom Eilenburger Siedlungskörper abgegrenzt.

Stadtteile

Der westliche Stadtteil Berg ist durch Wohnbebauung mit Mehrfamilienhäusern und Einfamilienhäusern geprägt. Der Siedlungskern liegt um den Burgberg, welcher als Kultur-, Erholungs- und Erlebnisbereich entwickelt wird. Mit der Realisierung des Wohngebietes „Leipziger Höhe“ und dem Einkaufszentrum in der Grenzstraße entstand ein neues Stadtteilzentrum.

Der Stadtteil Eilenburg-Mitte erstreckt sich vom Mühlgraben als westliche Grenze bis zum Verlauf der Mulde im Osten. Die Konturen der historischen Altstadt zeigen sich in der Verknüpfung von modernen Bauten sowie restaurierte und einzelne denkmalgeschützte Gebäude sowie Geschosswohnbauten in Blockbauweise. Das historische Rathaus mit dem davorliegenden Marktplatz und der angrenzenden Nikolaikirche bildet den Mittelpunkt des Altstadtrings. Der Siedlungsbereich südlich des Altstadtrings bis zum Bahnhof ist von gründerzeitlicher Bebauung und

zahlreichen Funktions- und Gewerbebauten geprägt. Nördlich des Altstadtrings grenzt überwiegend Geschosswohnungs- und Siedlungsbebauung an.

Der Stadtteil Eilenburg-Ost (ehemals Kültzschau) wurde durch überwiegend mehrgeschossige Wohnbauten in den 60-er, 70-er und 80-er Jahren (Plattenbauten) erweitert.

Der Gewerbestandort des ehemaligen Eilenburger Chemiewerkes (ECW) bedeutet als Gewerbe- und Industriestandort eine Zäsur innerhalb des Stadtgefüges. Mit der Umgestaltung der Puschkinstraße hat sich hier ebenfalls ein Stadtteilzentrum entwickelt. Im Osten reicht der Siedlungskörper bis an die großflächigen Kiesabbaugebiete auf Eilenburger und Sporttaer Flur heran.

Ortsteile

Hainichen, Pressen, Kospa, Zschettgau, Behlitz und Wedelwitz sind in sich homogene, gewachsene Ortsteile. Charakteristisch ist eine lockere Bebauung mit dorftypischen Gehöften in Drei- und Vierseitstellung sowie Gebäuden in Klinkerbauweise.

Die Ortslage Wedelwitz wird sowohl durch eine vorwiegend lockere und im Norden teils kompakte Bebauung charakterisiert.

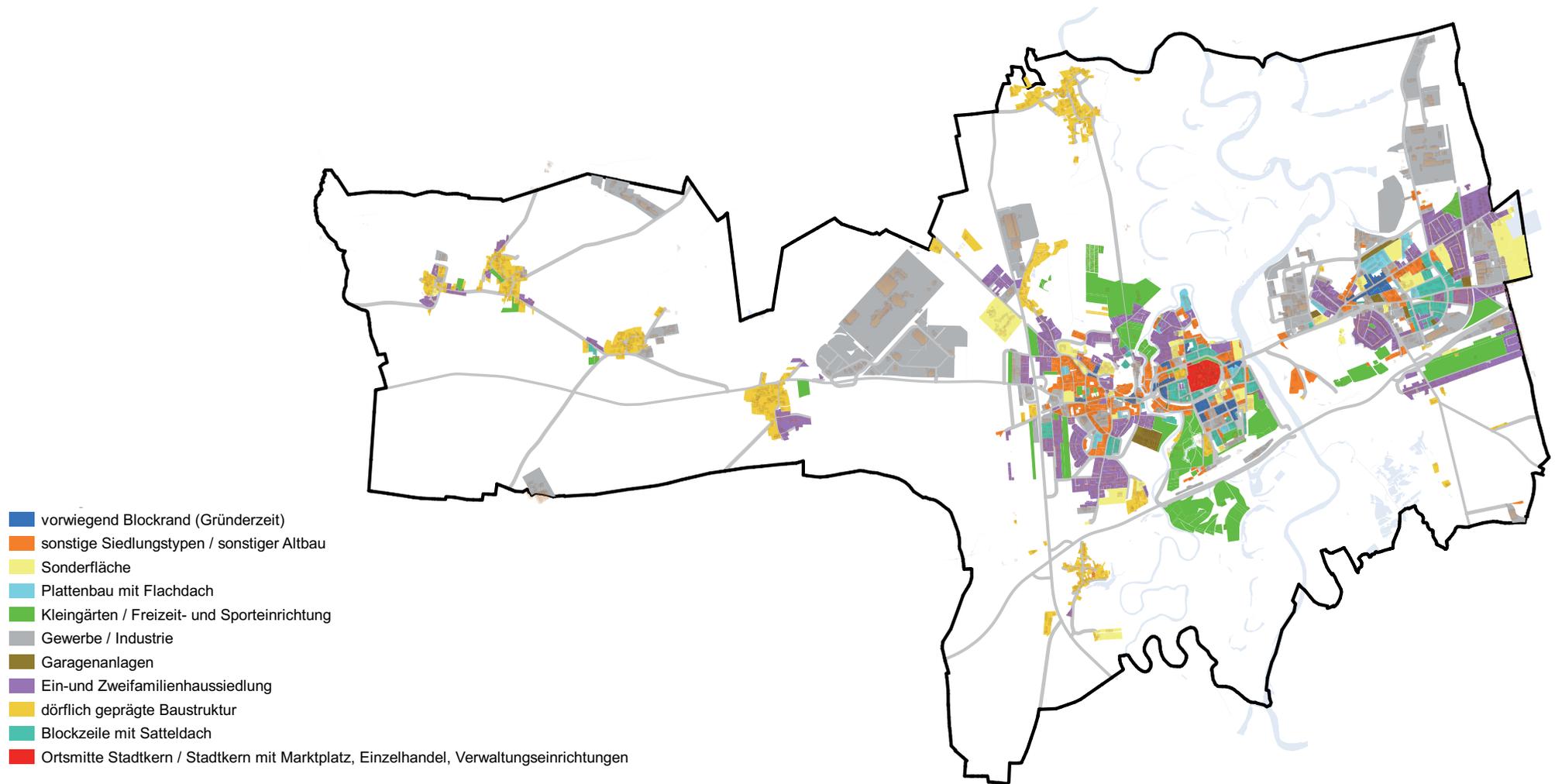


Abb. 3 Siedlungsstruktur



Kultureinrichtungen

- 1 Bürgerhaus
- 2 Museum / Bibliothek

Kirchliche Einrichtungen

- 1 Nikolaikirche
- 2 Marienkirche
- 3 Kirche St. Katharina Behlitz
- 4 Evangelische Friedenskirche
- 5 St. Franziskus Xaverius

Sport- und Turnhallen

- 1 Zweifelhalle Dr.-Belian-Straße
- 2 Martin-Rinckart-Gymnasium
- 3 Grundschule Eilenburg Ost
- 4 Sporthalle Dr.-Külz-Ring
- 5 Friedrich-Tschanter Oberschule
- 6 Multifunktionsgebäude Hallesche Straße

Sportfreianlagen / Sportplätze

- 1 Ilburg-Stadion
- 2 Ilburg-Stadion Sparkassen Nachwuchszentrum

Sonstige Sporeinrichtungen

- 1 Bootshaus
- 2 Schwimmhalle
- 3 Schützenhaus
- 4 Kegelbahn am Bürgerhaus
- 5 Judo-Halle Dr.-Belian-Straße
- 6 Windhundrennbahn / Abrichteplatz Bürgergarten
- 7 Box-Halle Dr.-Belian-Straße
- 8 Flachland Ski-Sprungschanze
- 9 Wasserskianlage



Abb. 4 Kultur-, Sport- und Freizeiteinrichtungen

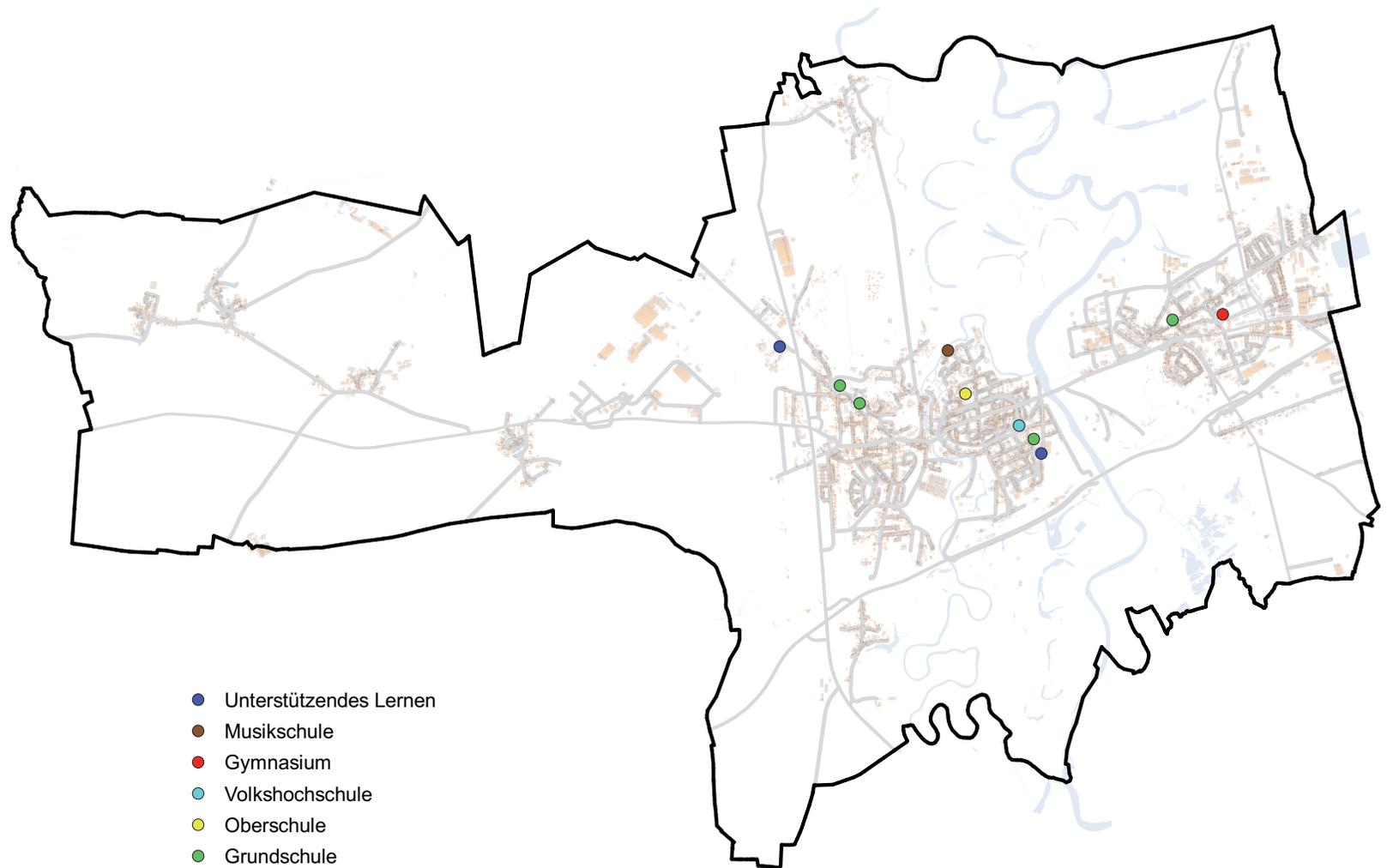


Abb. 5 Bildungseinrichtungen



6.2 Verkehr

6.2.1 Überblick

Die Verkehrsentwicklung von Eilenburg war in den letzten Jahren, wie nahezu in allen Städten und Gemeinden, von einer Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs geprägt. Dieser Zustand basiert zum einen auf den mit der steigenden Motorisierung verbundenen Änderungen in den Verhaltensweisen der Bevölkerung und zum anderen auf den spezifischen Entwicklungen der Flächennutzung.

Da auf den Radverkehr in Kapitel 7 ausführlich eingegangen wird, findet dieser in der allgemeinen Betrachtung des Verkehrs keine Berücksichtigung.

Folgende Defizite für den Bereich Verkehr wurden im INSEK 2020 identifiziert:

- unvollständiges Radwegenetz
- erhöhte Verkehrsbelastungen an zentralen Hauptverkehrsstraßen mit Trennwirkung
- Geschwindigkeit des Verkehrsflusses
- Defizite und Mängel im öffentlichen Straßenraum und an Gehwegflächen, teilweise fehlende Barrierefreiheit
- Parkplatzmangel und Parksuchverkehr innerhalb innerstädtischer Wohnquartiere sowie teilweise ungeordnetes Parken

6.2.2 Kfz-Verkehr

Mit einem Anteil von ca. 65% (SrV) ist der Kfz-Verkehr in Eilenburg mit Abstand die dominante Verkehrsform. Die Umgehungsstraße B87 entlastet zwar den innerstädtischen Verkehr, dennoch ist das Straßennetz baulich an vielen Abschnitten für den flüssigen Kfz-Verkehr zu Lasten anderer Verkehrsformen optimiert worden (insbesondere Wurzener Platz). Hinzu kommt ein beträchtlicher Flächenkonsum für den ruhenden Verkehr (Parkplätze, Garagenhöfe). Dies zeigt sich auch in der Online-Umfrage. Nur 10 Prozent der Befragten gaben an, kein Auto zu besitzen. Knapp die Hälfte besitzt ein Auto in ihrem Haushalt und über 30 Prozent zwei Autos. Jede:r Zehnte würde jedoch bei verbesserten Rahmenbedingungen für Radfahrende komplett auf das Auto verzichten. Die Hälfte der Teilnehmer:innen ist bereit, den Autobesitz auf eins pro Haushalt zu reduzieren.

Insbesondere die Innenstadt mit der Leipziger und der Torgauer Straße ist ein konfliktbehafteter Schwerpunkt des Kfz-Verkehrs. Eine Verkehrserhebung von 2021 ergibt hier einen Durchgangsverkehr durch von täglich ca. 1.000 Fahrzeugen (von insgesamt 16.000), für die die Durchfahrt als nicht sinnvoll erachtet wird.

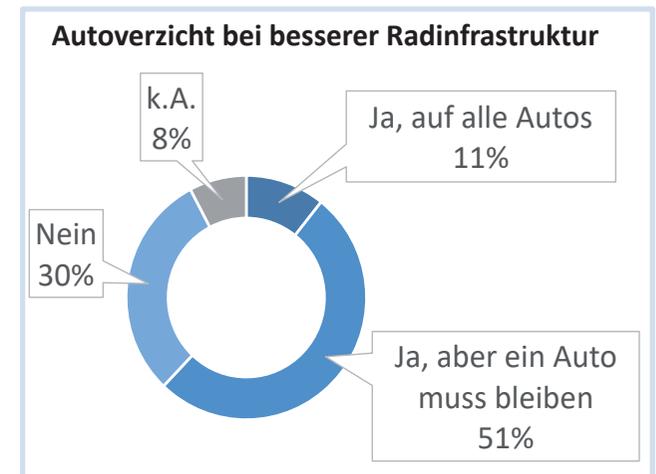
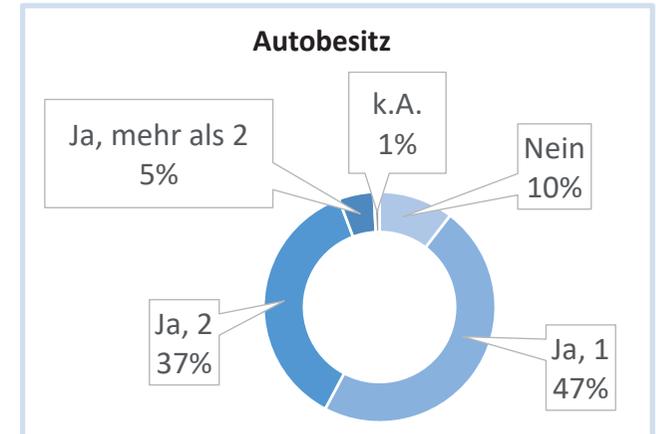




Abb. 6 Hoher Flächenverbrauch für ruhenden Verkehr (Parkplätze) am Beispiel Bereich Gabelweg



Abb. 7 Leipziger Straße: Vom KFZ-Verkehr dominierte Hauptachse. Quelle: Stadt Eilenburg/ZSSchau



6.2.3 ÖPNV

Eilenburg ist sowohl über regionale Buslinien an den öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) als auch über zwei Bahnhöfe an den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) angebunden. Dies führt zu einer guten Erreichbarkeit regionaler, wie auch überregionaler Ziele. So ist Eilenburg vorteilhaft an das Streckennetz der Deutschen Bahn angebunden, wobei direkte Verbindungen nach Leipzig, Wurzen, Delitzsch, Halle und Torgau im Halb- bis Zwei-Stunden-Takt bestehen. Die Anbindung an das mitteldeutsche S-Bahn-Netz ist hierbei der Hauptgrund für die gute Erreichbarkeit und teils kurze Taktzeiten.

Auch durch regionale Buslinien werden von Eilenburg zahlreiche Ziele in der weiteren Umgebung erreicht. Hierdurch werden im Regelverkehr insbesondere Bad Dübener Heide, Bad Schmiedeberg, Laußig und Leipzig bedient. Daneben verkehren seit 2002 Anrufbusse von bzw. zu den Dörfern zwischen den Mittelzentren Eilenburg und Taucha. Für den innerstädtischen Verkehr gibt es außerdem zwei Ringlinien (A und B), die im Ein-Stunden-Takt verkehren, wobei der Takt in den Hauptverkehrszeiten verkürzt wird.

