

EIBS GmbH
Bernhardstr. 92

01187 Dresden

Leipzig, 20. Oktober 1999

S 47 – Ausbau in Trebsen

Für die Einbeziehung in den Planungs- und Entscheidungsprozeß bedanken wir uns ausdrücklich und geben zum Vorhaben nachfolgende Stellungnahme ab:

1. In Hinsicht auf das wohl unstrittige Planungsziel „Minimierung der kfz-bedingten Umweltbelastungen“ ist die beabsichtigte **Aufteilung der Verkehrsströme** - und damit die Verteilung der Belastungen auf eine größere Anzahl Betroffener - generell überaus problematisch. Am gravierendsten wird sich dies wohl für die Anwohner Am Mühlgraben auswirken, für die es bisher praktisch gar keine Verkehrsprobleme gab. Dort wird z. Z. auch (wie lange noch?) für den „Wohnpark Trebsen“ geworben.
2. Ebenso kritisch ist der mit dieser beabsichtigten Verteilung verbundene Ansatz der **Einbahnregelung** zu sehen. Solche Führungen kommen – nicht nur bei Planern - immer mehr in die Kritik. Nicht nur, weil zunehmend abgelehnt wird, dadurch – zu Lasten der Anwohner – Kfz-Leistungsreserven zu erschließen. Einbahnsysteme haben auch generell Beschleunigungseffekte für den Kfz-Verkehr, die im bebauten Stadtgebiet aber gerade besonders unerwünscht sind (verstärkte Barrierewirkung, Unfallgefährdung usw.). Nicht zuletzt zwingen sie auch die besonders umwegempfindlichen RadfahrerInnen zu Umwegen - und provozieren so Regelverstöße!
3. Erfreulicherweise soll ja die Altenhainer Straße als **unechte Einbahnstraße** diesem Aspekt Rechnung tragen. Nicht erkennbar ist, warum dies nicht auch in den anderen als Einbahnstraßen vorgesehenen Abschnitten gehen können sollte. Die geplanten Fahrbahnbreiten sind jedenfalls mit 4,25 m überaus üppig dimensioniert. Die Unmöglichkeit für das Einrichten als unechte Einbahnstraßen, d. h. eine tatsächliche Unfallgefährdung für die RadlerInnen in der Gegenrichtung, müßte also schon sehr konkret fachlich begründet werden, zumal ja jetzt dort auch ausnahmslos Radfahren in beiden Richtungen zugelassen ist..

4. Sehr viel kritischer sind die **Breiten der Gehwege** zu sehen, die tw. auch nach dem Straßenumbau nur Notstege sein sollen.

Vorschlag: Regelbreite der Fahrbahn in (unechten) Einbahnstraßen = 3,75 m (+ Schleppkurvenzuschlag) - dies zugunsten der Notstege. Damit ist immer noch ein problemloser Begegnungsverkehr, sogar für Lkw/Rad, möglich.

5. Generell infrage zu stellen ist, zumindest innerorts, der Ansatz der **gemeinsamen Rad-/Gehwege**. In der modernen Fachplanung (s. hierzu z. B. die ERA 95) wird diese Führungsvariante inzwischen nur noch bei sehr geringem Rad- wie auch Fußaufkommen und auch nur außerorts empfohlen. Dies trägt dem Aspekt Rechnung, daß in den letzten Jahrzehnten beim Radverkehr rasante Entwicklungen zu beobachten waren, die neben Ansprüchen, Verkehrsverhalten und Regelakzeptanz insbesondere auch die erzielbaren (und auch praktizierten!) Fahrgeschwindigkeiten betreffen. Werden die Radfahrer generell – und damit auch die „Schnellradler“ – auf Flächen mit oder direkt neben Fußgängern gewiesen, sind Konflikte mit den „Allerschwächsten“, die eigentlich besonders geschützt werden sollen, vorprogrammiert. Am ehesten kann dieses generelle Problem noch über „Gehweg – Rad frei“ gemildert werden. Bei schmalen Gehwegen mit zahlreichen Hauseingängen und Grundstückszufahrten ist aber auch das kritisch.

Gemäß ERA 95 müssen dort, wo (im Hauptnetz) keine anspruchsgerechten Radverkehrsanlagen realisierbar sind, die Möglichkeiten für einen konfliktarmen Mischverkehr auf der Fahrbahn ausgereizt werden. Tempo 30 ist dafür das Mittel, das auch der (Wohn-)Umfeldqualität zugute kommt (s. Punkt 9 und 10 dieser Stellungnahme).

6. Am Schulberg ist die jetzige Fahrbahnbreite = 7,50 m optimal für die Markierung von **Angebotsstreifen**. Hinzu kommen ein z. Z. überaus geringer Kfz-Parkbedarf in dieser Straße und eine prognostizierte moderate Kfz-Belastung. Somit sind sämtliche Einsatzkriterien gemäß ERA und auch gemäß aktueller VwV StVO in nahezu idealer Weise erfüllt. Auch wenn es bei uns noch kaum Erfahrungen mit dieser modernen Führungsform gibt, sollte diese Chance, etwas für die Sicherheit und den Komfort des Radverkehrs zu tun, nicht vertan werden. Bei Reduzierung der Fahrbahnbreite auf die bisher geplante Breite = 6,50 m wird diese Chance ein für allemal vertan.
7. Große **Eckausrundungen** „zur Gewährleistung einer zügigen Befahrung der Knotenpunkte durch abbiegende Kfz“ (s. S. 17) stellen ein besonderes Unfallpotential für die Nichtmotorisierten dar und müssen deshalb in angebauten Straßen grundsätzlich und ganz entschieden abgelehnt werden. Diesen (inzwischen schon nicht mehr ganz neuen) Erkenntnissen der Unfallwissenschaften entsprechend müssen beispielsweise die gefährlich großen Ausrundungen an der Einmündung Am Schulberg/Grimmaische Straße und Am Mühlgraben/Brückenstraße deutlich enger gefaßt werden.

