

INTERREG IVC – CYCLECITIES (1307R4)

3.3.1 Regional Implementation Plan

Leipzig



Project Component: 3.3.1

Document version: 1st Version

Date: 30-11-2014

Authors: Thomas Möller, Thomas Böhmer / team red Deutschland GmbH

Project acronym: CYCLECITIES

Project name: European cities for integrating cycling within sustainable mobility management schemes

Project code: 1307R4

Document Information

Document Identification Name: CYCLECITIES_CP03_D331_Regional-Implementation-plan_Leipzig

Document title: Regional Implementation Plan Leipzig

Type: Regional implementation plan

Date of Delivery: 30-11-2014

Component: CP3

Component Leader: BSC

Dissemination level: **PUBLIC**

Document Status

No.	Action	Partner	Date
1	Submitted	team red	30-11-2014
2	Re-submitted		
3	Approved and released		

Document History

Versions	Date	Changes	Type of change	Delivered by
Version 1.0	30-11-2014	Initial document		team red

Disclaimer

The information in this document is subject to change without notice.

All rights reserved

The document is proprietary of the CYCLECITIES Consortium. No copying or distributing, in any form or by any means, is allowed without the prior written agreement of the owner of the property rights. This document reflects only the authors' view. The INTERREG Programme is not liable for any use that may be made of the information contained herein.

Contents

i. Abbreviations	4
1. INTRODUCTION	5
2. REGIONAL IMPLEMENTATION PLAN LEIPZIG: CYCLING DEVELOPMENT PLAN 2010 – 2020.....	6
2.1. Public consultation process	6
2.2. Objectives.....	7
2.3. Resolutions and determinations.....	8
3. ANNEX: DEDUCTIONS FROM CYCLECITIES FOR THE REGION AROUND LEIPZIG	11
ABLEITUNGEN AUS DEM PROJEKT CYCLECITIES FÜR DIE REGION LEIPZIG	12
1. Einleitung	12
2. Handlungsfelder	14
2.1. Stadt- und Raumplanung	14
2.2. Kommunales Mobilitätsmanagement	15
2.3. Beteiligungsstrategien	17
2.4. Gestaltung von Radverkehrsinfrastruktur	18
4. REFERENCES	21

i. Abbreviations

B	Beschluss = Resolution
BSS	Bike Sharing System
CC	CYCLECITIES
CPS	cities participation strategies
EPOMM	European Platform on Mobility Management
GP	Good Practice
LB	London Borough
NGO	Non-Governmental Organization
NTUA	National Technical University of Athens
Z	Ziel = Objective

1. INTRODUCTION

This document presents the Regional Implementation Plan for Leipzig. It has two main parts: First a summary of the existing regional implementation plan for cycling promotion which has been adopted by the city council of Leipzig in June 2012. The second part is a comprehensive summary of recommendations for cycling promotion in the region surrounding Leipzig considering the four GP-guides from CYCLECITIES project.

CYCLECITIES aims to build and share knowledge and facilitate good practice transfer and experience exchange among European cities on the integration of cycling into urban mobility management schemes. It specifically aims to:

- ✓ exchange experiences and make transferable good practices on mobility management and cycling available to European stakeholders.
- ✓ establish consensus on policies towards sustainable European mobility management schemes.
- ✓ establish a European, multilingual, freely-accessible knowledge and experience base.
- ✓ disseminate field experiences and project results as a means to enhance awareness on the integration of cycling in urban mobility management schemes.

At the core of the project's main outputs is a series of good practice guides on:

1. land use planning
2. urban mobility management strategies
3. cities participation strategies
4. architectural design of cycling infrastructure

Regional implementation plans aims to use these good practices guides and serve as local policy document.

2. REGIONAL IMPLEMENTATION PLAN LEIPZIG: CYCLING DEVELOPMENT PLAN 2010 – 2020

The city of Leipzig has elaborated a regional implementation plan for cycling promotion in a process of several years. On 20th of June 2012 the city council of Leipzig decided the Cycling Development Plan 2010 - 2020¹; this plan is the field concept of the city of Leipzig to develop cycle-traffic. It consists of a classical cycle-traffic-concept of traffic infrastructure planning and of additional “soft measures” to promote cycling. In this case cycling development is to be seen as an elementary part of the integrated traffic planning of the city of Leipzig.