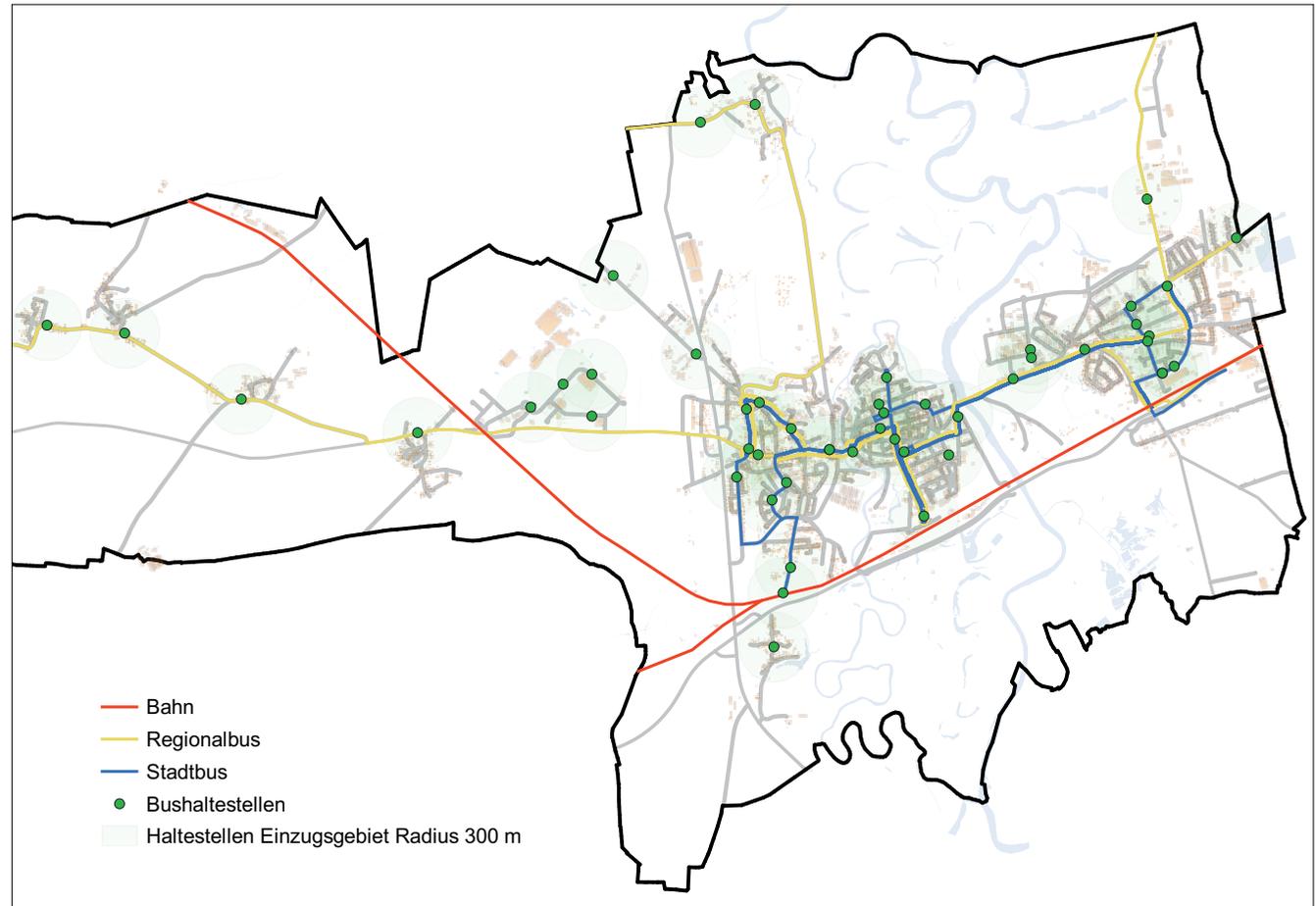


Abb. 8 ÖPNV- Angebot im Eilenburger Stadtgebiet

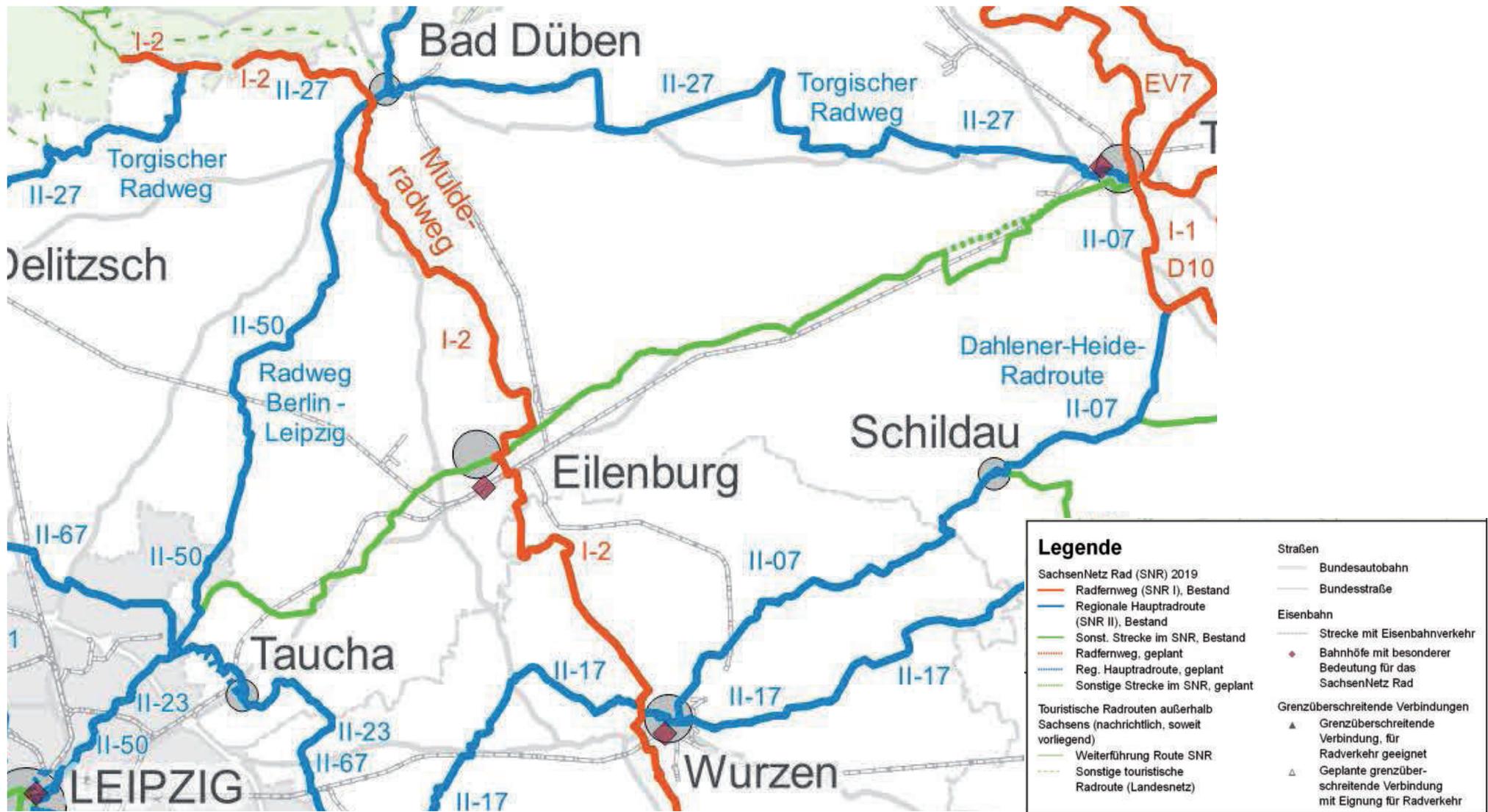
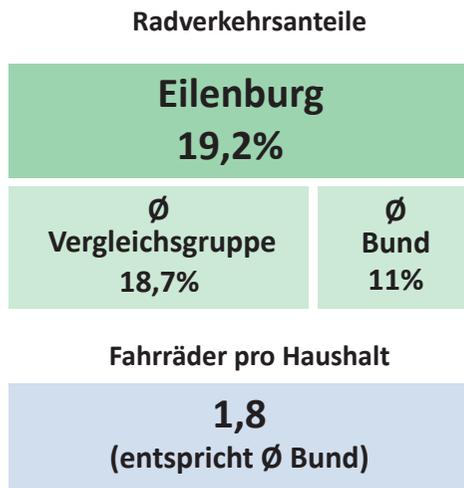


Abb. 10 Touristische Radrouten und Radwege des SachsenNetz Rad in und um Eilenburg



7.1 Bedeutung des Fahrrads im Straßenverkehr: SrV-Befragung

Die repräsentative Haushaltsbefragung wird im Abstand von fünf Jahren in einer Vielzahl deutscher Städte durchgeführt. Aus diesen Ergebnissen lassen sich aktuelle Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten und dessen zeitlicher Entwicklung gewinnen. Weiterhin können Mobilitätsdaten mit anderen Städten verglichen werden. Entsprechend ihrer Lage, Steigungsanteilen und Anzahl der Einwohner:innen werden die teilnehmenden Städte in Städtegruppen eingeteilt. Eilenburg zählt zu der Vergleichsgruppe Mittelzentrum mit flacher Topografie und ist Teil des Untersuchungsraumes Leipzig. Vergleichbare Städte in der Region sind Delitzsch, Torgau, Borna und Schkeuditz.



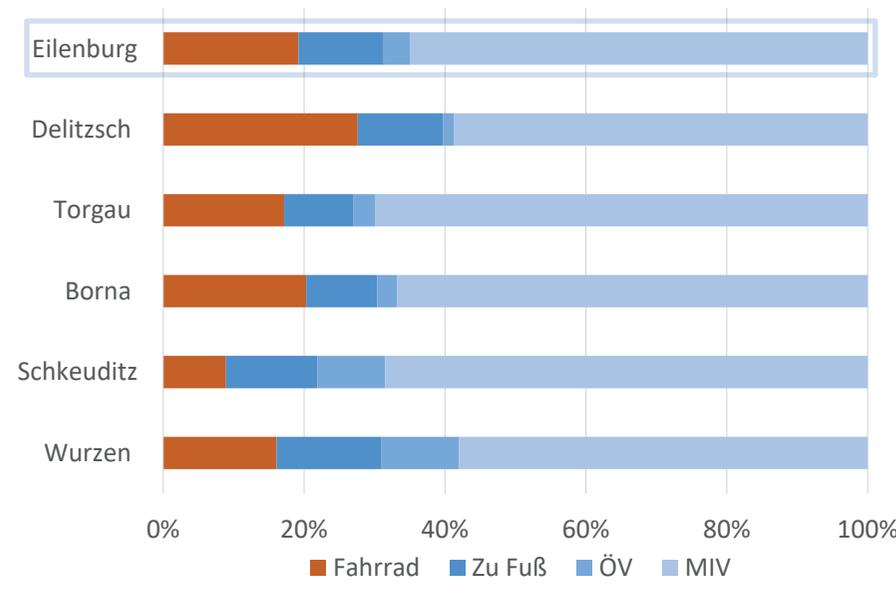
Die aktuelle Befragung von 2018 ergab einen Radverkehrsanteil von 19,2 Prozent für Eilenburg. Damit ist er höher als der durchschnittliche Wert der Vergleichsgruppe der Mittelzentren mit flacher Topografie. Der bundesdeutsche Radverkehrsanteil liegt bei ca. 11 Prozent. Diesen vergleichsweise hohen Radverkehrsanteil gilt es zu halten und weiter auszubauen. Wie im deutschlandweiten Durchschnitt besitzt jeder Haushalt 1,8 Fahrräder. (Quelle: SrV 2018)

Fazit

Der Anteil des Radverkehrs in Eilenburg liegt nah am Durchschnitt der Gruppe vergleichbarer Städte und über dem Bundesdurchschnitt.

Da Eilenburg aus drei Stadtteilen mit jeweils eigenen Versorgungseinrichtungen besteht, sind die Wege kurz, was dem Radverkehr zugute kommt und den hohen Radverkehrsanteil z.T. erklärt. Laut der SrV-Erhebung beträgt hier die mittlere Entfernung pro Weg mit dem Fahrrad 2,2 Km.

Radverkehrsanteile im Städtevergleich (SrV 2018)

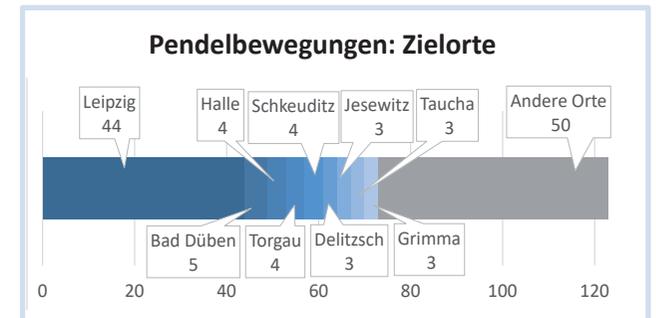
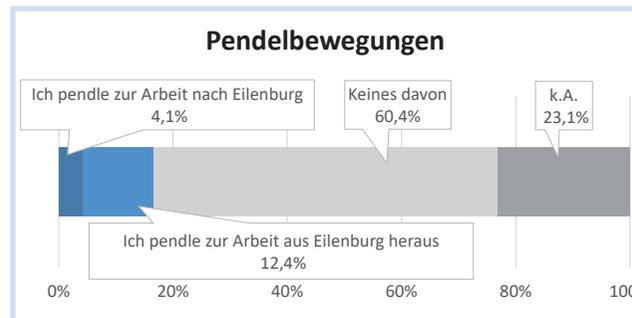
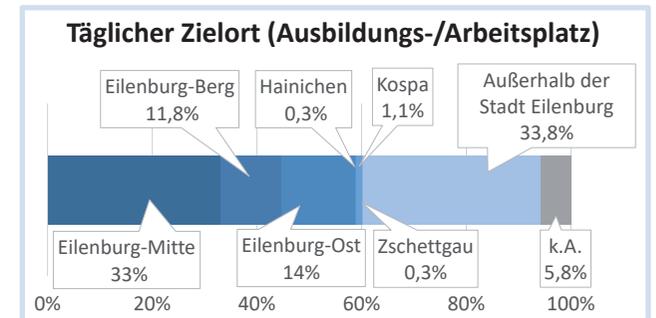
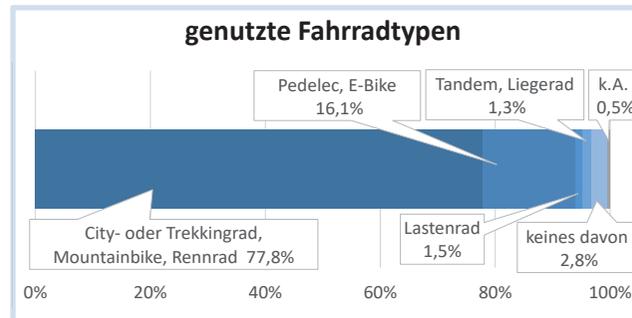
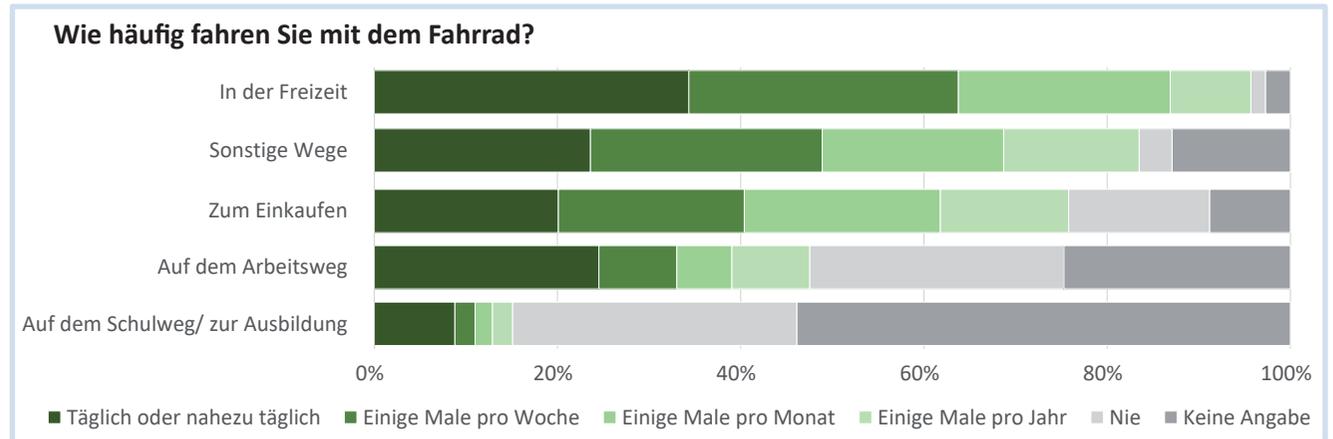




7.2 Radverkehrsverhalten aktuell

Am häufigsten nutzen die Befragten das Fahrrad in der Freizeit, zum Einkaufen oder für sonstige Wege. Ein Viertel der Teilnehmer:innen gaben an, das Fahrrad täglich oder nahezu täglich auf dem Weg zur Arbeit zu nutzen. Doch ebenso Viele nutzen nie das Fahrrad, um zur Arbeitsstelle zu gelangen. Der alltägliche Zielort der Menschen, die mit dem Rad zur Arbeit oder zur Ausbildungsstelle fahren, liegt zu 60 Prozent in den drei Stadtteilen von Eilenburg. Etwas mehr als 30 Prozent pendeln zur Arbeitsstelle aus Eilenburg heraus. Hier ist Leipzig der Zielort mit den meisten Nennungen. Aber auch andere Städte in der Region wie Halle, Bad Dübener oder Torgau wurden in diesem Zuge genannt. Da die Gruppe der Schüler:innen in dieser Online-Umfrage unterrepräsentiert ist, ist auch die Nutzungshäufigkeit des Fahrrades auf dem Schulweg nicht repräsentativ.

Eine große Mehrheit der Radfahrenden der Stadt Eilenburg nutzt ein City- oder Trekkingrad, ein Mountainbike oder ein Rennrad. 16 Prozent der Teilnehmenden der Umfrage sind mit einem Pedelec oder einem E-Bike unterwegs und nur ein kleiner Teil nutzt Lasten- oder Spezialräder. Auf die Frage nach dem Kauf eines Pedelecs oder eines E-Bikes in den nächsten drei Jahren antworteten 16 Prozent mit Ja und über die Hälfte mit Nein. 23 Prozent der Befragten wissen es aktuell noch nicht.





7.2.1 Zählung von Radfahrenden zwischen Eilenburg Ost und Mitte

Um Daten über die Radfahrendenströme zwischen den Stadtteilen Eilenburg Ost und Mitte zu erlangen, wurden am 24.09.2020 über einen Zeitraum von 14 Stunden Radfahrer:innen auf der Muldenbrücke in beide Richtungen gezählt. Bei der Zählung wurde nach nördlichem (in Fahrtrichtung stadteinwärts) und südlichem (in Fahrtrichtung stadtauswärts) Weg und zusätzlich nach der jeweiligen Fahrtrichtung auf dem entsprechenden Weg unterschieden. Der gesamte Bericht befindet sich im Anhang Anlage Nr. 1.

Dabei wurden insgesamt 1594 Radfahrer:innen gezählt, was durchschnittlich 114 Personen pro Stunde entspricht. Wie auch in der entsprechenden Abbildung zu erkennen ist, ist die Anzahl in beide Fahrtrichtungen etwa gleich groß.

