



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Telefon 0341-22 54 03 13, Fax 22 54 03 14, www.adfc-leipzig.de

ADFC Leipzig e.V.
Grünwaldstraße 19
04103 Leipzig

Brüning Ingenieure und Planer
Marienplatz 2

04103 Leipzig

6. Juli 2005

ÖPNV-Verknüpfungsstelle Bahnhof Markranstädt **ÖPNV-Verknüpfungsstelle** **Anbindung Bahnhofsvorplatz** **Öffentlicher Parkplatz**

Stellungnahme zu dem mit Schreiben vom 07.06.05 erhaltenen Entwurf

Eine – wie gewünscht – getrennte Stellungnahme zu den drei Unterlagen erscheint nicht sinnvoll. Da die Unterlagen sich stark überlappen, müssten zu viele Verweise auf bereits zuvor Besprochenes vorgenommen werden.

Der ADFC bedankt sich zunächst für die Einbeziehung in den Planungsprozess und hofft, dass seine fachlich wohl begründeten Hinweise nicht nur einfach, d. h. ohne Rückäußerung, zur Kenntnis genommen werden.

1. Es soll in der Eisenbahnstraße ein kombinierter (gemeint ist wohl ein gemeinsamer) **Rad-/Gehweg** gebaut werden. Dies, obwohl
 - aus der Fachliteratur (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 95, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA 02) seit langem bekannt ist, dass gemeinsame Rad-Gehwege generell nur bei sehr geringem Rad- wie Fußverkehr angezeigt sind,
 - bei „Verbannung“ des Radverkehrs auf eine gemeinsame Fläche mit den Fußgängern die damit häufig zwangsweise entstehenden Konflikte fast grundsätzlich zulasten der „allerschwächsten“ Verkehrsteilnehmer ablaufen,
 - diese „Verbannung“ allein schon wegen des dort erwarteten geringen Kfz-Aufkommens absolut unverständlich ist, denn in der Eisenbahnstraße soll ja nach jetzigem Planungsansatz „aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens“ sogar auf eine Querungshilfe verzichtet werden,
 - unter „Anbindung Bahnhofsvorplatz“, S. 4 oben im Text schon beschrieben wird, wie problematisch (aus Sicherheitserwägungen heraus) sich z. B. das Erreichen des linken Radweges von der Leipziger Straße aus gestalten würde,
 - wir bereits in unserer Stellungnahme vom 14.11.04 zum Vorhaben diese Führungsform für diese Situation bereits als „allen fachlichen Erkenntnissen und den klaren gesetzlichen Vorgaben“ widersprechend kritisiert hatten.

Lange Rede, kurzer Sinn: Diese Führungsform unter diesen Rahmenbedingungen wird entschieden abgelehnt! Einzig denkbar wäre hier eine Regelung mit „Gehweg – Rad frei“. – Warum wird in den Planungsunterlagen auf die o. g. bundesweit verbindlichen Planungsempfehlungen für Rad und Fuß kein Bezug genommen? Falls unserer Forderung nach Abwicklung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn nicht entsprochen wird, sind wir sehr gespannt auf die fachliche (!) Begründung der Ablehnung!

2. Auch wenn ein geringes Verkehrsaufkommens erwartet wird, sollte in Höhe der Unterführung ein Zebrastreifen oder vielleicht auch „nur“ eine Mittelinsel als **Querungshilfe** eingeordnet werden, was von der Flächenverfügbarkeit her unproblematisch scheint. Letzteres würde in jedem Falle, wie auch ein Zebrastreifen, zu mehr Sicherheit und Komfort für Nichtmotorisierte führen, der Busverkehr würde dadurch aber überhaupt nicht behindert.
3. Der geplante **Zebrastreifen** an der Zufahrt zu den Fahrradparkern für die Schule in der Härtelstraße sollte so verschoben werden, dass er nicht (wie jetzt) für das Erreichen dieses Parkplatzes zwangsweise von den Radlern befahren werden muss. – Zebrastreifen sind reine Fußverkehrsflächen und dürfen (querend) nicht befahren werden!
4. Die geplanten **Gehwegbreiten** = 1,50 m stehen in deutlichem Widerspruch zu modernen Anforderungen für den Fußverkehr: Gemäß EFA 02 beträgt die Mindestbreite = 2,50 m. Ist dies absolut unmöglich zu realisieren, sollte der Querschnitt so geändert wird, dass beidseitig wenigstens 2,00 m Breite zur Verfügung stehen.
5. Da die **Knotenpunkte** so gestaltet sind, „dass sämtliche Fahrbeziehungen ohne Mitbenutzung der Gegenfahrbahn ... gewährleistet sind“, resultieren an der Einmündung Leipziger Straße riesige Eckausrundungen, die das Queren der Verbindungsstraße längs der Leipziger Straße durch Fußgänger überaus problematisch machen und auch für Radfahrer im Längsverkehr Sicherheitsdefizite bedeuten. Hier muss ein fairerer Kompromiss zwischen den Komfort-Ansprüchen des motorisierten und den Sicherheits-Ansprüchen des nichtmotorisierten Verkehrs gefunden werden.
6. Unverständlich ist, warum für eine 155 m lange neue Straße die Entwurfs- und die zulässige **Höchstgeschwindigkeit** mit 50 km/h angesetzt werden, die dort weder erwünscht, noch überhaupt faktisch erreicht werden kann.
7. Bezüglich unserer Vorstellungen und Forderungen für einen **durchgehenden Gehweg** an der Nordseite der Eisenbahnstraße (Punkt 3), für die Gestaltung der **Fahrfläche** gegenüber der Marienstraße (Punkt 5), die mit den gesetzlichen (!) Vorgaben unvereinbare **Radfahrerführung** sowie die für Radfahrer völlig unnötige **Einbahnregelung** in der Eisenbahnstraße (Punkte 8, 9) verweisen wir auf unsere ausführliche Fachstellungnahme vom 14.11.04.
8. Bei dem geplanten **öffentlichen Parkplatz** finden sich in den Planunterlagen nur Aussagen zu Kfz-Stellplätzen. Konkrete Vorschläge zur Einordnung auch von Fahrradparkern sind erst möglich, wenn genauere Angaben zur Lage und erwarteten Frequentierung der Zielpunkte vorliegen.
9. Bei der Beschreibung der verringerten **Umweltbelastungen** (Punkt 2.5, S. 6) fehlt die Erwähnung von Bike+Ride.
10. Der ADFC möchte natürlich wissen, inwieweit seine Vorschläge aufgegriffen werden oder mit welcher fachlichen Begründung sie nicht umgesetzt werden sollen. Auf das **Abwägungsprotokoll** sind wir gespannt. Zu Fachdiskussionen über strittige Auffassungen sind wir gern bereit.

Ulrich Patzer
Vorsitzender