In 2002 the city of Leipzig summarized and refined conceptually the tasks and measures to develop and to promote cycle traffic, and updated targets and measures for the following years. The operation concept, serving as a basis for the action of the city of Leipzig has been confirmed with the resolution of the city council since 2002. Further measures concerning the incorporated suburbs were specified and included into the “Cycle traffic concept new suburbs”, which was published as a separate print product. A programme of twenty points for cycle-traffic-development has been an essential part of this operating concept, of which implementation is going to be updated with the Cycling Development Plan 2010 - 2020 and which is going to be adapted to the changed general conditions over whole the municipal area.

2.1. Public consultation process

In autumn 2010 the draft of the Cycling Development Plan was published at the homepage of the city of Leipzig to allow the participation of the general public. During the planning stage already there was an extensive public consultation process in the first six month of the year 2010. There were held many events: for example at the adult education centre, in the “House of Democracy”, a town hall meeting in the New City Hall, several panel discussions, office hours of the governing mayor and an information stall at the “Ökofete”.

¹ Radverkehrsentwicklungsplan 2010 – 2020 der Stadt Leipzig

Finally a panel of experts, the city district councils, the town/locality councils discussed, consulted about and voted for the draft of the Cycling Development Plan. More than hundred replies, statements and emails with over 1,000 individual hints for the draft were given and were weighted.

The citizens gave many hints concerning specific questions of the cycle traffic routeing, which didn't regard the measures of the Cycling Development Plan in detail, but which are going to be dealt with as one-on-one subjects by the administrative department. Subjects and questions which touched on the strategic direction of cycle traffic, were considered and have been included in the Cycling Development Plan as far as possible.

Measures being beyond the period under review of the Cycling Development Plan were considered and it was decided how far preliminaries will be necessary in the following years. Generally these measures were included as "supporting measures" and posed in the plans. For example this includes a future use of railway tracks as cycle tracks after railway closure when the City-Tunnel will have been brought into service.

2.2. Objectives

The city of Leipzig wants to develop „Cycle traffic as a system“, to increase steadily the share of cycling in daily transport. Cycling is going to be centred more severely. The bicycle shall be used the whole year round and it shall consciously become an option and an alternative to the motorized individual traffic. Particularly communication and public relations are important in addition to the construction of a cycle friendly infrastructure as a main precondition for bicycle use. Measurable targets and objectives help to implement overall concepts and to control the implementation. Therefore three main objectives (Z1 -Z3) have been developed:

Objective 1 (Z1):

The first objective is to increase the share of cycling among all trips (modal split) from 14.4% (in 2008) to 20% in 2020. Here it is important, to promote the ecomobility on the whole. That means: to keep the share of pedestrians on the current state of 27% among all trips, to increase the share of public transportation from 18.8% (in 2005) to 25% and to increase the share of cycle traffic to 20%.

Objective 2 (Z2):

The second objective is to reduce the risk of accidents with fatalities or seriously injured people for cyclists by 25% until 2025 (compared to 2002). This objective shall be achieved if the total share of individual motorized traffic doesn't increase, but will decrease (for example by any more use of public transportation), and if there can be offered an adequate attractive cycling infrastructure.

Educational advertising and prevention shall advise exposed persons like people at the age over sixty and young persons at risk (who are beginners in the traffic with motorized vehicles) of caution and respectfulness of others. Seniors as cyclists and as pedestrians should be given special encouragement.

Objective 3 (Z3):

The third objective is to increase the satisfaction of inhabitants with cycling conditions.

The satisfaction of cyclists with the offered cycling infrastructure is an important command variable which only is to be determined by census. For the first time this satisfaction was determined within the scope of the communal census in 2011.

The questioning is going to be repeated in the following years to draw a comparison of the development of the cycling infrastructure and the encouraging „soft measures“.