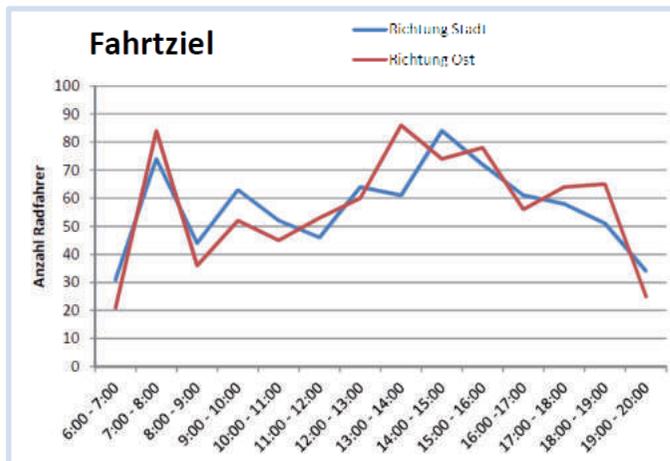


Abb. 11 Radfahrende queren die Straße nach der Muldebrücke

Neben der Menge der Radfahrenden wurde auch das Fahrverhalten beobachtet. Dabei wurden in beiden Fahrtrichtungen (verkehrsrechtlich angeordnete Richtung) wie vermutet nicht unerheblich die **auf der falschen Seite liegenden Radwege benutzt**. So fuhren auf dem nördlichen Weg (stadteinwärts) 37 Prozent in die falsche Richtung, also Richtung Eilenburg Ost. Auf dem südlichen Weg (stadtauswärts) fuhren 33 Pro-

zent in die falsche Richtung, also Richtung Stadtmitte.

An den vielen hier beobachteten „Falschfahrenden“ zeigt sich die Schwäche eines Radwegenetzes mit **umständlicher indirekter Wegeführung**. Diese provoziert die Missachtung der Vorschriften zugunsten des kürzeren und komfortableren Weges und birgt Unfallrisiken. Im konkreten Fall wäre zu prüfen, ob eine Freigabe der falschen Richtungen in Kombination mit sicheren Querungsmöglichkeiten (aus Ost nach Mitte-Süd) eine Entschärfung herbeiführen kann.

Parallel wurden auch die Fußgänger:innen erfasst. Deren Anteil lag bei etwa 10 Prozent. Es lässt sich also behaupten, dass die beiden gemeinsamen Geh- und Radwege größtenteils von Radfahrer:innen benutzt werden.



Abb. 12 Ein Radfahrer fährt entgegen der Fahrtrichtung auf dem Fußweg



7.2.2 Fahrradklimatest

Der Fahrradklimatest des ADFC wird alle zwei Jahre durchgeführt. Interessierte Menschen haben dadurch die Möglichkeit, die Fahrradfreundlichkeit ihrer Stadt zu beurteilen. Die Bewertung unterschiedlicher Kriterien erfolgt durch das Schulnotensystem und ermöglicht es, Schwächen und Stärken aufzuzeigen und mit anderen Städten zu vergleichen. Im Jahr 2020 nahmen 101 Personen teil (2018: 81).

Kernergebnisse:

- Innerhalb der Vergleichsstädte unter 20.000 Einwohner:innen belegt Eilenburg Rang 256 von 414.
- Die Gesamtnote 3,9 entspricht dem Wert von 2018 und dem Bundesdurchschnitt.

- Positiv wurden die Erreichbarkeit des Stadtzentrums und die rege Fahrradnutzung aller Altersgruppen bewertet.
- Der grassierende Fahrraddiebstahl, der Winterdienst auf Radwegen und das Fahren im Mischverkehr mit dem KFZ-Verkehr wurden als besonders schlecht bewertet. Auch fehlen laut dem ADFC Fahrradklimatest ausleihbare öffentliche Fahrräder.
- Verhältnismäßig schlecht wurde die „Fahrradförderung in jüngerer Zeit“ bewertet.

Aus dieser Umfrage lässt sich eine eher unzufriedene Haltung bezüglich der Radverkehrssituation in Eilenburg erkennen. Alle Elemente des „Radverkehrs als System“ sind aus Sicht der Befragten unterrepräsentiert.

Eine übergreifende Erkenntnis des Fahrradklimatests ist: Engagement für den Radverkehr zahlt sich aus. Politischer Wille in der kommunalen Radverkehrspolitik (z. B. Berlin, Wiesbaden oder Frankfurt am Main) wird von den Radfahrenden sehr wohl wahrgenommen und beim ADFC-Fahrradklima-Test klar honoriert.

Fahrrad- und Verkehrsklima (F1...5)	3,6
Stellenwert des Radverkehrs (F6...10)	4,4
Sicherheit beim Radfahren (F11-17)	4,2
Komfort beim Radfahren (F18...22)	4,1
Infrastruktur Radverkehrsnetz (F23...27)	3,6
F1 Spaß oder Stress	3,6
F2 Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	4,0
F3 Radfahren durch Alt und Jung	2,6
F4 Werbung für das Radfahren	4,0
F5 Medienberichte	4,0
F6 Fahrradförderung in jüngster Zeit	4,8
F7 Falschparkerkontrolle auf Radwegen	4,1
F8 Reinigung der Radwege	4,4
F9 Ampelschaltungen für Radfahrer/innen	4,1
F10 Winterdienst auf Radwegen	4,5
F11 Sicherheitsgefühl	4,5
F12 Konflikte mit Fußgängern	3,6
F13 Konflikte mit Kfz	4,1
F14 Hindernisse auf Radwegen	3,6
F15 Fahrraddiebstahl	4,5
F16 Fahren auf Radwegen und Radf.-streifen	4,3
F17 Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,5
F18 Breite der Wege für Radfahrer/innen	4,2
F19 Oberfläche der Wege für Radfahrer/innen	4,3
F20 Abstellanlagen	4,1
F21 Führung an Baustellen	4,2
F22 Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr	3,8
F23 Erreichbarkeit Stadtzentrum	3,1
F24 zügiges Radfahren	3,1
F25 geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	3,6
F26 Wegweisung für Radfahrer	3,5
F27 Öffentliche Fahrräder	4,9
Vergleich zum Jahr 2018	0

Abb. 13 Bewertung der Fahrradfreundlichkeit Eilenburgs nach verschiedenen Kategorien



7.3 Bestand der Radverkehrsinfrastruktur

Ein Netz aus direkten und durchgängigen sicheren Wegeverbindungen ist die Grundlage für attraktiven Alltagsradverkehr. Wenn möglich, sollten diese Verbindungen auf eigenständigen Wegen getrennt vom Kfz-Verkehr oder auf verkehrsberuhigten Straßen verlaufen. Hauptverkehrsstraßen bieten jedoch in vielen Fällen die direktesten, manchmal sogar die einzigen Verbindungen und sollten dann mit Radverkehrsanlagen ausgestattet sein.

Als Quellen des Radverkehrs in Eilenburg für den morgendlichen Verkehr wurden vor Allem die Wohngebiete identifiziert. Ziele bestehen in Arbeitsstellen, Bahnhöfen, öffentlichen Einrichtungen, Schulen, Sehenswürdigkeiten und Naherholungsgebieten.

Im RVK 2008 wurde ein Wunschliniennetz mit Quellen und Zielen des Radverkehrs erarbeitet, aus dem ein Netz aus folgenden Radverkehrsachsen abgeleitet wurde:

1. Achse Mitte-Ost
2. Achse Mitte-Berg
3. Achse Mitte-Bahnhof
4. Achse Mitte/ Berg- Hainichen
5. Achse Berg – Richtung Kospa
6. Achse Berg – Wedelwitz
7. Achse Ost – Richtung Bad Düben
8. Achse Ost – Bahnhof Ost
9. Achse Ost – Richtung Sprotta
10. Achse Ost – Marktkauf
11. Muldentalradweg

Eine Übersicht über die bestehenden Radverkehrsanlagen mit beispielhaften Fotos der vorhandenen Führungsformen findet sich auf dem Bestandsplan (Abb. 15). Eigene RVA an Hauptverkehrsstraßen sind in Eilenburg fast nicht vorhanden. Die Ost-West-Verbindung Torgauer Straße - Leipziger Straße - Bergstraße und die Nord-Süd-Verbindung Rinckartstraße - Bernhardistraße haben keine Radverkehrsanlagen und stellen somit beträchtliche Lücken im städtischen Radwegenetz dar.

Im Nebenstraßennetz sind in der Innenstadt, dem nördlichen Teil von Eilenburg-Mitte und im Stadtteil Ost vielfach Tempobeschränkungen ausgewiesen, die das Radfahren sicherer machen.

Umsetzungsstand des RVK 2008

Im Jahre 2008 ließ die Stadt Eilenburg von der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH ein Radverkehrskonzept anfertigen. Die dem Konzept zu Grunde liegenden Daten stammen aus Verkehrserhebungen aus den Jahren 2001 und 2002. Durch eine Analyse wurden Abschnitte definiert, die deutliche Defizite für den Radverkehr aufweisen. Diese decken sich zu großen Teilen mit den aktuellen Ergebnissen der Online-Umfrage, der fachlichen Analyse und der Unfallstatistik der letzten Jahre. Folgende Defizitschwerpunkte wurden dabei identifiziert:

- Leipziger Straße
- Torgauer Straße
- Ziegelstraße
- Puschkinstraße
- Bahnhofstraße
- Torgauer Landstraße

Zusätzlich zu diesen immer noch relevanten Stellen kommen aufgrund der aktuellen Analyse:

- der Bereich Marktplatz
- Bergstraße

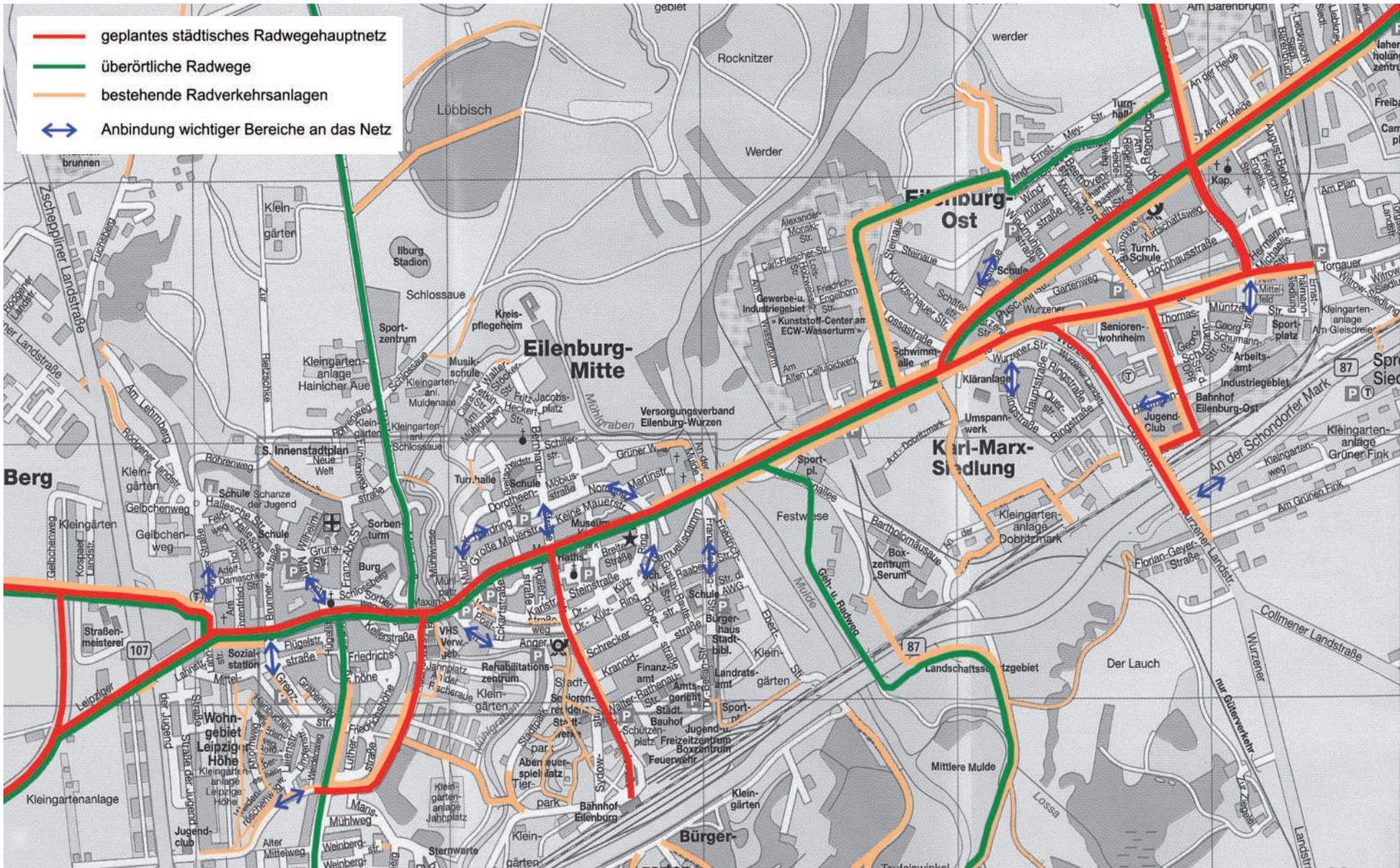


Abb. 14 Langfristig zu realisierendes Radwegenetz mit besonderen Schlüsselstellen aus dem RVK 2008



Abb. 15 Bestandsradinfrastruktur nach Führungsform.



In **Eilenburg Mitte** spielen im Jahre 2021 der Dr.-Külz-Ring, der Nordring, die Wallstraße und die Straße am Anger eine größere Rolle, als sie es laut dem Radverkehrskonzept von 2008 hatten. Der Dr.-Külz-Ring und der Nordring sind ruhige Ausweichstrecken für die gefährliche Leipziger Straße und Torgauer Straße. Die Bahnhofstraße verfügt über gemeinsame Geh-/Rad-

wege bzw. für Fahrräder freigegebene Gehwege. Im Zuge der Analyse des Radverkehrs drängt sich für den Bereich Marktplatz im Sinne aller Verkehrsteilnehmenden eine Detailbetrachtung an, die in den Kontext Verkehrssystem Altstadt/Ring eingebettet sein muss. Dazu finden sich Varianten von Lösungsansätzen in Kapitel 8.

In **Eilenburg Ost** teilt sich die Ost-West-Achse am Wurzener Platz in die Puschkinstraße, die Torgauer Landstraße und die Wurzener Landstraße. Hier decken sich die Ergebnisse beider Analysen. Denn alle drei Straßen sind wichtig für ein konsistentes Radverkehrsnetz, um Freizeitziele wie den Kieselsee und umliegende Ortschaften mit Eilenburg-Ost zu verbinden. Lediglich an der Ziegelstraße gibt es eine separate Führung auf einem gemeinsamen Geh-/Radweg und die Torgauer Landstraße verfügt über einen getrennten Geh-/Radweg sowie an einem kurzen Abschnitt im Bereich Knotenpunkt Rosa-Luxemburg-Straße über dedizierte RVA. Der Wurzener Platz sowie der Knotenpunkt Ziegelstraße/Puschkinstraße stellen wichtige Knotenpunkte mit hohem Handlungsbedarf

für den Radverkehr dar. Die Rosa-Luxemburg-Straße ist die direkte Verbindung aus Richtung Bad Dübener Heide zum Bahnhof Ost. Die für Radfahrende gefährlichen Knotenpunkte Puschkinstraße und Torgauer Landstraße sollten sicherer gestaltet werden. Im Anschluss an die Rosa-Luxemburg-Straße führt die Hartmannstraße bis zum Bahnhof Ost, ist im Radverkehrskonzept von 2008 jedoch nicht Teil des städtischen Radwegehauptnetzes. Um die Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV am Bahnhof Ost zu verbessern (z.B. für Berufspendler:innen), sollte die Hartmannstraße als Erschließungsstraße des Bahnhof Ost ebenfalls Teil des Radwegehauptnetzes sein. Die Zahl der Nennungen in der Online-Umfrage bestätigt das.

Im Stadtteil **Berg** ist die Bergstraße eine wichtige Verbindung mit mehreren überörtlichen Wegebeziehungen in Richtung Westen (Leipzig, Kospa), aber aufgrund ihrer Enge und der Steigung auch ein Unfallhotspot. Der Fischerweg fungiert auch im Jahr 2021 als wichtige Verbindung in Richtung Süden (Achse Berg - Wedelwitz). Die aktuelle Wegführung ist jedoch inkonsistent und verwirrend und sollte überar-

beitet werden. Nördlich der Bergstraße werden der Marienstraße und der Halleschen Straße eine höhere Bedeutung beigemessen als 2008, da diese zwei Grundschulen und das Eilenburger Krankenhaus mit der Bergstraße und schließlich auch mit der Innenstadt verknüpfen. Die Hallesche Straße sollte belagssaniert und für Radfahrer:innen sowie auch für Fußgänger:innen sicherer gestaltet werden.

Fazit

Das Zielnetz aus dem RVK von 2008 aus den 11 Radverkehrsachsen stimmt im Kern mit den heutigen Analysen überein. Um den Radverkehrsanteil der Stadt Eilenburg zu steigern, ist eine Angebotsplanung für Radverkehrsanlagen mit attraktiven Routenführungen nötig. Aus diesem Grund sollte das Zielnetz des Radverkehrskonzeptes von 2008 im Rahmen einer Neukonzeption (oder Fortschreibung) überprüft, bewertet und wenn nötig ergänzt werden.

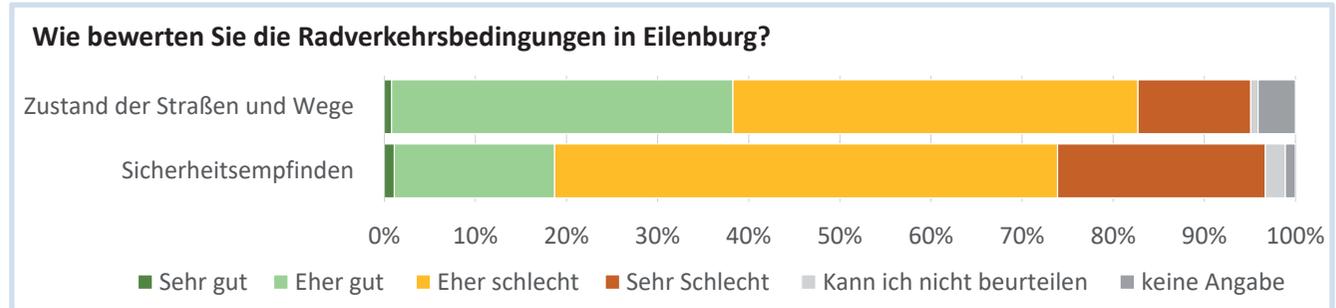


7.3.1 Bewertung von Zustand und Sicherheit der Wege für den Radverkehr

In der Online-Umfrage wurden sowohl der Zustand als auch die gefühlte Sicherheit der Wege allgemein abgefragt. Darüberhinaus wurden jeweils auch konkrete Vorschläge und Forderungen für Verbesserungen genannt.

Der **Zustand der Straßen und Wege** wurde von über der Hälfte der Befragten als schlecht und von 38 Prozent als eher gut bewertet.