Eine latente Unfallgefahr besteht auch für Richtung Nord entlang der Hauptstraße Grimmaische Straße fahrende Radfahrer gegenüber nach rechts in die Straße Am Mühlberg einbiegende Fahrzeuge. (In Leipzig wird eine analoge Situation jetzt nach entsprechendem Radlerunfall umgebaut!)

8. Beim Umbau der Einmündung Am Schulberg/Grimmaische Straße müssen auch die z. Z. ganz extrem vom Knoten abgesetzten **Fußgängerfurten** sehr viel näher an den Knoten herangeführt werden. Solche überaus umwegigen Führungen für die Zufußgehenden gibt es beispielsweise auch noch am Wurzener Platz. Ihre Beseitigung käme auch der Kfz-Durchlassfähigkeit zugute und es könnten Umlauf- und damit Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer reduziert werden.
9. Am Schulberg ist ein Wohngebiet und - als höchst sensible Einrichtung – eine Schule. Auch die Altenhainer und die Brückenstraße verlaufen mitten durchs Wohngebiet. In solchen Abschnitten haben die Ansprüche an die Aufenthaltsqualität und an die Verkehrssicherheit einen weitaus höheren Stellenwert gegenüber der Flüssigkeit und Leichtigkeit des (Auto)Verkehrs. Hier muß versucht werden, Mittelinseln als **Querungshilfen** einzuordnen. Die geplante Demontage der FSA Am Schulberg scheint kein Mittel pro Verkehrssicherheit der Schüler und nicht im Sinne einer Minderung der zu erwartenden verstärkten Barrierewirkung. Unverzichtbar ist auch – zumindest in den Streckenabschnitten mit hohem Aufenthaltsanspruch und hoher Nutzungsdichte - die Gestaltung und Ausweisung mit **Tempo 30**.
10. Der **Muldental-Radwanderweg** quert nicht nur die S 47, er verläuft sogar über mehrere Hundert Meter auf der Staatsstraße. Dazu finden sich erstaunlicherweise aber in den Unterlagen überhaupt keine Angaben. Bei einem solchen Bauvorhaben müssen natürlich Überlegungen angestellt werden, wie die „sanften“ Touristen auf diesem Abschnitt gesichert werden können, damit dort nicht eine „Radfahr-Verhinderungsstrecke“ ist: Das schon gültige Tempo 30 muss unbedingt beibehalten werden, dort muß eine unechte Einbahnstraße sein und es stehen Überlegungen für Querungshilfen an der Ein- und Ausfahrt an.

Im Übrigen wird es – völlig unabhängig vom geplanten Umbau der S 47 – allerhöchste Zeit, das Fahrverbot für muldeabwärts Radelnde in der Pauschwitzter Straße endlich aufzuheben. Die bissigen Kommentare der Radtouristen zu dieser grotesken, ziemlich einmaligen Verordnung auf einem Radfernweg (!), an die sich ja auch keiner hält, wären dann vorbei.

Vorschlag: Verkehrsberuhigter Bereich oder (unechte) Einbahnstraße mit Tempo 30, selbstverständlich mit Radverkehr fahrend in beiden Richtungen.

11. Hinweise zur Bauausführung:
Wo Radverkehr auf den Gehwegen zugelassen werden soll, sollten ungefaste Betonsteine verwendet und die Bordkanten an den Furten auf 2 cm abgesenkt werden. Grundstückszufahrten müssen in Belagart und -farbe wie außerhalb gebaut werden, um die tatsächlich gemäß StVO vorhandene Bevorrechtigungssituation optisch nicht zu konterkarieren.

Absenkungen zur Fahrbahn sollen i. d. R. auf den fahrbahnnahen Rand beschränkt bleiben, um Komforteinbußen - insbesondere für Gehbehinderte - zu minimieren.

12. Allgemeiner Hinweis:

Für die Bewertung der Gesamtsituation und der Variantendiskussion wäre ein Übersichtsplan (Stadtplanausschnitt) ebenso wichtig und nützlich gewesen, wie für das Auffinden des Zusammenhanges zwischen den vier 500er-Entwurfsblättern. – Die auf Bild 1 (Variantenvergleich) gekennzeichnete „Mühlgasse“ ist anderswo nicht zuordenbar.

Diese recht detaillierte, in ehrenamtlicher Tätigkeit entstandene Stellungnahme hat für uns nur einen Sinn gehabt, wenn wir auch erfahren, inwieweit sie im weiteren Planungsprozeß gewürdigt worden ist. Insoweit bitten wir herzlich darum, in das weitere Verfahren eingebunden zu bleiben, uns z. B. auch das Abwägungsprotokoll der Stellungnahmen zukommen zu lassen.

Mit radlerfreundlichen Grüßen

Ulrich Patzer
Vorsitzender
ADFC Leipzig e. V.