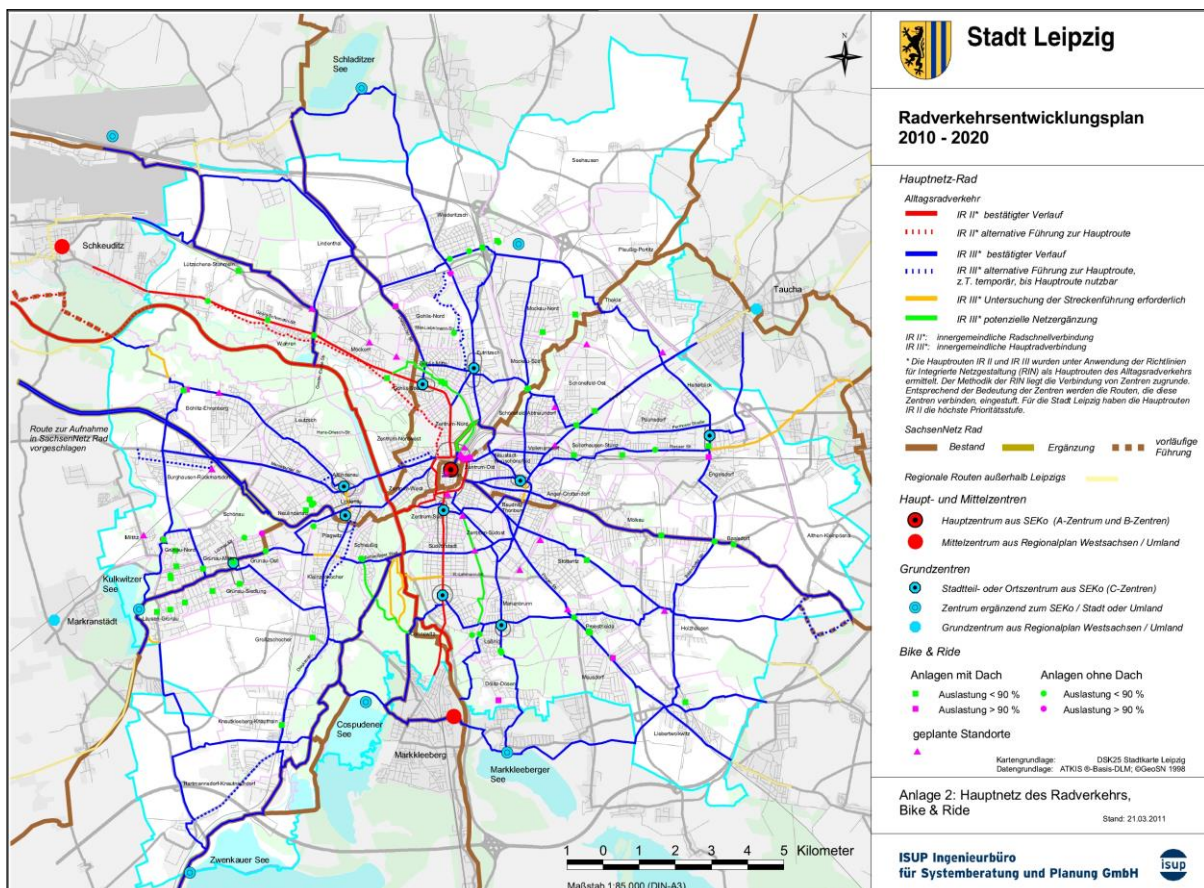
2.3. Resolutions and determinations

23 resolutions (“Beschlüsse” B1 – B23) are the essential part of the Cycling Development Plan; being decided by the city council, and, in addition to the objectives, determine the direction as regards to content of the development of cycle traffic. Five resolutions are directly translated to show the scope of the resolutions:

- B1: The objectives Z1 to Z3 mentioned in chapter 4. are confirmed and shall be fulfilled by the public administration in the following years.
- B2: The determinations F4.1.1 to F8.7.1 mentioned in the Cycling Development Plan are action plan for the public administration.

- B3: The interests of the cycle traffic have to be considered at any roadworks on the main road system and at any civil works on facilities of tramway or metropolitan railway systems, inclusive stops and stations.
- B4: For an increase in road safety it is to be sought to provide main roads relevant to cycle traffic with cycling infrastructure. Existing overage cycle infrastructure has to be repaired or to be displaced, preferential where are deficits of road safety.
- B5: For the retrofitting of main roads with cycle infrastructure cycle lanes or protection lines have to be built preferentially.

The Cycling Development plan also contains 76 determinations which are directed to the cities' administration and binding for their acting. E.g. several determinations define the quality and density of the network of cycling routes.