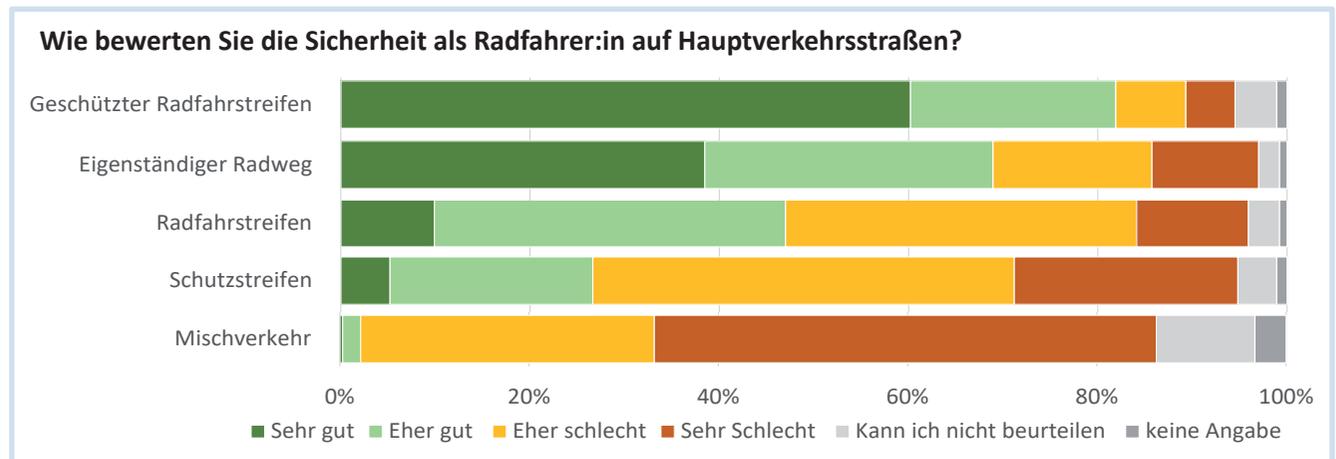
Die Sicherheit für Radfahrer:innen in Eilenburg empfindet eine überwiegende Mehrheit der Befragten als schlecht bis sehr schlecht. Insbesondere **mangelhafte gefühlte Sicherheit im Zusammenhang mit dem Kfz-Verkehr** drückt sich in einigen Aussagen explizit aus. Die Vermeidung von Konflikten mit dem Kfz-Verkehr ist für 70 Prozent der Teilnehmer:innen der Online-Umfrage ein sehr wichtiger Punkt, um die Radverkehrsbedingungen zu verbessern. Dies manifestiert sich außerdem in den Forderungen der Teilnehmer:innen, zum Beispiel nach dem Wegfall von Parkplätzen zugunsten der Sicherheit, oder einem sicheren Radweg nach Leipzig. An Kreuzungen, an Schulen, oder an unübersichtlichen Lagen werden sichere Bedingungen für Radfahrer:innen gefordert, oft auch zu Lasten des Kfz-Verkehrs. Knapp 60 Prozent erachten einen besseren Winterdienst als radverkehrsfördernd.



Die Teilnehmer:innen der Online-Umfrage wurden auch zur **Sicherheit der unterschiedlichen Radverkehrsführungsformen an Hauptverkehrsstraßen** befragt. Hier zeigt sich ein eindeutiges Bild. Eilenburgs Radfahrer:innen fühlen sich auf eigenständigen Radwegen und geschützten Radfahrstreifen am sichersten. Den einfachen Radfahrstreifen bewerteten nur 10 Prozent der Befragten und den Schutzstreifen nur

5 Prozent der Befragten mit sehr gut. Über die Hälfte gaben an dieser Stelle eine schlechte Bewertung ab.

Die Sicherheit im Mischverkehr wurde generell als sehr schlecht bewertet. **Somit sollten für den weiteren Ausbau der Radwegeinfrastruktur in Eilenburg nach Möglichkeit geschützte Radfahrstreifen und eigenständige Radwege favorisiert werden.**





Auch in der Online-Umfrage war bei der Frage „Was müsste sich ändern, damit Radfahren in Eilenburg attraktiver wird?“ neben dem Punkt „Sichere Kreuzungen / Querungen wie beim ADFC-Fahrradklimatest

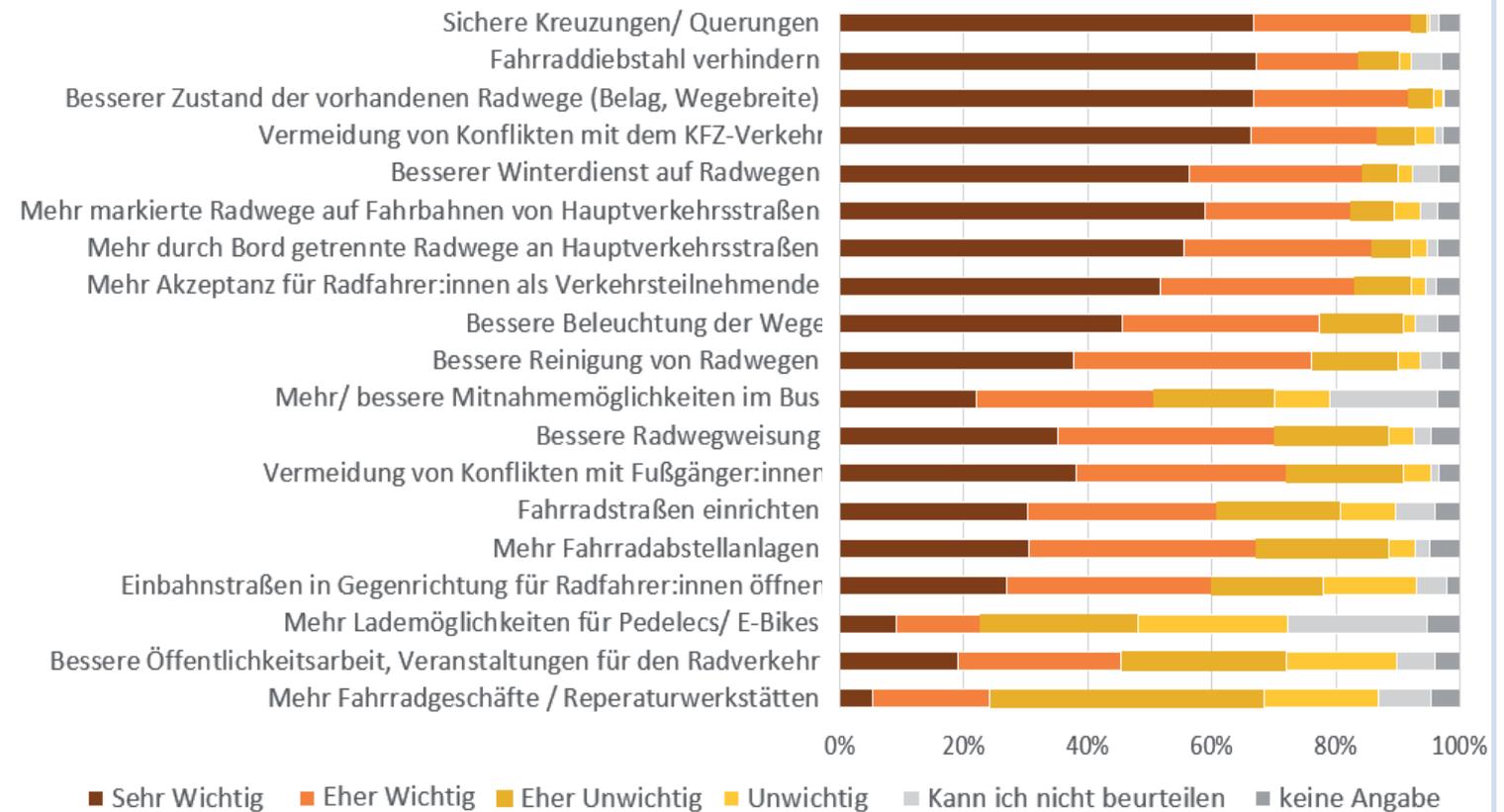
der Fahrraddiebstahl ein Hauptanliegen. Auch der Zustand der Radwege und die Vermeidung von Konflikten mit dem Kfz-Verkehr sind vielfach als sehr wichtig bewertete Aspekte.

„Viel Verkehr, viele parkende Autos und kein Radweg!“

„Zu viele Parkmöglichkeiten für Autos auf städtischem Grund wurden geschaffen. Fußgänger und Radler werden hierdurch benachteiligt.“

„Bedrängnis durch Autofahrende“

„Was müsste sich ändern, damit Radfahren in Eilenburg attraktiver wird?“



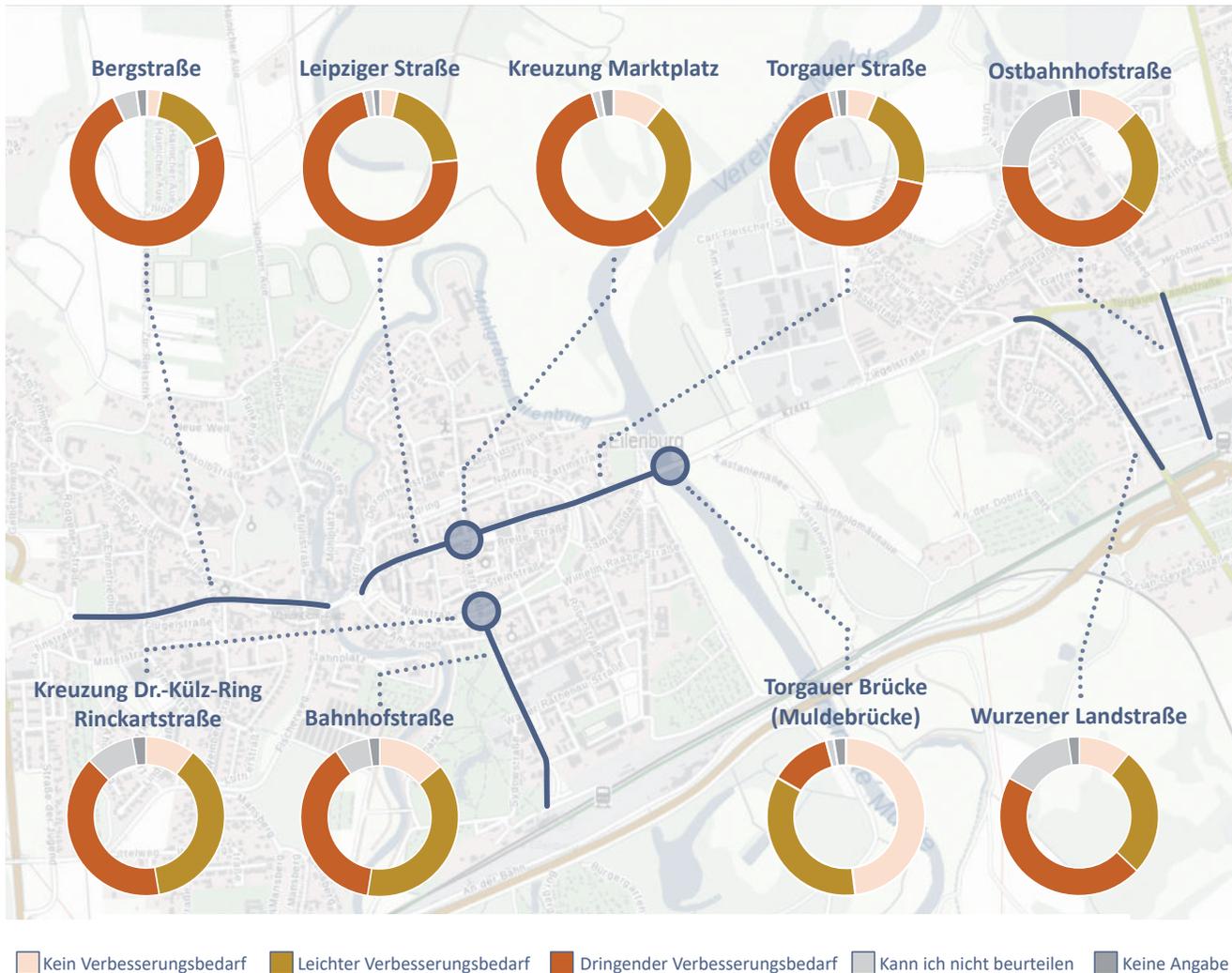


Abb. 16 Verbesserungsbedarf an ausgewählten Orten aus der Online-Umfrage

Im Vorfeld der Online-Umfrage wurden mit der Stadtverwaltung **kritische zentrale Orte, Knotenpunkte und Straßenabschnitte** ausgewählt und gezielt deren Einschätzung abgefragt (Abb. 16). Daraufhin attestierten die Befragten jeweils mit knapp 75 Prozent der Leipziger Straße, der Kreuzung am Marktplatz der Torgauer Straße und der Bergstraße einen dringenden Verbesserungsbedarf. **Somit ist die für Eilenburg charakteristische Ost-West Achse aktuell kein guter Ort zum Radfahren. Hier sollten kurzfristig Maßnahmen ergriffen werden.**

„Im gesamten **Innenstadtbereich** sollte eine **Tempo-30-Zone** geschaffen werden.“

Die Torgauer Brücke, die ein Nadelöhr zwischen Eilenburg-Mitte und Eilenburg-Ost darstellt, wird in der Umfrage vergleichsweise gut bewertet. Hier wünschen sich viele der Teilnehmer:innen eine offizielle Öffnung des Radweges in beide Richtungen. Die Auswertung weiterer Verbesserungsvorschläge ergab eine Reihe weiterer defizitärer Straßen, Knotenpunkte und Problemstellen, wie zum Beispiel der Wurzener Platz oder die Ziegelstraße.

„Der **Wurzener Platz** ist für Radfahrer:innen **lebensgefährlich.**“



An diesen Orten gibt es gehäufte Gefährdungen durch schlechten Straßenbelag, zu schnell fahrende Autos und unachtsames Abbiegen. Die **Statistik der Unfälle** mit Beteiligung von Radfahrenden (2017-2020) deckt sich mit den Mängelmeldungen der Befragten nahezu.

„Auf fast 80% der Straßen in und um Eilenburg besteht ein dringender Verbesserungsbedarf für Radfahrer:innen.“

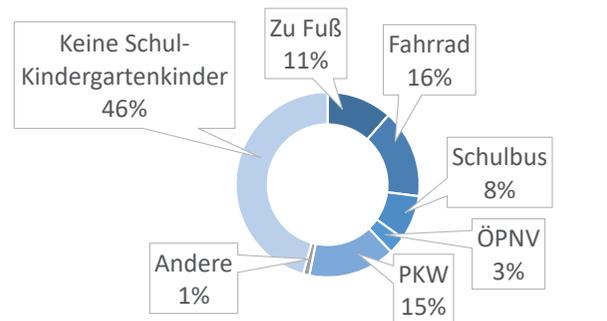
Für die **Wege zu Schulen und Kitas** ist die Sicherheit von herausragender Bedeutung. Das Fahrrad ist hier ein wichtiges Verkehrsmittel und sollte unter besten Bedingungen für diese Wege nutzbar sein. Die Stadt Eilenburg hat für alle Stadtteile Schulwegkarten entwickelt, auf denen möglichst sichere Fußwege empfohlen werden. Diese gelten nur bedingt für das Fahrrad, da Kinder nur bis zum Alter von zehn Jahren den Gehweg benutzen dürfen. Im Falle der Rinckartstraße ist dies beispielsweise problematisch.

„Schulen und Kitas sollten sicher mit dem Fahrrad erreichbar sein.“



Abb. 17 Schulwegeplan der Stadt Eilenburg für den Stadtteil Mitte (für Fußwege)

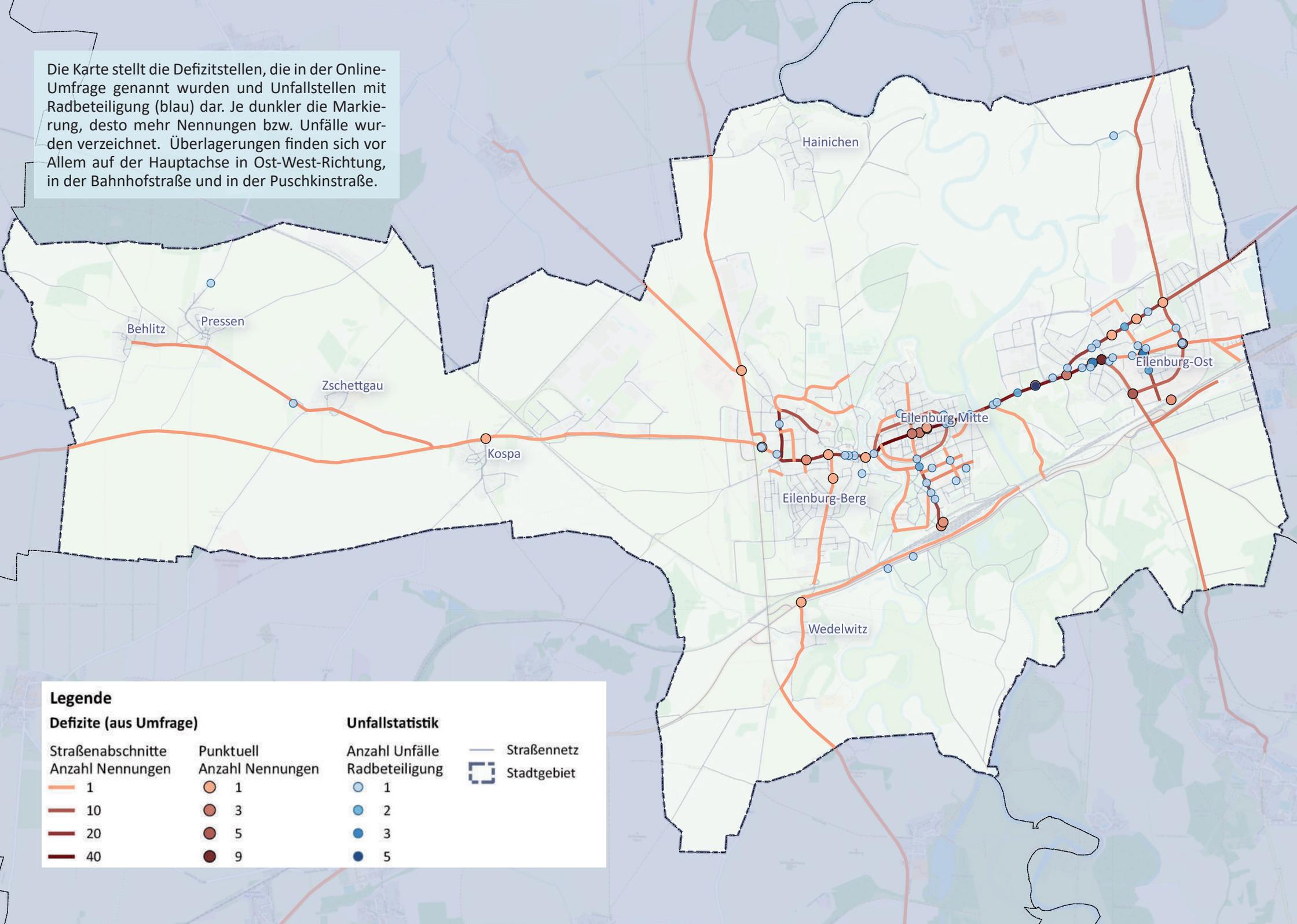
„Wie kommen Ihre Kinder zur Schule/ in die Kita?“



Fazit

Um mehr Menschen zum Umstieg von vier Rädern auf zwei Räder zu bewegen, sollten vor allem die **wichtigen Achsen, aber auch Kreuzungen und Querungen sicherer gestaltet werden** und die vorhandenen Radverkehrsanlagen in Belag und Wegbreite verbessert werden.

Die Karte stellt die Defizitstellen, die in der Online-Umfrage genannt wurden und Unfallstellen mit Radbeteiligung (blau) dar. Je dunkler die Markierung, desto mehr Nennungen bzw. Unfälle wurden verzeichnet. Überlagerungen finden sich vor Allem auf der Hauptachse in Ost-West-Richtung, in der Bahnhofstraße und in der Puschkinstraße.



Legende

Defizite (aus Umfrage)

Straßenabschnitte
Anzahl Nennungen

- 1
- 10
- 20
- 40

Punktuell
Anzahl Nennungen

- 1
- 3
- 5
- 9

Unfallstatistik

Anzahl Unfälle
Radbeteiligung

- 1
- 2
- 3
- 5

- Straßennetz
- Stadtgebiet





Gefahrenbereiche im Überblick



1. Wurzener Platz: keine sichere Querung möglich



2. Ziegelstraße: Hindernisse auf dem Radweg



3. Gabelweg: irreführende Radverkehrsführung



4. Sprottaer Landstraße:
schlechter Zustand des Fuß- und Radweges



5. Teilabschnitt Wurzener Landstraße: beidseitig
keine Radverkehrsanlagen vorhanden



6. Puschkinstraße: zugeparkter Radweg



7. Ziegelstraße: umständliche Radverkehrsführung

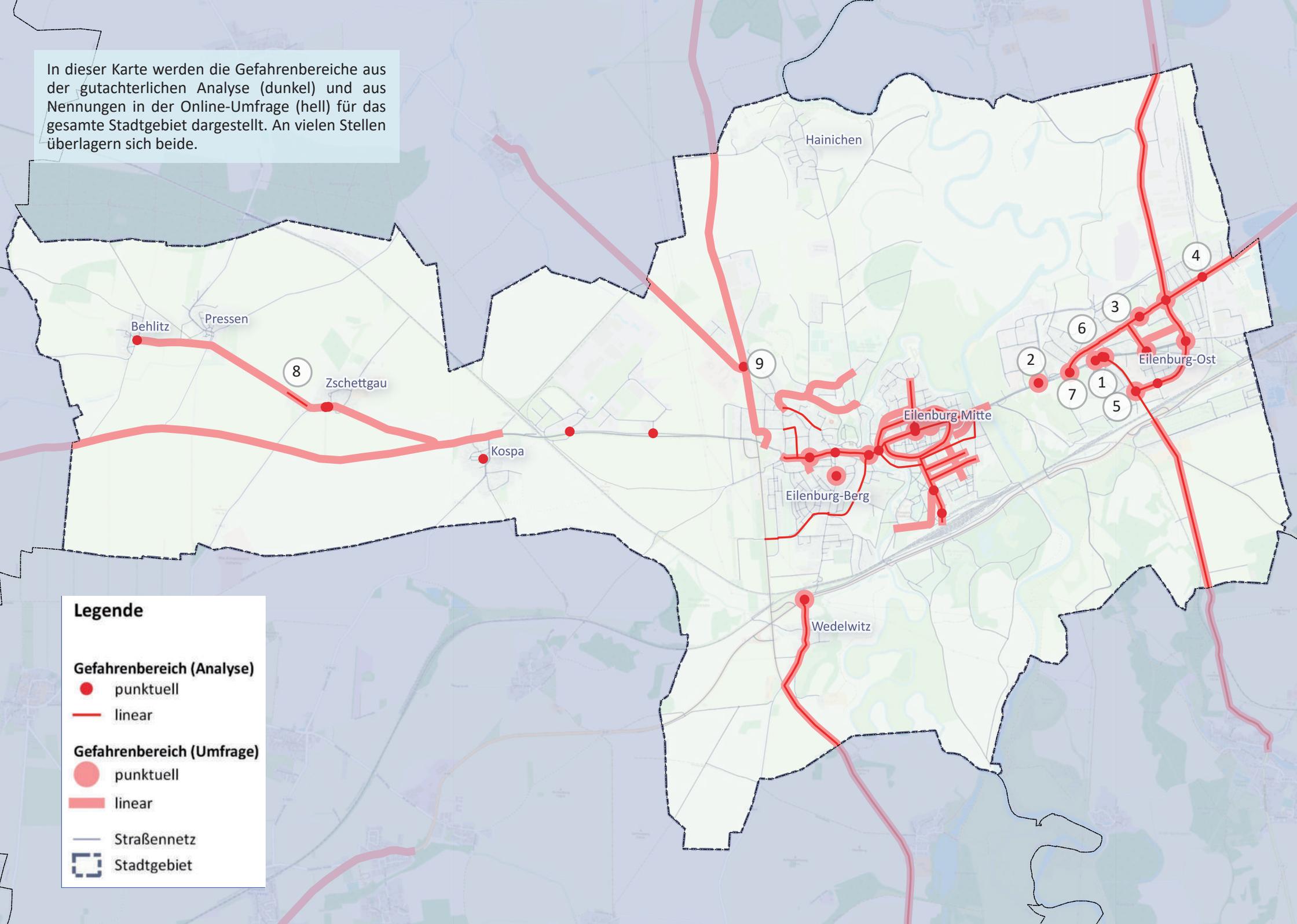


8. Am Käutzchenturm: Straßenschäden zwingen
Radfahrer:innen in überholenden Verkehr



9. Zschepliner Landstraße:
keine sichere Querung möglich

In dieser Karte werden die Gefahrenbereiche aus der gutachterlichen Analyse (dunkel) und aus Nennungen in der Online-Umfrage (hell) für das gesamte Stadtgebiet dargestellt. An vielen Stellen überlagern sich beide.



Legende

Gefahrenbereich (Analyse)

- punktuell
- linear

Gefahrenbereich (Umfrage)

- punktuell
- linear

- Straßennetz
- ▭ Stadtgebiet



Gefahrenbereiche in Eilenburg Mitte



1. Torgauer Straße: zugeparkter Radweg, dadurch widerrechtliche Nutzung des Gewegs durch Radfahrer



2. Leipziger Straße: Fahren im Mischverkehr



3. Bahnhofsstraße: Gehweg (Fahrrad frei) eng, schlecht gepflegt



4. Am Anger: enge, nicht für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraße



5. Torgauer Straße: kein Platz zum Radfahren

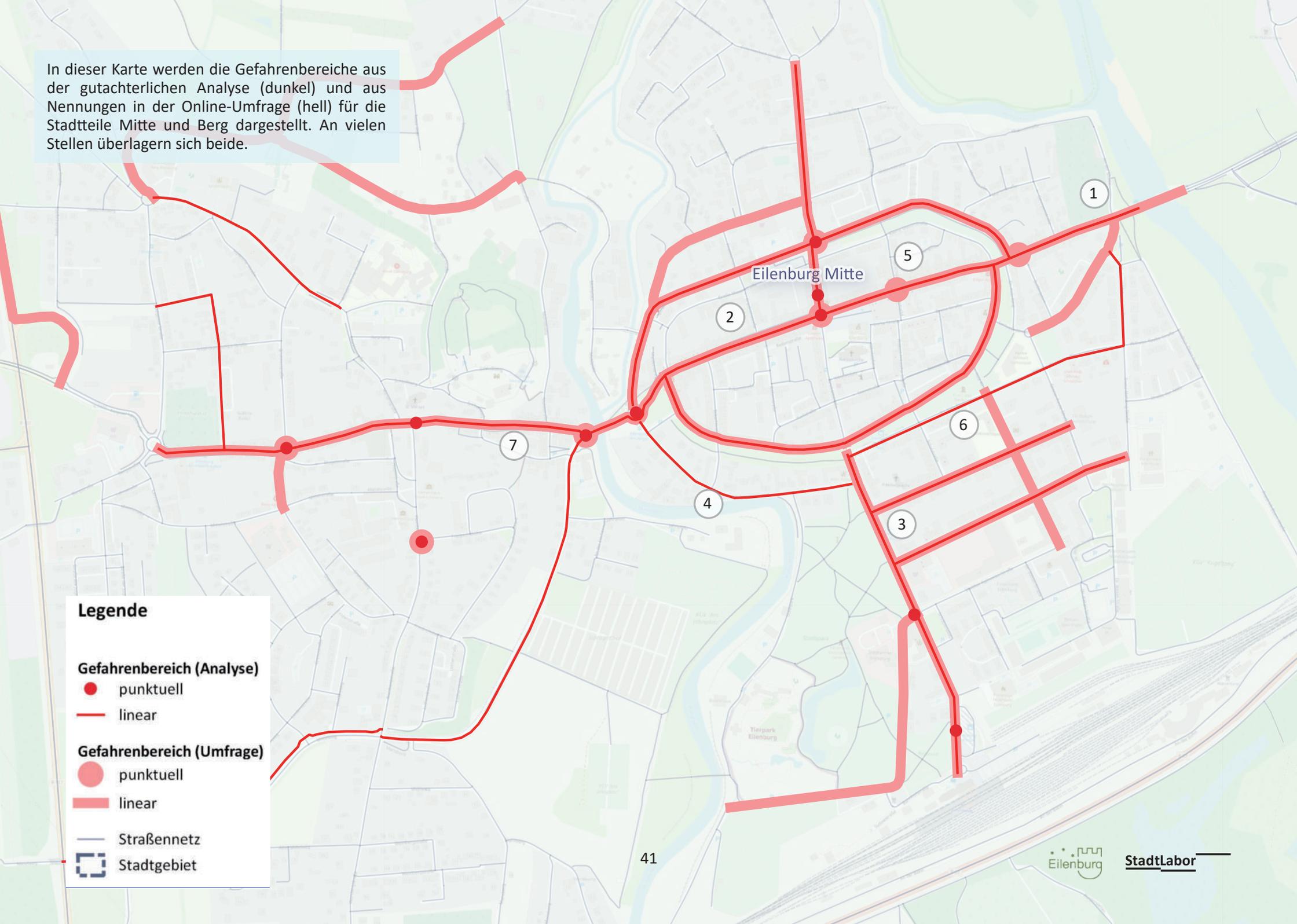


6. Dr.-Külz-Ring: Kein Platz für Radfahrende zwischen fließendem und ruhendem Verkehr



7. Bergstraße: starkes Gefälle, starker Verkehr, keine Radverkehrsanlagen

In dieser Karte werden die Gefahrenbereiche aus der gutachterlichen Analyse (dunkel) und aus Nennungen in der Online-Umfrage (hell) für die Stadtteile Mitte und Berg dargestellt. An vielen Stellen überlagern sich beide.



Legende

Gefahrenbereich (Analyse)

- punktuell
- linear

Gefahrenbereich (Umfrage)

- punktuell
- linear

- Straßennetz
- ▭ Stadtgebiet

Eilenburg Mitte

1

5

2

6

7

4

3



Komfort und Zustand im Überblick



1. Ziegelstraße: sehr schlechter Radwegebelag



2. Ziegelstraße:
schlechter gemeinsamer Geh- und Radweg



3. Weinbergstraße: schlechter Belag



4. Ostbahnhofstraße: sehr schlechter Belag, keine Radverkehrsanlagen

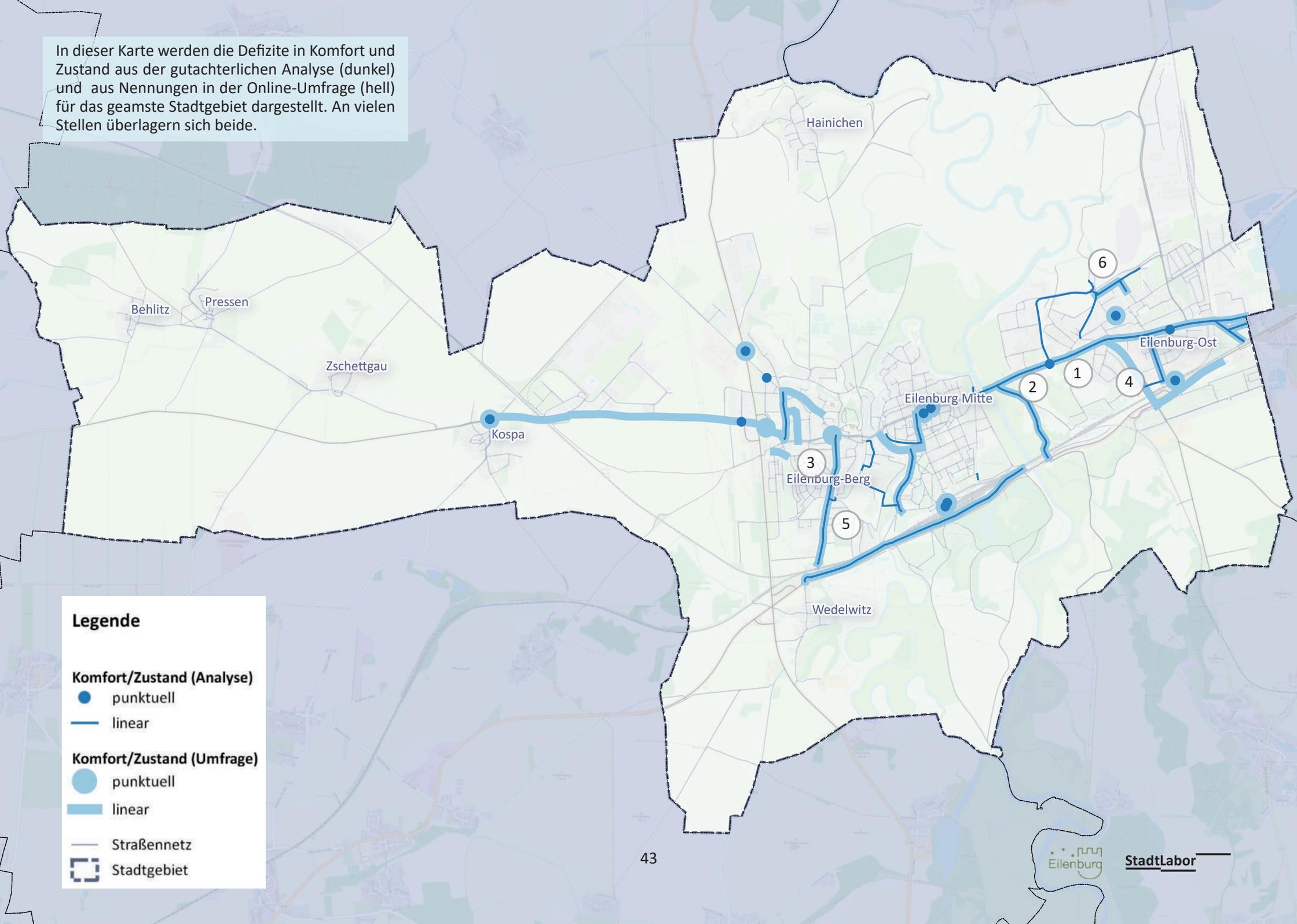


5. Weinbergstraße: fehlende RVA, schlechter Belag und parkende Autos



6. Beethovenstraße: schlechter Straßenbelag

In dieser Karte werden die Defizite in Komfort und Zustand aus der gutachterlichen Analyse (dunkel) und aus Nennungen in der Online-Umfrage (hell) für das gesamte Stadtgebiet dargestellt. An vielen Stellen überlagern sich beide.



Legende

Komfort/Zustand (Analyse)

- punktuell
- linear

Komfort/Zustand (Umfrage)

- punktuell
- linear

- Straßennetz
- ▭ Stadtgebiet



7.3.2 Überörtliche Verbindungen

Überörtliche Verbindungen sind vor Allem für den Freizeitradverkehr von Bedeutung, gewinnen aber auch durch die Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes an Relevanz für den Alltagsverkehr. Gut ausgebaute überörtliche Verbindungen in die Nachbargemeinden stärken auch die Anbindung der an den betreffenden Achsen liegenden Ortsteile (z.B. Pressen am Radweg Delitzsch-Eilenburg).

Die Nähe zur Stadt Leipzig und zum Naturpark Dübener Heide macht Eilenburg zur idealen Station für mehrere Rad- und Wanderwege.

Der Mulderadweg (SNR I-2) führt durch Eilenburg. Ausgehend vom Mulderadweg führt der 9 km lange Radrundweg Eilenburger Schleife entlang der wichtigsten Sehenswürdigkeiten Eilenburgs. Zusätzlich verbindet der Radweg Mulde-Acht Eilenburg mit Bad Dübener Heide. Über einen weiteren Radweg besteht eine Verbindung zwischen Delitzsch und Torgau.