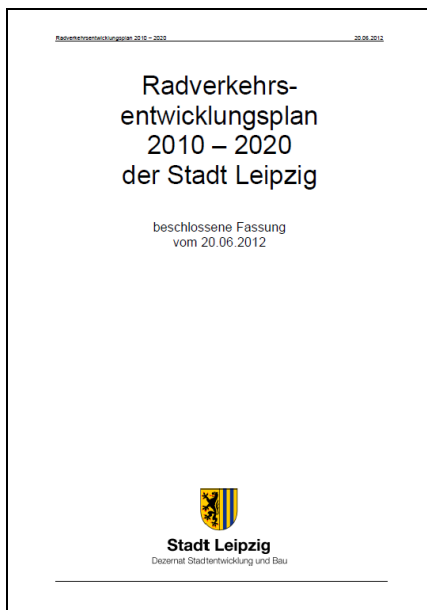
Cycling network with main routes

The Cycling Development Plan comprises 247 measures to develop the cycling network. They are listed in a table mentioning location, priority and costs.

Two further examples should illustrate how the regional implementation plan deals with different kinds of measures:

- Winter maintenance on cycling routes is defined in several determinations and a reference to a national guideline.
- The use of a new traffic sign showing that dead end streets are open for cyclists is recommended in a determination saying that all opportunities from the new Road Traffic Code should be realized.

After decision of the Cycling Development Plan by the city council the document was published as a brochure.



Cover of the Regional Implementation Plan



Brochure about the Regional Implementation Plan

3. ANNEX:

DEDUCTIONS FROM CYCLECITIES FOR THE REGION AROUND LEIPZIG

ABLEITUNGEN AUS DEM PROJEKT CYCLECITIES FÜR DIE REGION LEIPZIG

1. Einleitung

Region Leipzig

Die Region Leipzig umfasst neben der Stadt Leipzig den Landkreis Nordsachsen und den Landkreis Leipzig mit 30 bzw. 33 eigenständigen Städten und Gemeinden und insgesamt ca. 985.000 Einwohnern. 33 dieser eigenständigen Kommunen haben über 5.000 Einwohner.

Radverkehrsförderung

Eine intelligente Radverkehrsförderung bewirkt eine Verkehrsentlastung, verringert Luftverschmutzung, CO₂-Ausstoß und Lärmemissionen, fördert die Gesundheit der Bevölkerung und allgemein die Lebensqualität in den Kommunen. Maßnahmen zur Radverkehrsförderung sind grundsätzlich übertragbar und auch in kleineren Städten und Gemeinden anwendbar. Selbstverständlich müssen sie auf die örtlichen Gegebenheiten und Strukturen angepasst werden.

EU-Projekt CycleCities

Die Aufbauwerk Region Leipzig GmbH ist Partner in dem EU-Projekt CYCLECITIES. In dem Projekt CYCLECITIES arbeiten acht Partner aus sieben Ländern von 2011 bis 2014 gemeinsam an Strategien zur Radverkehrsförderung. Besondere Schwerpunkte bilden dabei folgende Themen:

1. Stadt- und Raumplanung
2. Kommunales Mobilitätsmanagement
3. Beteiligungsstrategien
4. Gestaltung von Radverkehrsinfrastruktur

Ein wichtiges Ziel ist es, die Erkenntnisse aus dem Projekt in regionale Pläne einfließen zu lassen. Zu diesem Zweck stellt die Aufbauwerk Region Leipzig GmbH Anregungen für die Radverkehrsförderung in der Region zusammen, die aus dem Projekt abgeleitet sind.

Mehr Informationen zum Projekt CYCLECITIES siehe: <http://de.cyclecities.eu/>

Radverkehrsentwicklungsplan Leipzig 2010 – 2020

Die Stadt Leipzig verfügt über einen Radverkehrsentwicklungsplan 2010 – 2020 (RVEP), der im Juni 2012 von Stadtrat beschlossen wurde. Der Radverkehrsentwicklungsplan benennt und verfolgt drei wesentliche Ziele (Z1-Z3):

1. Die Steigerung des Radverkehrsanteils an den täglichen Wegen (Modal Split) von 14,4 % im Jahre 2008 auf 20 % im Jahre 2020.
2. Die Senkung des relativen Unfallrisikos je Einwohner, beim Radfahren durch einen Unfall schwer verletzt und getötet zu werden, um 25 % bis 2025 gegenüber dem Jahr 2002.
3. Die Erhöhung der Zufriedenheit der Bevölkerung mit den Radverkehrsbedingungen.

Zur Erreichung dieser Ziele wurden 23 Beschlüsse gefasst und 73 Festsetzungen für die Verwaltung getroffen. Der Radverkehrsentwicklungsplan enthält insgesamt 247 Maßnahmen, die bis 2020 umgesetzt werden sollen.

Der Radverkehrsentwicklungsplan Leipzig mit allen Anlagen findet sich unter folgendem Link:

<http://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/>

2. Handlungsfelder

2.1. Stadt- und Raumplanung

Innerhalb des CYCLECITIES-Projektes wurden Aspekte der Stadtplanung und Landnutzung unter Einbeziehung von Good Practice Beispielen betrachtet und in einer Hinweissammlung² verdichtet. Die aus der Stadtstruktur resultierenden Verkehrsbeziehungen bilden eine wichtige Basis für die Realisierung einer umfassenden Fahrradnutzung und Fahrradkultur. Erst die Erreichbarkeit vieler wichtiger Ziele auf kurzen Wegen kann das Potenzial des Radfahrens prinzipiell zur Geltung bringen. Folgende Punkte, Schlussfolgerungen und Empfehlungen für die Region Leipzig lassen sich zusammenfassen:

- Generelle Strategien orientieren auf Nutzungsmischung, mittlere bis hohe Nutzungsdichten, Einbeziehung von ÖPNV-Achsen und Rad/Fuß-Korridoren, Brachflächennutzung und Limitierung der Autonutzung durch verkehrsberuhigte Zonen, Parkraummanagement bis hin zu autoarmen Quartieren. Letztere Maßnahmen müssen entsprechend kontrolliert und durchgesetzt werden.
- Radverkehrsbelange und eine gute Fahrraderreichbarkeit von Zielen sollten bei der Bauleitplanung (Flächennutzungsplanung, Bebauungspläne), in Abstellsatzungen usw. Beachtung finden.
- Eine Aufwertung von öffentlichem Raum durch hochwertige Gestaltung und Möblierung sowie Ansiedlung von attraktiven Geschäften ist ein wesentliches Element einer attraktiven Radverkehrsumgebung.
- Regionalplanerische Entscheidungen und deren Umsetzungen sind in der Regel sehr langfristig angelegt. Umso wichtiger ist es, vorab entsprechende Monitoringinstrumente (Befragungen, Zählungen) zu etablieren, welche die Wirkungen abschätzen können.

² INTERREG IVC – CYCLECITIES project – “European cities for integrating cycling within sustainable mobility management schemes”, Good practice guide on land use planning and mobility management

2.2. Kommunales Mobilitätsmanagement

Weiterhin wurden innerhalb des Projektes CYCLECITIES speziell Maßnahmen des Kommunalen Mobilitätsmanagements im Radverkehr³ zusammengetragen und evaluiert. Der auf Verhaltensänderungen ausgerichtete Ansatz des Mobilitätsmanagements integriert Maßnahmen der Radverkehrsförderung in ein allgemeines Konzept zur umweltfreundlichen Erreichbarkeit von wichtigen Zielen. Dabei soll u.a. die Nutzung des Fahrrades als Alternative zur Autonutzung stimuliert werden. Im Folgenden werden für die Region Leipzig sinnvolle und adaptierbare Good Practice Beispiele des CYCLECITIES Projektes als Anregung aufgeführt:

- Ähnlich dem Vorgehen in Thessaloniki⁴ und Graz⁵ kann an den Leipziger Hochschulen ein systematisches Mobilitätsmanagement durchgeführt werden und ein Mobilitätsplan entworfen werden. Spezielle Fahrradverleihangebote können auf die Bedürfnisse der Studenten zugeschnitten sein. Vergleichbare Ideen wurden bereits im Rahmen des Antrags der Stadt Dresden für die BMVBS-Ausschreibung „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ im Jahr 2011 integriert. Mit Nextbike existiert in Leipzig ein global agierendes Unternehmen für Fahrradverleihsysteme.
- Bestandteil vieler Mobilitätsmanagementmaßnahmenpakete und Verkehrsentwicklungspläne zur nachhaltigen Mobilität ist die Arbeit mit Kindern. So wird in Ljutomer⁶ (Slovenien), Danzig⁷ (Polen) und den Londoner Stadtteilen Haringey⁸ und Merton⁹ ein besonderes Augenmerk auf die Heranführung der zukünftigen Erwachsenen an das Radfahren gesetzt. Dabei darf der Bildungsauftrag nicht auf das Radfahrtraining und die Vermittlung der Verkehrsregeln beschränkt bleiben. Durch Wettbewerbe innerhalb oder zwischen den Schulen kann das Radfahren stimuliert und insgesamt mit einem positiven Image versehen werden. Gerade vor dem Hintergrund der Bestrebungen des Freistaates Sachsen zum Rückzug aus der polizeilichen