„Eine Radwegeverbindung nach Leipzig wäre sehr wünschenswert.“

„Einen Radweg um die Kiesgrube sollte es in Zukunft unbedingt geben.“

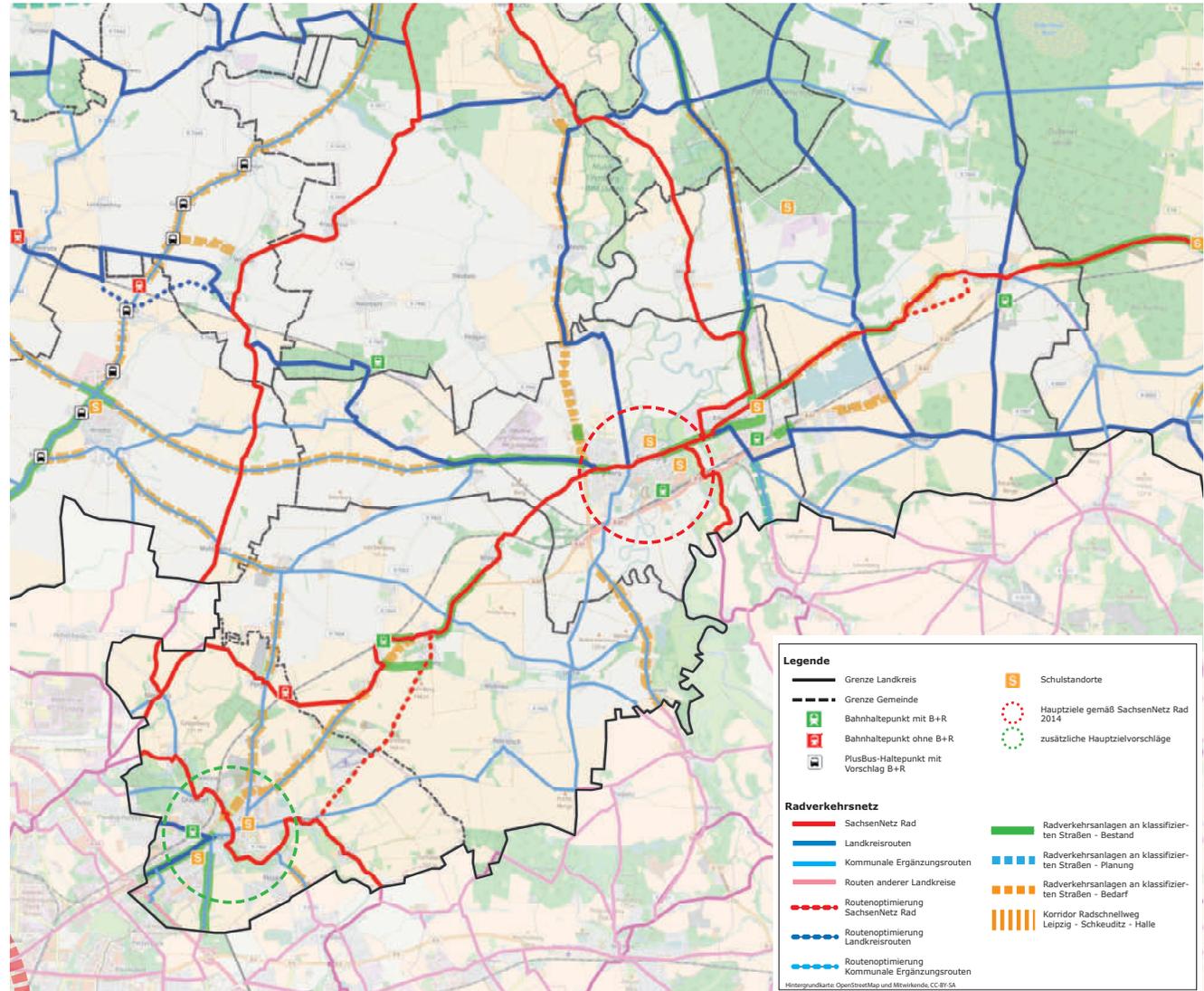


Abb. 18 Ausschnitt des Zielnetzes aus der Fortschreibung der Radverkehrskonzeption des Landkreises Nordsachsen

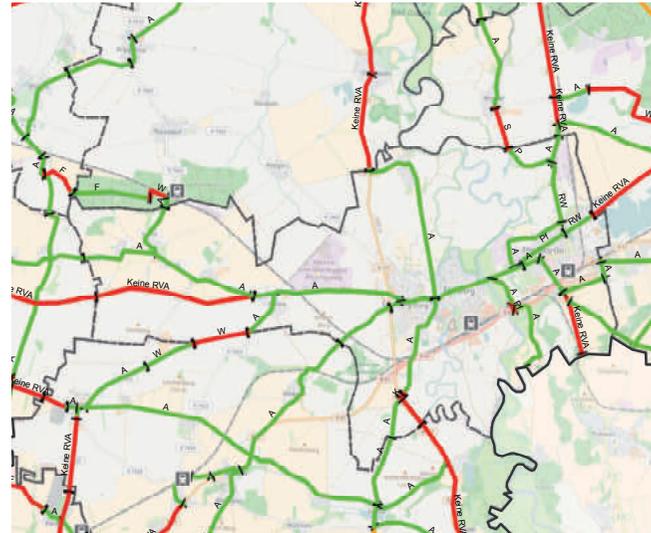


Abb. 19 Bestandsplan des überregionalen Radwegenetzes

Den Eilenburger:innen sind die Verbindungen in die Ortsteile und in die umliegenden Städte sehr wichtig. Auffällig oft nannten die Befragten, dass eine schnelle, komfortable und sichere Radwegeverbindung von Eilenburg nach Leipzig gewünscht sei. Auch wurden im Zusammenhang mit schnellen Radverbindungen Bad Dübener Heide mehrfach genannt. Diese Radverbindungen würden auch dem Tourismus zugutekommen. Die Radverkehrskonzeption für den Landkreis Nordsachsen (2019) liefert hierfür bereits umfangreiche Maßnahmenempfehlungen.

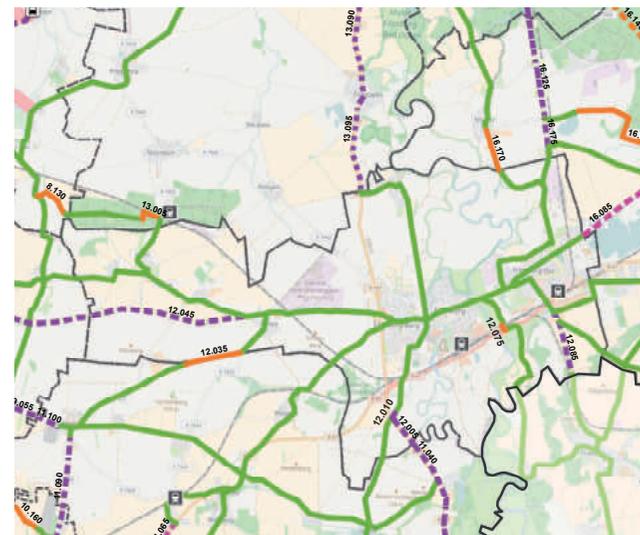


Abb. 20 Maßnahmenplan im überregionalen Radwegenetz im Rahmen der Fortschreibung der Radverkehrskonzeption des Landkreises Nordsachsen



7.3.3 Fahrradparken

Den generellen Wunsch nach mehr Fahrradabstellanlagen haben 30 Prozent der Befragten als sehr wichtig und 40 Prozent als wichtig bewertet. Um konkrete Handlungsschwerpunkte zu identifizieren, sollten die Teilnehmenden für ausgewählte Orte die Abstellanlagen hinsichtlich der Erreichbarkeit, der Sicherheit und dem Zustand bewerten. Hier hat sich gezeigt, dass das Stadtteilzentrum Ost, die Innenstadt, der Busbahnhof am Dr.-Külz-Ring und der Bahnhof Ost deutlichen Verbesserungsbedarf aufweisen. Die Abstellanlagen am Rathaus, am Bürgerhaus und am Bahnhof / Busbahnhof Stadt wurden hingegen mehrheitlich gut bis sehr gut bewertet. Die Fahrradabstellanlagen an den Wohnorten der Befragten wurden zum größten Teil mit gut bis sehr gut bewertet. Auffällig oft nannten die Befragten den Wunsch nach diebstahlgesicherten Abstellmöglichkeiten mit Videoüberwachung im kompletten Stadtgebiet. Denn laut den Teilnehmenden ist Fahrraddiebstahl in Eilenburg ein Problem, dem intensiver begegnet werden sollte.

In der **ganzen Innenstadt**, insbesondere **vor dem Rathaus und den Geschäften**, sollten Fahrradabstellanlagen errichtet werden.



Übersicht Fahrradparken Bestand:

- 1: überdachte Radstation am Hauptbahnhof mit Schließboxen
- 2: Bildung/Schulen: Martin-Rinckart-Gymnasium
- 3: Touristische Ziele: Burg/Schloßberg
- 4: Einzelhandel: Discounterfiliale Stadtteil Mitte
- 5: Freizeit/Sport: Schwimmhalle



Wie bewerten Sie die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder hinsichtlich Erreichbarkeit, Sicherheit und Zustand?

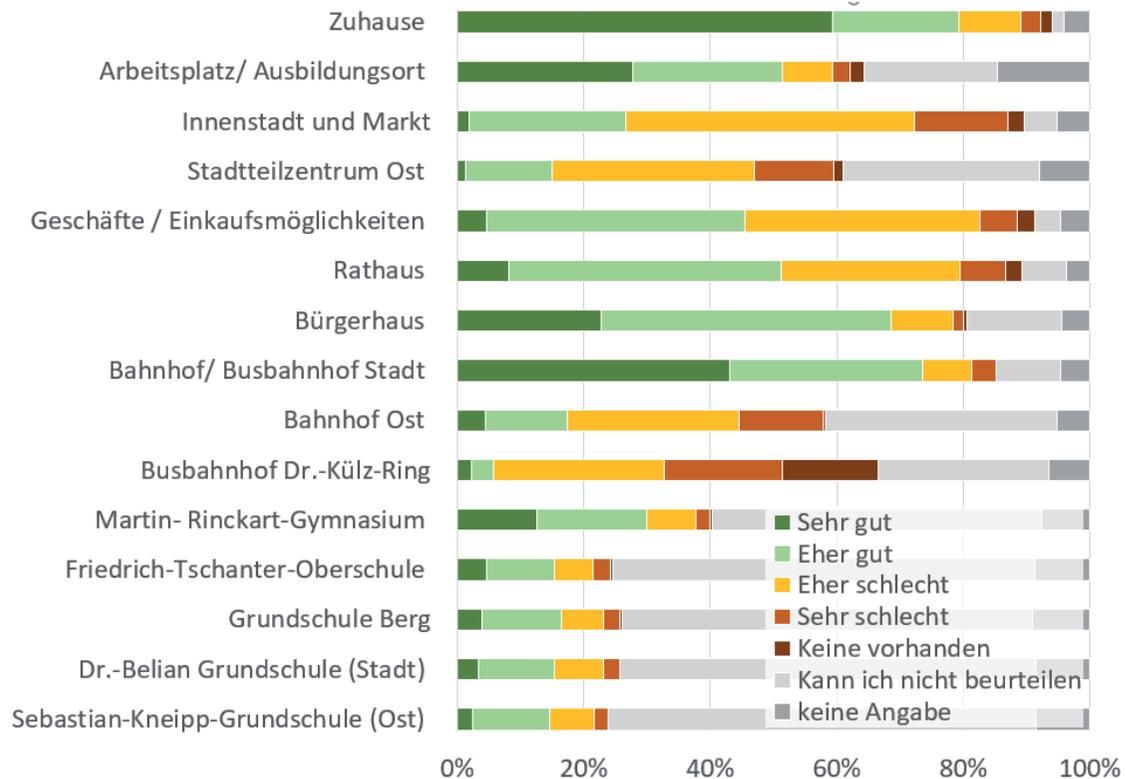


Abb. 21 Nicht ausreichende Abstellanlagen einer Drogerie am Marktplatz. Lampenmasten werden informell genutzt

Fazit

Die Versorgung mit Fahrradabstellanlagen ist an vielen Orten bereits sehr gut. Stellenweise besteht Aufrüstbedarf (z.B. Innenstadt/Marktplatz, Busbahnhof Dr.Külz-Ring). Die Qualitätsstandards im Bestand schwanken stark. Die Auslastung der einzelnen Abstellanlagen konnte im Zuge der Analyse nicht erhoben werden.



7.3.4 Wegweisung

Ein durchgehendes Wegweisungsnetz ist für einige Routen vorhanden. Sowohl Routen mit Fernzielen (Leipzig, Delitzsch, Torgau), als auch innerstädtische Ziele wie die Bahnhöfe, Ortsteile, touristische Ziele sind ausgewiesen. Auch der Mulderadweg ist durchgängig mit Wegweisern ausgestattet. Kritisch ist daher weniger der Bestand an Wegweisern, sondern vielmehr die Routenführung auf gefährlichen Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlagen (z.B. Leipziger Straße, Bergstraße). Ausgewiesene Radrouten sollten diese Sicherheitsstandards erfüllen.

„Die Ausschilderung der Radwege ist teilweise sehr **verwirrend**.“



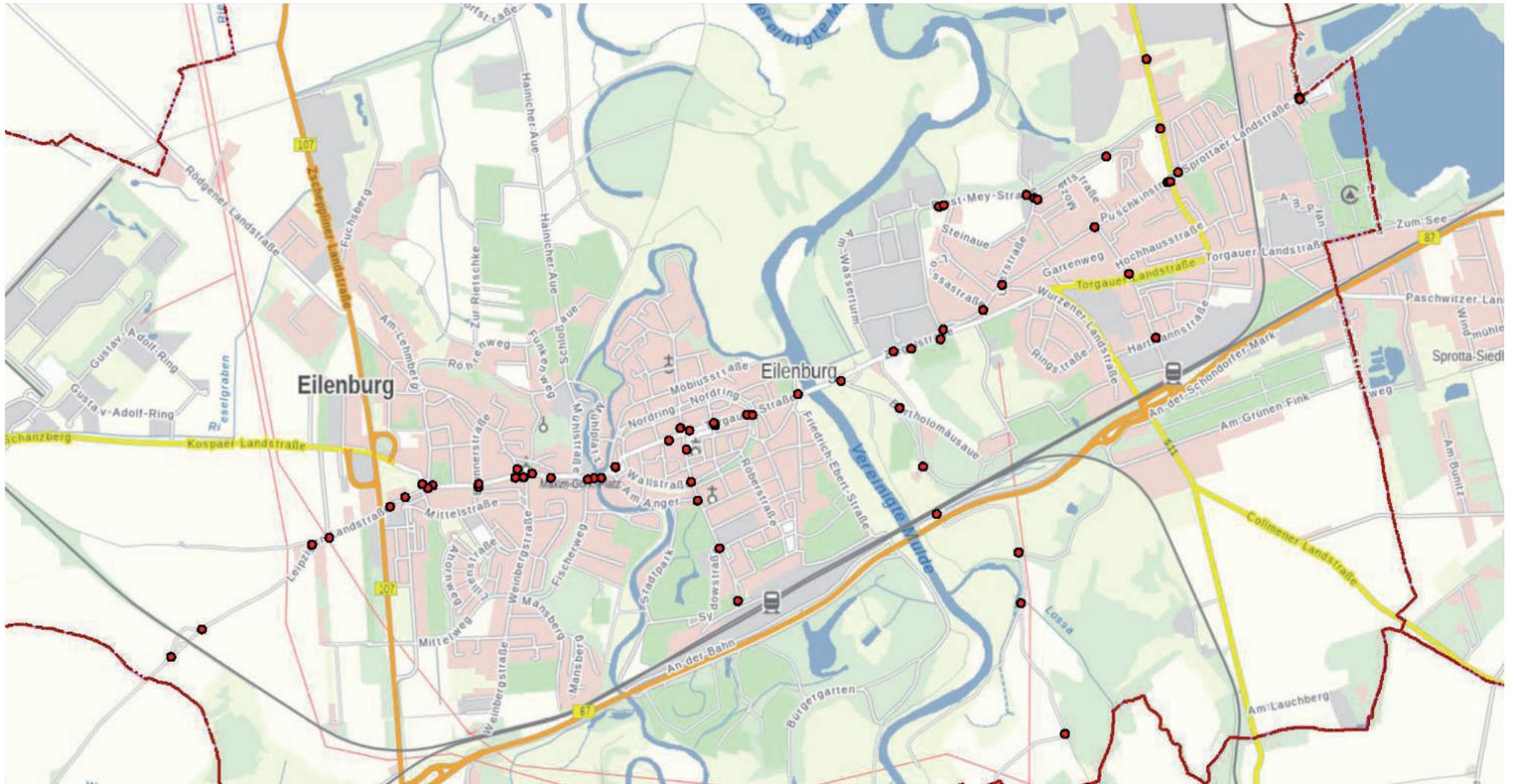


Abb. 22 Bestand des Radwegweisungnetzes in Eilenburg



7.4 Serviceangebote

Ein umfassendes Angebot an Dienstleistungen rund um den Radverkehr sind ein nicht zu unterschätzender Erfolgsfaktor. Zu dieser Säule der Radverkehrsförderung gehört eine große Bandbreite verschiedener Services, die von verschiedensten Akteuren ausgehen können.

7.4.1 E-Bike/Pedelec-Infrastruktur

E-Bike-Ladestationen befinden sich an der Schwimmhalle sowie auf dem Burgberg. Für Elektrofahrzeuge gibt es Ladestationen am Autowaschpark (Am Alten Celluloidwerk). Die Nachfrage nach öffentlichen Stationen ist aktuell eher gering. Die Ladestationen werden vorwiegend durch die Nutzer:innen selbst oder als Zusatzangebot bereitgestellt.

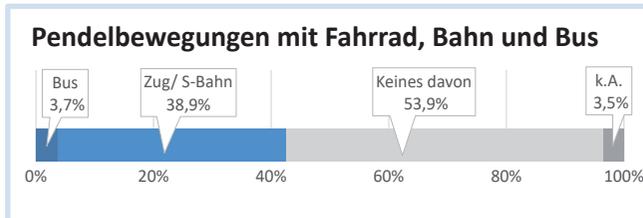
7.4.2 Verknüpfung mit dem ÖPNV

Die öffentlichen Verkehrsmittel wurden im vergangenen Jahr von 12 Prozent der Teilnehmer:innen täglich bis einige Male pro Woche, mit dem Fahrrad kombiniert, um zur Arbeits- oder Ausbildungsstelle zu gelangen. Das am häufigsten mit dem Fahrrad kombinierte öffentliche Verkehrsmittel ist der Zug oder die S-Bahn. Nur 3,7 Prozent gaben an, den Bus zum Pendeln zu nutzen, der überwiegend als ungeeignet für die Fahrradmitnahme bewertet wurde.

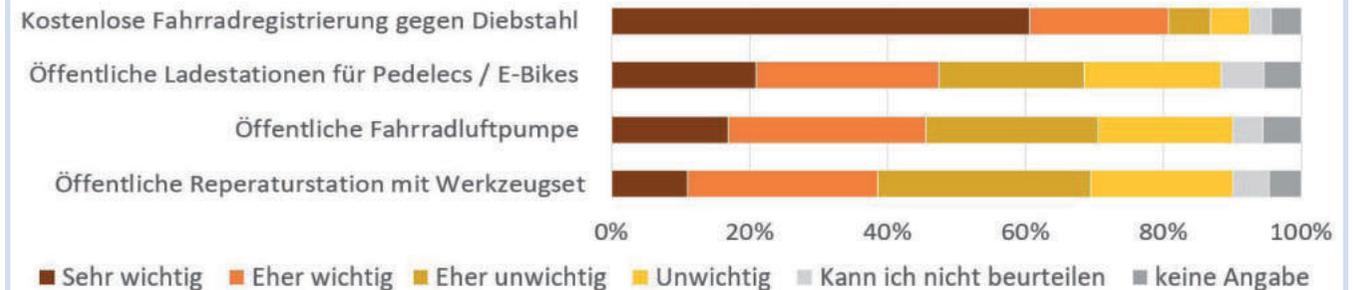
Die Bike & Ride Angebote am Bahnhof werden von 12 Prozent der Teilnehmenden dieser Online-Umfrage für den täglichen Arbeitsweg wahrgenommen.

7.4.3 Weitere Dienstleistungen

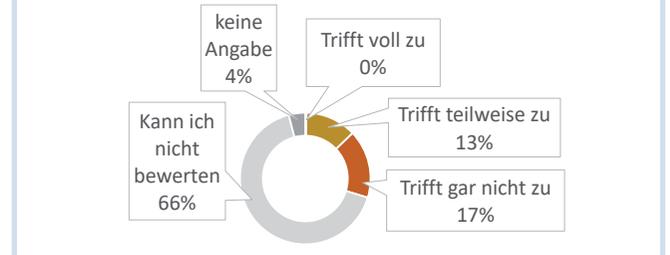
Auffällig oft äußerten die BürgerInnen den Wunsch nach einer kostenlosen Fahrradregistrierung gegen Diebstahl und gesicherten Abstellmöglichkeiten mit Videoüberwachung. Denn laut den Teilnehmenden der Online-Umfrage ist Fahrraddiebstahl in Eilenburg keine Seltenheit. Automaten für Fahrradschläuche und sonstiges Zubehör sind mehrmals genannte Wünsche der Teilnehmer:innen. Ein Fahrradsharing-System existiert in Eilenburg aktuell nicht. Möglichkeiten, Fahrräder auszuleihen, wurden in der Online-Umfrage jedoch mehrmals gewünscht.