³ INTERREG IVC – CYCLECITIES project – “European cities for integrating cycling within sustainable mobility management schemes”, Good Practice Guide on Mobility Management Strategies for Cycling Transport Modes in European Cities, Aug. 2014

⁴ ebenda, S. 83 Sustainable Mobility Plan at Aristotle University of Thessaloniki

⁵ ebenda, S. 81

⁶ ebenda, S. 22ff. SUMP Plan for sustainable mobility in Ljutomer

⁷ ebenda, S. 56ff

⁸ ebenda, S. 32ff

⁹ ebenda, S. 51ff

Präventionsarbeit besteht die Notwendigkeit, aber auch eine Chance zur Neukonzeption der Radfahrausbildung und Mobilitätsbildung insgesamt in der Region Leipzig. Dabei sind auch die Grundschulen und ggf. Kindergärten mit einzubeziehen. Begleitend ist ein Programm zur systematischen Entschärfung von potenziellen Unfallschwerpunkten im Schulumfeld zu starten, um die Schulwegsicherheit als wesentlichen Begleitfaktor einer eigenständigen Mobilität der Schüler zu erhöhen.

- Mobilitätsmanagementpläne enthalten umfangreiche Monitoringmaßnahmen, um die Zielerreichung greifbar zu machen. Neben Daten der Erhebung „SrV-Mobilität in Städten“ oder des ADFC-Fahrradklima-Tests könnte Leipzig nach dem Vorbild des Kopenhagener Bicycle Account eine eigene Erhebung konzipieren, die speziell zugeschnitten die jährlich Einstellungen und Einschätzungen der Leipziger Bevölkerung misst. Zählgeräte¹⁰ in der Stadt und im Umland von Leipzig können das Radverkehrsmonitoring ergänzen.
- Wie die CYCLECITIES-Stadt Danzig¹¹ (Polen) hat auch die Stadt Leipzig schon mehrfach ein BYPAD-Audit durchgeführt. Mit einem BYPAD-Audit für die Region Leipzig, für das mit BYPAD Regional ein spezielles Tool vorhanden ist, könnten die Anbindung und Kooperation von Kernstadt und Umland verbessert werden.
- Ähnlich dem Vorgehen in der italienischen Provinz Milano¹² kann auch für die Region Leipzig ein Regionaler Radverkehrsplan geschaffen werden. Durch die Schaffung eines städteübergreifenden Netzwerks von Radrouten und weiterer Koordination von Aktivitäten können insbesondere touristische Potenziale besser erschlossen werden.
- Die Ergebnisse der BYPAD-Audits und des ADFC-Fahrradklimatests in Leipzig identifizieren als einen Schwerpunkt das relativ schlechte Image des Radfahrens, welches sich u.a. in überdurchschnittlich negativer Medienberichterstattung widerspiegelt. Die CYCLECITIES-Städte machen hier Vorschläge für gezielte Kampagnen¹³ zur Imageverbesserung und Änderung des Verkehrsverhaltens hin zu stärkerer Fahrradnutzung.

¹⁰ ebenda, S. 108

¹¹ ebenda, S. 46

¹² ebenda, S. 88

¹³ Ebenda, S. 139ff

2.3. Beteiligungsstrategien

Das Thema Beteiligung wird im CYCLECITIES-Projekt sehr breit interpretiert. Als Kategorien der Beteiligung werden Abstimmung, Information, Mitwirkung an Planung und die Einladung der Bevölkerung genannt. Der Fokus liegt dabei auf Top-Down-Ansätzen, bei denen die Initiative jeweils von der Stadtverwaltung ausgeht. Aus der Sammlung guter Beispiele¹⁴ sind folgende für die Region Leipzig von besonderem Interesse:

- Eine Arbeitsgruppe Radverkehr, in der sich regelmäßig zuständige Mitarbeiter der Verwaltung und Vertreter des ADFC und anderer Organisationen und Institutionen treffen, ist ein gutes Beteiligungsinstrument für Großstädte, Klein- und Mittelstädte sowie Landkreise und damit auch für einige Kommunen der Region Leipzig empfehlenswert. In der Stadt Jena¹⁵ trifft sich eine entsprechende Arbeitsgruppe monatlich und bespricht alle aktuellen Fragen zur Radverkehrsförderung. Die Stadt Leipzig hat zusätzlich zur dort zweiwöchentlich tagenden AG Radverkehr einen „Runden Tisch Radverkehr“ eingerichtet, in dem einmal pro Jahr alle wesentlichen Akteure den strategischen Rahmen und die Ergebnisse der Radverkehrspolitik diskutieren. Auch ein solches Gremium wäre in anderen größeren Kommunen der Region Leipzig sinnvoll.
- Bei Vorhaben zur Straßenumgestaltung, die Flächen für einen oder mehrere Verkehrsträger reduzieren, um eine höhere Qualität für andere Verkehrsarten oder eine höhere Aufenthaltsqualität zu erreichen, sollten die Bürger direkt einbezogen werden. Die slowenische Hauptstadt Ljubljana¹⁶ hat bei der Umgestaltung einer Hauptachse zum Stadtzentrum sehr gute Erfahrungen damit gemacht.
- Die Einbeziehung von Ortsbeiräten oder vergleichbaren Gremien bietet sich sowohl bei der Aufstellung eines Netzplanes für den Radverkehr als auch bei der Planung von komplexeren Maßnahmen zur Radverkehrsförderung an. Die Stadt Athen¹⁷ hat bei der Planung ihres Radverkehrsnetzes entsprechende Bezirksräte einbezogen. Die Stadt

¹⁴ INTERREG IVC – CYCLECITIES project – “European cities for integrating cycling within sustainable mobility management schemes”, Good practice guide on participation strategies of territorial administrations in reshaping urban mobility in Europe

¹⁵ ebenda, S. 18

¹⁶ ebenda, S. 20

¹⁷ ebenda, S. 26

Leipzig hat ebenfalls ihren Radverkehrsentwicklungsplan in den Ortsbeiräten präsentiert und abgestimmt.

- Wettbewerbe eignen sich dazu, die Bürger zum vermehrten Radfahren zu motivieren oder das Fahrrad gar als Verkehrsmittel neu zu entdecken. Die Stadt Danzig¹⁸ hat dazu ein spezielles Spiel entwickelt. Die Stadt Leipzig nimmt schon seit Jahren mit wachsendem Erfolg an der deutschlandweiten Kampagne „Stadtradeln“ des Klima-Bündnisses teil. An dieser Kampagne könnten sich ebenso weitere Städte oder die beiden Landkreise der Region Leipzig beteiligen. Seit 2014 können die teilnehmenden Kommunen beim Stadtradeln zusätzlich das „StadtradelnRADAR“ nutzen, in dem die teilnehmenden Bürger im Aktionszeitraum ihrer Stadt Mängel im Radverkehrsnetz mit Hilfe einer Online-Karte mitteilen können.
- Das bereits im Kapitel Mobilitätsmanagement genannte Fahrradpolitikaudit BYPAD kann ebenfalls als sehr geeignetes Beteiligungsinstrument zur Radverkehrsförderung gesehen werden und hilft insbesondere, die verschiedenen Akteure zu Beginn an einen Tisch zu holen und zu einem Konsens zu den Zielen der lokalen Radverkehrsförderung zu kommen.

2.4. Gestaltung von Radverkehrsinfrastruktur

Die architektonische Gestaltung von Infrastruktur für den Radverkehr ist ein weiteres Kernthema im CYCLECITIES-Projekt. Eine fahrradfreundliche Gestaltung von Infrastruktur, die zu Sicherheit und Komfort beiträgt, wird als wesentlicher Faktor für die Radverkehrsförderung angesehen. Das Augenmerk liegt in dem Projekt dabei auf vier Bereichen: Verbindungen im Radverkehrsnetz, Fahrradparken, Verknüpfung mit dem Öffentlichen Verkehr sowie Kreuzungspunkte. Im Folgenden werden einige für die Region Leipzig interessante Good Practice Beispiele des CYCLECITIES Projektes als Anregung aufgeführt:

- Konfliktträchtige Kreuzungen und Gefahrenpunkte können durch eine sorgfältige, als Verkehrsversuch vorbereitete und durch Verkehrsbeobachtungen begleitete Umgestaltung zu Gunsten von mehr Sicherheit optimiert werden. Die Vorgehensweise,

¹⁸ ebenda, S. 24

die in Münster bei der Umgestaltung des Ludgeriplatzes¹⁹ angewandt wurde, ist beispielgebend auch für andere Anwendungsfälle. Besonderes Augenmerk ist auf die Vermeidung von Unfällen durch Radfahrer im toten Winkel zu legen.

- Viele Straßen können durch Änderung der Markierung und Umbaumaßnahmen an Kreuzungen relativ kostengünstig so umgestaltet werden, dass das Radfahren auf der Fahrbahn gefördert wird und mehr Sicherheit entsteht. In ähnlicher Form wie die Stadt Danzig eine vierspurige Straße zur ersten fahrradfreundlichen Straße²⁰ in Polen umgestaltet hat, könnte dies auch in einigen Kommunen in der Region Leipzig als Pilotprojekt dienen.
- Der Neubau einer Brücke speziell für Radfahrer kann den Radverkehr in einer Region entscheidend voranbringen, wenn dadurch eine wichtige Lücke geschlossen wird. Dies trifft sowohl für touristischen als auch den alltäglichen Radverkehr zu. Das Beispiel einer neuen Brücke in Slowenien²¹ kann ggf. auch auf die Überwindung von Verkehrsachsen mit hoher Trennwirkung übertragen werden.
- Eine bauliche Umgestaltung von Kreuzungsbereichen in Tempo-30-Zonen kann insbesondere dafür sorgen, dass nicht mehr (falsch) parkende Autos die Sicht einschränken und damit die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern gefährden. Hierzu enthält der Good-Practice-Guide des CYCLECITIES-Projekts ein Beispiel aus Mestre²² in Italien.
- Eine attraktive Umgestaltung des Straßenraums unter besonderer Berücksichtigung des Radverkehrs, der Fußgänger, des öffentlichen Nahverkehrs und der Aufenthaltsqualität einer wichtigen innerstädtischen Hauptstraße fördert den Umweltverbund und die Lebensqualität in einer Stadt. Die Stadt Maribor²³ in Slowenien hat in vorbildlicher Weise eine Hauptstraße umgestaltet.
- Attraktive und flächensparende Infrastruktur zum Fahrradparken an Bahnstationen fördert die Verknüpfung der Verkehrsmittel Fahrrad und Bahn. In der Stadt Sutton²⁴ in

¹⁹ INTERREG IVC – CYCLECITIES project – “European cities for integrating cycling within sustainable mobility management schemes”, Good practice guide on cycling infrastructures’ architectural design S.26

²⁰ ebenda, S. 38

²¹ ebenda, S. 42

²² ebenda, S. 32

²³ ebenda, S. 53

²⁴ ebenda, S. 57

Großbritannien hat eine Eisenbahngesellschaft in innovative Doppelparker investiert, um viele Fahrräder auf geringer Fläche gut unterzubringen.

4. REFERENCES

Radverkehrsentwicklungsplan 2010 – 2020 der Stadt Leipzig,
beschlossene Fassung vom 20.06.2012, Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau

INTERREG IVC – CYCLECITIES project, Methodology for the development of regional
implementation plans,
Final Version, December 2013, Author: Lisbon Municipality

INTERREG IVC – CYCLECITIES project, Good practice guide on land use planning and mobility
management,
Document version: 1st Version, June 2014, Authors: Thanos Vlastos, Anestis Filopoulos,
Efthimios Bakogiannis, Avgi Vassi, SUSTAINABLE MOBILITY UNIT, NATIONAL TECHNICAL
UNIVERSITY OF ATHENS

INTERREG IVC – CYCLECITIES project, Good Practice Guide on Mobility Management Strategies
for Cycling Transport Modes in European Cities,
Document version: Version 2.0, August 2014, Author: Polona Andrejčič Mušič MSc (Civil Eng) /
CISUM ltd

INTERREG IVC – CYCLECITIES project, Good Practice Guide on participation strategies of
territorial administrations in reshaping urban mobility in Europe,
Document version: 1st Version, July 2014, Authors: Thomas Möller, Thomas Böhmer / team red
Deutschland GmbH

INTERREG IVC – CYCLECITIES project, Good practice guide on cycling infrastructures'
architectural design,
Document version: Version 1.0, June 2014, Authors: Gregor Erznoznik, Regional Development
Agency of Gorenjska BSC Business Support Centre