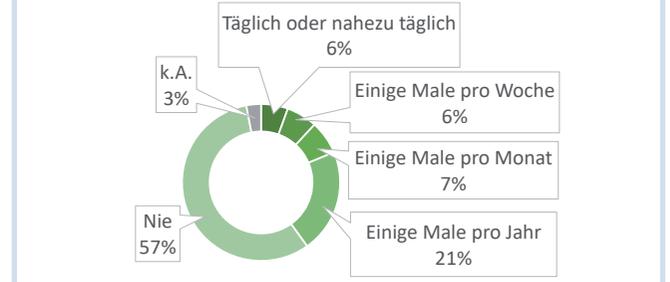
Weitere Wünsche für Serviceangebote im öffentlichen Raum



Ist eine problemlose Fahrradmitnahme im Bus möglich?



Häufigkeit der Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln





7.5 Öffentlichkeitsarbeit

Eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit (ÖA) ist ein wesentlicher Bestandteil der Radverkehrsförderung. Sie umfasst die Information über geplante und realisierte Infrastrukturmaßnahmen, die Förderung eines sicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr, die Betonung der positiven Attribute des Fahrrades sowie die Motivation zur Fahrradnutzung. Durch die Sensibilisierung für das Thema Rad soll eine positive Einstellung zum Radfahren erzeugt werden. Regelmäßige und zielgerichtete Kommunikation kann potenzielle Nutzer:innen und Akteur:innen erreichen und zu einer nachhaltigen Änderung des Mobilitätsverhaltens führen. Zur Sicherung einer wirksamen Öffentlichkeitsarbeit sollte ein kontinuierliches jährliches Budget im städtischen Haushalt zur Verfügung stehen.

7.5.1 Analyse

Die bisherigen Bemühungen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr sind in Eilenburg bis auf den Bereich des touristischen Radverkehrs gering. Image-Kampagnen wie in anderen Städten gab es in Eilenburg bisher nicht. Das Thema der integrierten Radverkehrsförderung ist erst seit der Corona-Pandemie, der StVO-Novelle 2020 und der verschärften Klimakrise verstärkt in den öffentlichen und verwaltungsinternen Fokus gerückt. Zuvor war das Thema kaum in den Köpfen verankert, doch der aktuell stattfindende Bewusstseinswandel ist bis an die höheren kommunalpolitischen Entscheidungsträger:innen durchgedrungen. Der Stellenwert des Fahrrads als

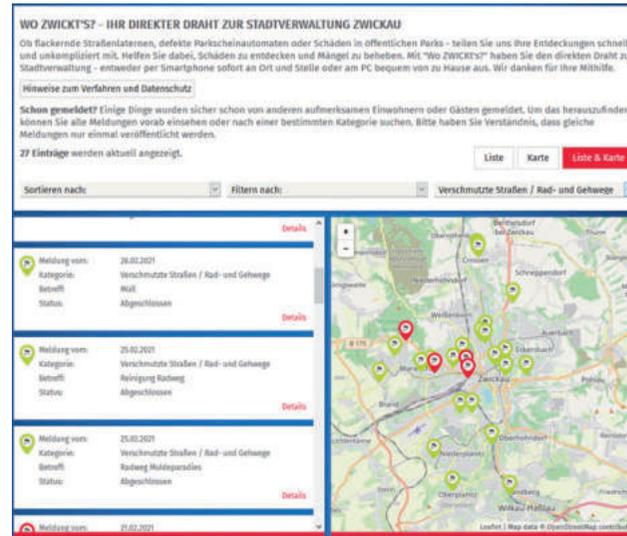


Abb. 23 Beispiel Zwickau: Mängelmelde-App „wo zwickt's“



Abb. 24 Beispiel Darmstadt: Fahrradaktionstag

tägliches Verkehrsmittel in Eilenburg ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Das oft vorherrschende Gegeneinander von Radfahrenden und Autofahrenden weicht langsam einem rücksichtsvolleren Miteinander. Doch trotz des rücksichtsvolleren Umgangs geraten Radfahrende oft in Gefahrensituationen und werden beispielsweise mit nicht ausreichendem Abstand überholt. Somit bleibt es eine Daueraufgabe, Autofahrende für die Belange von Radfahrenden zu sensibilisieren. Aktuell sind die finanzielle und personelle Situation in der Stadtverwaltung Hindernisse für ÖA-Maßnahmen.

7.5.2 Wertschätzung des Radverkehrs

Ein weiter wichtiger Aspekt, der die Zahl der Radfahrenden in Eilenburg erhöhen kann, ist eine größere Akzeptanz gegenüber Fahrradfahrer:innen als Verkehrsteilnehmende. Die Antworten der Online-Umfrage bestätigen den Bedarf im Bereich Wertschätzung. Hierzu passt auch beispielsweise der Vorschlag eines regelmäßigen Tages der autofreien Stadt.

Hierbei kommt den öffentlichen Meinungsträger:innen und (Politik, Verwaltung, Verbände etc.) eine wichtige Rolle zu. Deren positive Einstellung zum Radfahren wirkt zurück in die Öffentlichkeit und kann dort Bewusstseins- und Verhaltensänderungen bewirken (Multiplikator-Funktion).



7.5.3 Information und Kommunikation

Die bisherigen Maßnahmen sind überschaubar: Im Zuge des Entstehungsprozesses der „Eilenburger Schleife“ als touristische Stadtrundroute und im Vorfeld der Online-Umfrage dieser Radverkehrsanalyse wurden die Bürger:innen über die offiziellen Kanäle (Amtsblatt, Facebook und Webseite) der Stadtverwaltung informiert. Über die bekannten Kommunikationskanäle werden Bürger:innen über den Stand des aktuell stattfindenden Ausbaus von überörtlichen Radverbindungen informiert.

Für allgemeine Fragen, Anregungen und Wünsche (und somit auch solche zum Radverkehr), die aus der Bürgerschaft kommen, stehen ein Briefkasten am Rathaus und ein Kontaktformular auf der Homepage der Stadtverwaltung Eilenburg zur Verfügung. Doch zu Thema Radfahren und Radverkehr werden nur sehr wenige Beiträge eingereicht. Die Einrichtung einer eigenen E-Mail-Adresse für Fragen rund um den Radver-

„Mehr Verständnis für die Belange der Radfahrenden.“

„Tag der Autofreien Stadt.“

kehr, könnte mit der Intensivierung der Radverkehrsförderung sinnvoll sein. Auch über ein GIS-basiertes Meldesystem für Mängel jeglicher Art in öffentlichen Räumen sollte weiter in der Stadtverwaltung nachgedacht werden. Fähiges Personal ist hierfür bereits vorhanden, jedoch fehlen bisher die zeitlichen Kapazitäten.

7.5.4 Mitmachaktionen

Neben der Initiierung eigener Maßnahmen ist auch eine Beteiligung an bundesweiten Kampagnen durch die Stadtverwaltung denkbar. Hier könnte z. B. auf die Erfahrungen der Sauberheitskampagne, die aktuell in Eilenburg läuft, zurückgegriffen werden. Die Umsetzbarkeit ist abhängig von der finanziellen und personellen Situation der Stadt. An der von der AOK und dem ADFC ins Leben gerufenen bundesweiten Mitmachaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ beteiligen sich einige Mitarbeitende der Stadtverwaltung auf eigene Initiative.

Eine weitere bundesweit bekannte Aktion stellt das „Stadtradeln“ dar. Dies ist ein Wettbewerb, bei dem es darum geht, 21 Tage lang möglichst viele Alltagswege mit dem Fahrrad zurückzulegen. Bundesweit nahmen 2020 knapp 1.500 Kommunen teil. Eilenburg nahm bisher noch nicht daran teil, da die Aktion „Stadtradeln“ nicht bekannt war. Eine organisierte und öffentlich beworbene Teilnahme wäre eine willkommene Werbung für eine stärkere Nutzung des Fahrrades. Zusätzlich ist eine Verknüpfung mit anderen öffentlich wirksamen Veranstaltungen wie einer Radtour mit der:dem Oberbürgermeister:in, einem

Jedermensch-Radrennen oder einem Tag der autofreien Innenstadt möglich. Letzteres war ein Wunsch aus der Online-Umfrage und könnte auch in die jährlich stattfindenden Stadtfeste integriert werden.

Auch der vom Eilenburger Fahrradgeschäft „Fahrrad Paul“ jährlich angebotene Fahrraderlebnistag ist ein gelungenes Beispiel für eine Mitmachaktion. Hierbei werden Interessierten Radtouren und Probefahrten mit E-Bikes angeboten. Durch die übergreifende Kooperation mit anderen Akteur:innen, wie dem Tourismus- und Gewerbeverein, einem Fitnessstudio und einem Autohaus können hier Synergien anderer Ressorts genutzt werden, um die Akzeptanz für den Radverkehr zu erhöhen.

7.5.5 Kooperationen mit Akteuren aus dem Bereich Wirtschaft

Kooperationen zwischen der Stadtverwaltung, Wohnungsbauunternehmen, Arbeitgebern und anderen Akteuren, die auf den Radverkehr Einfluss ausüben können (z.B. bessere Fahrradabstellanlagen zu schaffen), gab es bisher nicht. Das Format eines runden Tisches mit vielfältigen Beteiligten ist hier denkbar.

7.5.6 Schule und Erziehung

In Eilenburg gibt es jedes Jahr für Grundschulkinder eine Verkehrserziehung auf dem Verkehrsübungsplatz am Jugendhaus. Bis 2016 war die Polizei hierfür verantwortlich. Personelle Einschnitte zwangen diese, die Verkehrserziehung aufzugeben. Seitdem



wird diese durch die Ortsgruppe Torgau der deutschen Verkehrswacht im Ehrenamt weitergeführt. Es wäre zu begrüßen, wenn dieses Angebot auch in den nächsten Jahren (von hauptamtlichem Personal) fortgeführt wird, da Verkehrserziehung von Grundschulkindern für ein sicheres Verhalten im Straßenverkehr elementar ist. Schulwegepläne für alle drei Grundschulen Eilenburgs, die auf den Fußverkehr ausgerichtet sind, existieren ebenfalls, und könnten durch sichere Fahrradrouten und Tipps zur Fahrradnutzung im Straßenverkehr ergänzt werden.

7.5.7 Radfahren in der Stadtverwaltung

Das Thema Radverkehr hat auch in den höheren Verwaltungsebenen an Relevanz gewonnen. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass ein guter Wille erkennbar ist, die Umsetzung aber schleppend vorangeht. Eine umfassende Strategie von Seiten der Arbeitgebenden, die Mitarbeitenden zu einem Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu animieren, fehlt jedoch. Im Jahr 2020 wurden im Innenhof des Rathauses neue Fahrradständer aufgebaut, sowie zusätzlich zu den zwei bestehenden zwei neue Dienstfahräder gekauft. Zusätzlich nutzt die Mitarbeiterin, die das Stadtarchiv betreut, ein Lastenrad, das auf mehrmalige Bitten angeschafft wurde. Fahrradleasingangebote, wie z.B. Jobrad für die Beschäftigten der Verwaltung, existierten bisher ebenfalls nicht, sind aber durch einen neuen Tarifvertrag im Gespräch. Um ortsansässige Unternehmen zu fördern wäre es wünschenswert, mit lokalen Fahrradgeschäften Leasingverträge auszuhandeln.

7.5.8 weitere Angebote

Fahrraddiebstahl ist in Eilenburg ein akutes Problem. Die Polizei bietet dementsprechend Fahrradkodierungen an. Vor der Schwimmhalle gibt es eine E-Bike Ladestation. Einige der Fahrradboxen am Hauptbahnhof sind mit Ladestationen ausgestattet. Eine weitere Ladestation, die über Werbeeinnahmen finanziert und zentral (z.B. auf dem Marktplatz) aufgestellt werden soll, ist angedacht. Vor Allem für Auswärtige, die auf dem Mulderadweg fahren, wurde die Eilenburger Schleife entwickelt, die als Radrundroute alle relevanten Sehenswürdigkeiten einschließt, die Eilenburg zu bieten hat.

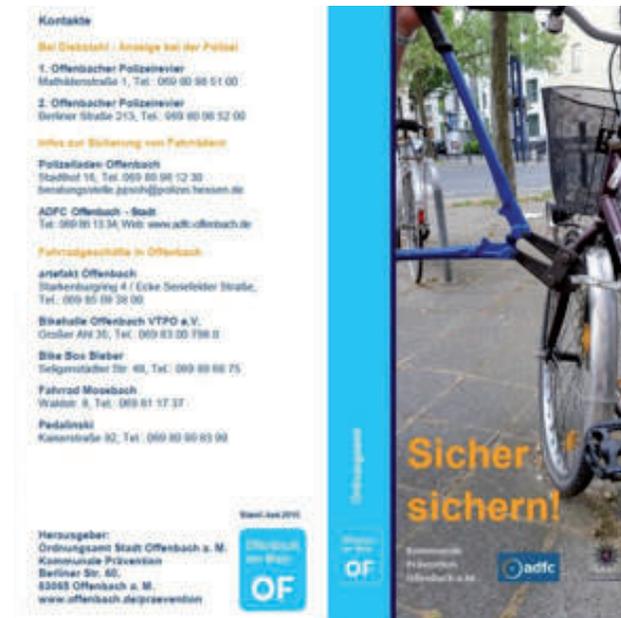


Abb. 25 Info-Blatt zur ADFC-Aktion „Sicher sichern!“

8. Ausgesuchte Beispielmaßnahmen in Ansätzen

Im Rahmen der Radverkehrsanalyse wurden für ausgewählte Stellen Ansätze entwickelt, um Potenziale für die Verbesserung des Radverkehrs aufzuzeigen. An den Stellen besteht ein starker Zusammenhang mit der allgemeinen Gestaltung des Stadtraums und Aspekten wie:

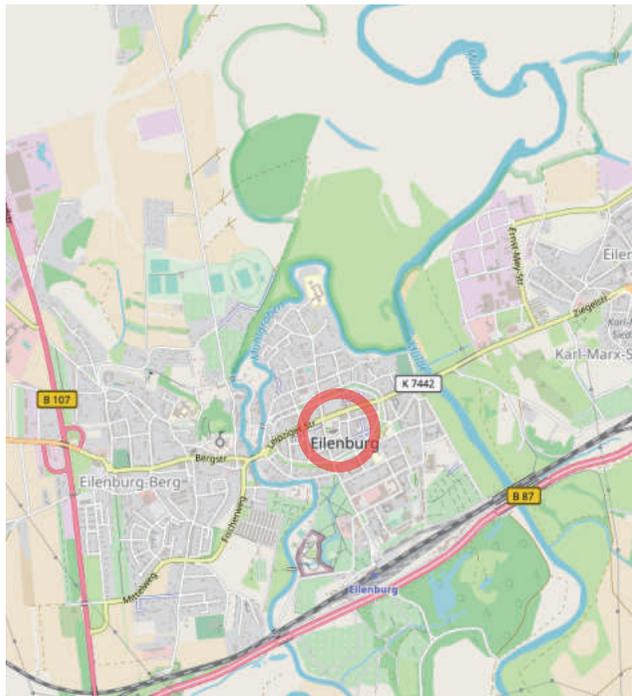
- **Schulen (Kinder)**
- **Schnittstellen ÖPNV**
- **Konflikte mit Fußverkehr**
- **Konflikte mit KFZ**
- **touristischer Radverkehr**
- **Beruhigung von Durchgangsverkehr im Wohngebiet (Modalfilter)**

Die vorgeschlagenen Ansätze sollen somit Perspektiven für Veränderungen bieten, von denen nicht nur der Radverkehr profitiert, sondern alle Nutzer:innen des öffentlichen Raums.



Beispiel 1: Innenstadt

Momentan sind im Bereich Marktplatz keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Sowohl die Hauptverbindung für den Radverkehr, als auch für den Kfz-Verkehr führen über die Torgauer bzw. Leipziger Straße. Eine Umgestaltung könnte nicht nur drängende Gefahrenstellen beheben, sondern den gesamten Marktplatz stadträumlich erheblich aufwerten. Mehrere, unterschiedlich intensive Varianten von Eingriffen sind vorstellbar, um dem Marktplatz die Qualität zu verleihen, die er als Herz der Stadt verdient.



Ansicht Markplatz aktuell





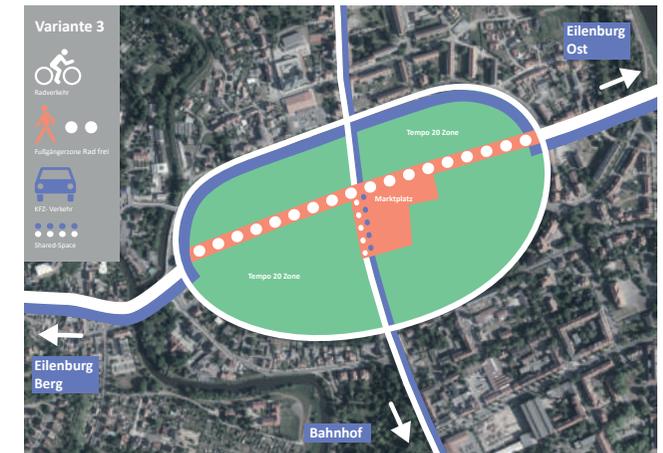
Variante 1: Hauptverkehrsachse für ALLE Schaffung von Radverkehrsanlagen im Bestand



Variante 2: Rücksichtvolles Miteinander Umgestaltung als verkehrsberuhigter Bereich



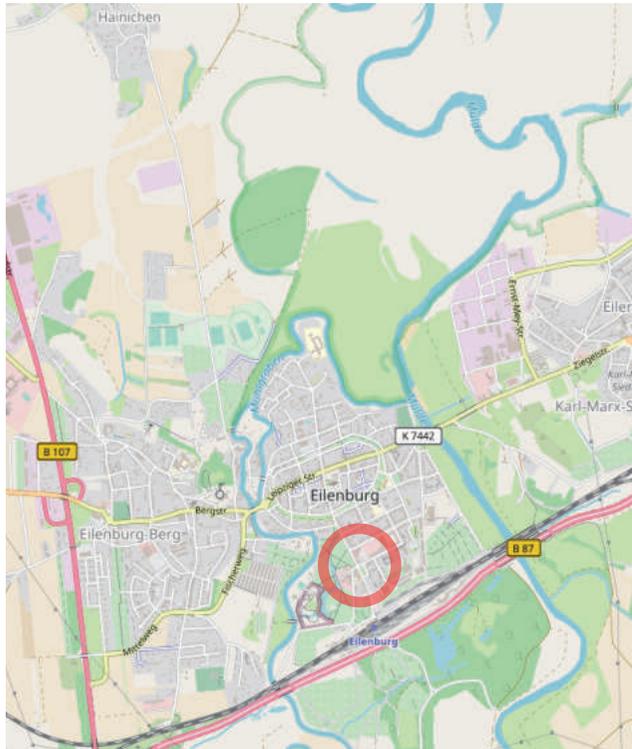
Variante 3: Flaniermeile Marktplatz als Fußgängerzone Fahrrad frei





Beispiel 2: Bahnhofstraße

Die Verbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof spielt für den Radverkehr eine wichtige Rolle und sollte (insbesondere im Hinblick auf Pendelnde und Besucher:innen der Stadt) dringend verbessert werden. Mehrere Buslinien benutzen die schmale Straße und gefährden Radfahrende, die keine eigenen Verkehrsflächen haben. Der schmale Fußweg hat Potenzial für eine sichere und komfortable Achse abseits der Straße.



Ansicht Ostseite Richtung stadtauswärts aktuell





Ansicht Ostseite Richtung stadtauswärts mit vorgeschlagenem Radweg

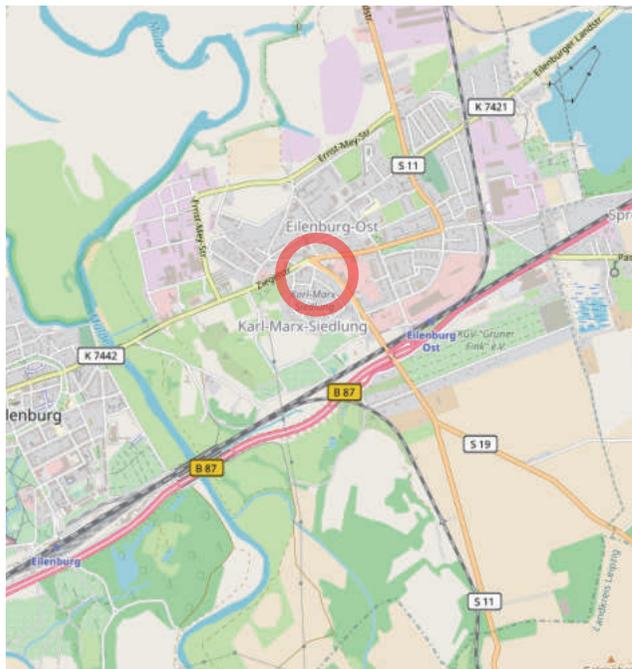




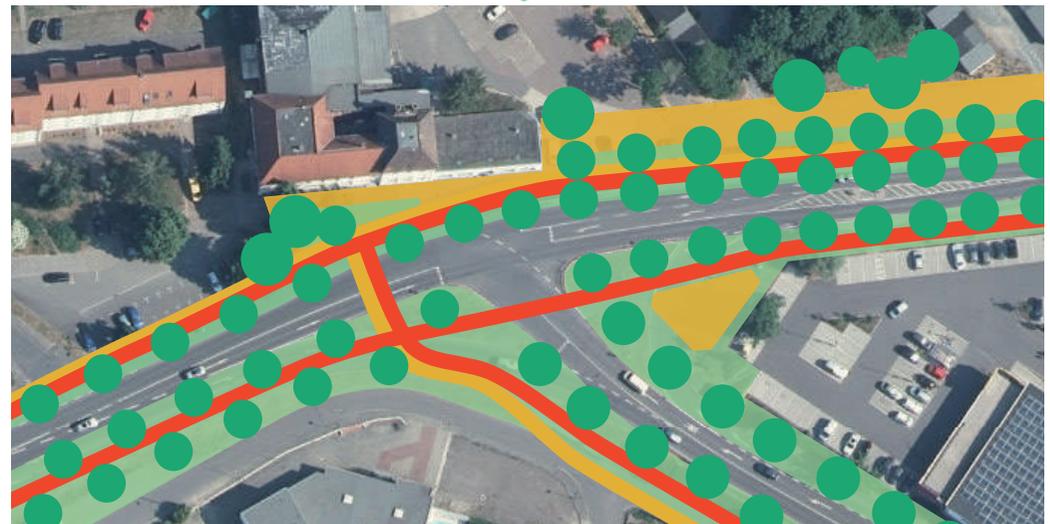
Beispiel 3: Wurzener Platz

Aktuell ist der Wurzener Platz ein überdimensioniert autogerechter Knotenpunkt ohne eigentlichen Platzcharakter. Die Querung für Radfahrende ist umständlich und gefährlich.

Durch eine Neuaufteilung der Räume können hier attraktive Wege geschaffen und eine städtebauliche Lücke geschlossen werden. Ein geradlinig durchgehender Radweg sorgt für eine sichere und zügige Wegführung. Zusätzlich entsteht die Möglichkeit, neu gewonnene Räume für den Aufenthalt zu attraktivieren.



Lagepläne vorher / nachher





Ansicht Südseite Richtung stadtauswärts



Ansicht Nordseite Richtung stadtauswärts



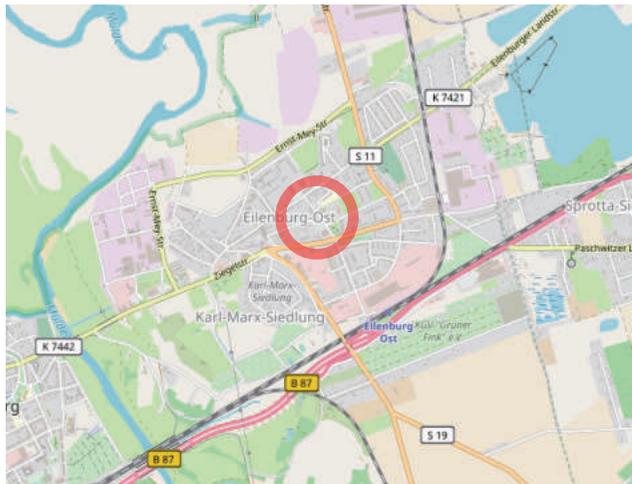


Beispiel 4: Gabelweg

Der Gabelweg in Eilenburg-Ost ist ein Beispiel für eine Nebenstraße, die durch eine Umgestaltung Fahrradgerechter werden und gleichzeitig mehr Anziehungskraft als Treffpunkt für das ganze Quartier bieten könnte.

Mit einer geringen Bedeutung für den Kfz-Durchgangsverkehr bietet er großes Potenzial für mehr Aufenthaltsqualität. Für den Radverkehr liegt die Bedeutung des Gabelwegs in seiner Funktion als Achse zum Bahnhof Eilenburg-Ost und der Erschließung des Martin-Rinckart-Gymnasiums.

Denkbar wären die Entwicklung der Ecke Puschkinstraße als Stadtplatz und die Verkehrsberuhigung der Schulzone im Sinne eines Shared Space. Die Straße und die vorhandenen Parkplätze können flächenhaft durch Bäume begrünt werden.

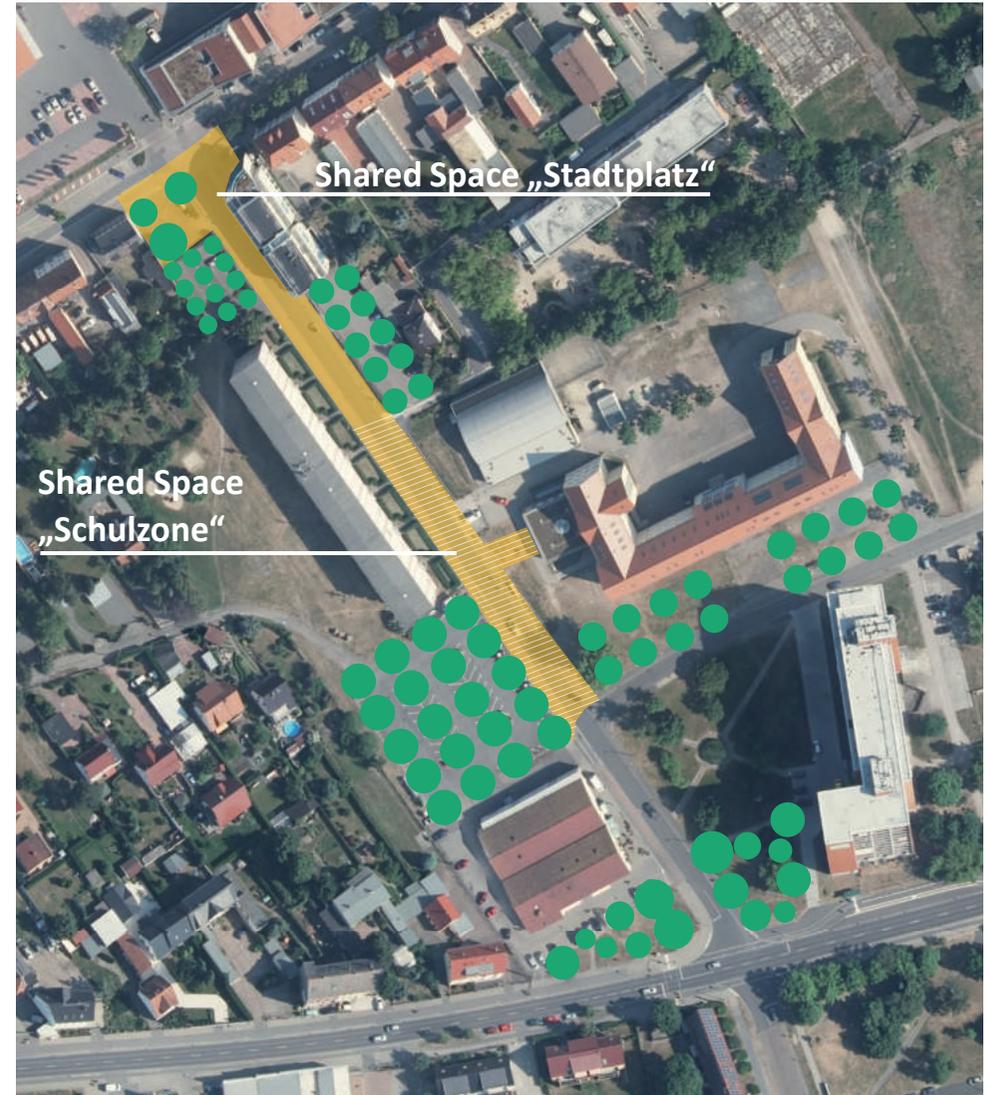


Ansicht Knoten Puschkinstraße / Gabelweg Richtung Südosten





Lagepläne vorher / nachher





9. Zusammenfassung und Empfehlungen

Zügige und mutige Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs in Eilenburg entsprechen zahlreichen Zielen des INSEK 2020, aber auch den Wünschen der Eilenburger:innen gemäß der Umfrage. Sie sind außerdem im Kontext nationaler Radverkehrsentwicklungsziele und internationaler Debatten ein wichtiger Beitrag zur Eindämmung der Klimakrise und somit zur Sicherung einer lebenswerten Umwelt für kommende Generationen. Auch wirtschaftlich rentiert sich jeder in den Radverkehr investierte Euro langfristig.

Zur Entschärfung kritischer Stellen werden zusätzlich zu den beispielhaften Ansätzen (Kapitel 8) folgende **kurzfristige bzw. Sofortmaßnahmen** empfohlen:

1. **Popup-Radwege im Bereich Marktplatz/Leipziger Straße:** Seit 2020 werden in zahlreichen Städten per Verkehrsversuch sog. Popup-Radwege eingerichtet. Diese lassen sich schnell markieren und beispielsweise durch Baken zusätzlich sichern. Dies könnte hier schnell und kostengünstig die Sicherheit erheblich verbessern.
2. **Tempolimit in der Bergstraße:** eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h wird empfohlen, um die Sicherheit für Radfahrende zu erhöhen.
3. **Die Querung des Wurzener Platzes** sollte dringend sicherer gestaltet werden, ggf. in Form eines Verkehrsversuches mit provisorischen Mitteln.
4. Für den **Bereich Torgauer Brücke/Samuelisdamm** sollen sichere Querungsmöglichkeiten für Radfahrende zur Lösung der aktuellen widerrechtlichen Nutzung entworfen und umgesetzt werden.

Folgende Punkte werden für Eilenburg als besonders beachtenswert empfohlen:

1. **Beim Um- und Neubau von Hauptverkehrsstraßen** sollen stets Belange des Radverkehrs beachtet und Radverkehrsanlagen gemäß der Richtlinien eingerichtet werden.
2. **Kapazitäten in der Stadtverwaltung:** Um der nachhaltigen Gestaltung des Radverkehrs effektiv nachgehen zu können, wird empfohlen, zeitnah entsprechende Stellen (Radverkehrsbeauftragte:r) mit entsprechenden Befugnissen wie der Einbeziehung bei verkehrsplanerischen Entscheidungen zu schaffen.
3. **AG Rad:** Um den Radverkehr ämterübergreifend zu bearbeiten, wird die Einrichtung einer regelmäßig tagenden „Arbeitsgemeinschaft Rad“ empfohlen (ggf. mit zivilges. Akteuren).
4. **Ein angemessenes Haushaltsbudget** zur Umsetzung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung sollte ab dem nächsten Haushalt eingeplant werden (entsprechend der Empfehlung des aktuellen Nationalen Radverkehrsplans 3.0 der Bundesregierung jährliche Ausgaben von 15 bis 30 Euro pro Einwohner:in für die Radverkehrsförderung).
5. **Erstellung eines aktuellen Radverkehrskonzeptes:** Auf Grundlage der vorliegenden Analyse sollte ein Konzept erstellt werden, welches den Netzentwurf des RVK von 2008 aufgreift, die Maßnahmenvorschläge jedoch grundsätzlich hinterfragt und anhand aktueller Anforderungen, Standards und Prioritäten überarbeitet.
6. Im **aktuellen Leitbildprozess der Stadt Eilenburg** sollte der Radverkehr aufgrund seiner Relevanz für urbane Lebensqualität und Nachhaltigkeit aktiv thematisiert werden.

Fazit:

Die Online-Umfrage zeigt deutlich, dass die Situation für Radfahrende in Eilenburg in einigen Aspekten schon gut oder sehr gut zu bewerten ist. Für durchgängig komfortables und sicheres Radfahren sind jedoch weiteres Engagement und Handeln nötig. Der Schlüssel zum Erfolg ist ein Zusammenspiel aus einem konsistenten Radwegenetz in einem guten baulichen Zustand, ausreichend Fahrradabstellanlagen, sicheren Knotenpunkten und Querungen und einer grundlegenden Akzeptanz des Fahrrades als alltägliches Fortbewegungsmittel.



Abbildungsverzeichnis

Abb.1: Leitziele des NRVP 3.0, teilweise mit direktem Bezug zu kommunalem Radverkehr (Quelle: BMVI - Bundesministerium für Verkehr & digitale Infrastruktur)

Abb. 2: Volkswirtschaftlicher Nutzen des Radverkehrs (Quelle: StadtLabor)

Abb. 3: Siedlungsstruktur (Quelle: Stadt Eilenburg)

Abb. 4: Kultur-, Sport- und Freizeiteinrichtungen (Quelle: Stadt Eilenburg)

Abb. 5: Bildungseinrichtungen (Quelle: Stadt Eilenburg)

Abb. 6: Leipziger Straße: Vom KFZ-Verkehr dominierte Hauptachse (Quelle: Stadt Eilenburg/Zschau)

Abb. 7: Hoher Flächenverbrauch für ruhenden Verkehr (Parkplätze) am Beispiel Bereich Gabelweg (Quelle: StadtLabor)

Abb. 8: ÖPNV- Angebot im Eilenburger Stadtgebiet (Quelle: Stadt Eilenburg)

Abb. 9: Gefährliche und unübersichtliche Querung am Wurzener Platz (Quelle: StadtLabor)

Abb. 10: Touristische Radrouten und Radwege des SachsenNetz Rad in und um Eilenburg (Quelle: Freistaat Sachsen, Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr)

Abb. 11: Radfahrende queren die Straße nach der Muldebrücke (Quelle: Stadt Eilenburg)

Abb. 12: Ein Radfahrer fährt entgegen der Fahrtrichtung auf dem Fußweg (Quelle: Stadt Eilenburg)

Abb. 13: Bewertung der Fahrradfreundlichkeit Eilenburgs nach verschie-

denen Kategorien (Quelle: ADFC)

Abb. 14: Langfristig zu realisierendes Radwegenetz mit besonderen Schlüsselstellen aus dem RVK 2008 (Quelle: Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft 2008)

Abb. 15 Bestandsradinfrastruktur nach Führungsform (Quelle: StadtLabor)

Abb. 16 Verbesserungsbedarf an ausgewählten Orten aus der Online-Umfrage (Quelle: StadtLabor)

Abb. 17 Schulwegeplan der Stadt Eilenburg für den Stadtteil Mitte (für Fußwege) (Quelle: Stadt Eilenburg)

Abb. 18 Ausschnitt des Zielnetzes aus der Fortschreibung der Radverkehrskonzeption des Landkreises Nordsachsen (Quelle: Landkreis Nordsachsen)

Abb. 19 Bestandsplan des überregionalen Radwegenetzes (Quelle: Landkreis Nordsachsen)

Abb. 20 Maßnahmenplan im überregionalen Radwegenetz im Rahmen der Fortschreibung der Radverkehrskonzeption des Landkreises Nordsachsen (Quelle: Landkreis Nordsachsen)

Abb. 21 Nicht ausreichende Abstellanlagen einer Drogerie am Marktplatz. Lampenmasten werden informell genutzt (Quelle: StadtLabor)

Abb. 22 Bestand des Radwegweisungsnetzes in Eilenburg (Quelle: Landkreis Nordsachsen)

Abb. 23 Beispiel Zwickau: Mängelmelde-App „wo zwickt’s“ (Quelle:)

Abb. 24 Beispiel Darmstadt: Fahrradaktionstag (Quelle:)

Abb. 25 Info-Blatt zur ADFC-Aktion „Sicher sichern!“ (Quelle:)

Fußnoten

1. Die WHO hat im Jahr 2012 den ökonomischen Gesundheitsnutzen des Radfahrens bewertet. Errechnet wurde ein Gesundheitsnutzen von 2000 Euro pro Person und Jahr bei täglicher Bewegung (9 km Radfahren mit 14,7 km/h). Dies bedeutet einen Nutzen von 0,61 Euro je Fahrrad-Kilometer. Hauptfaktoren sind hierbei die Verbesserung der Lebensqualität und die Verminderung von Produktionsausfällen. Berechnungsgrundlage ist die statistische Minderung von vorzeitigen Todesfällen durch mehr Bewegung. Zusätzlich sinken direkte medizinische und nichtmedizinische Folgekosten. (https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/texte_11_2013_frey_wirtschaftliche_aspekte_nichttechnischer_massnahmen_zur_emissionsminderung_im_verkehr1.pdf).

Eine Studie der European Cyclists Federation (ECF 2016) ergab eine Ersparnis von 131 Mrd. € in der EU allein durch gesparten Zeit- und Platzbedarf des Radverkehrs. (https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FINAL%20THE%20EU%20CYCLING%20ECONOMY_low%20res.pdf)



Lieblingsstadt Eilenburg

