



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

ADFC Leipzig e.V., Grünewaldstr. 19, 04103 Leipzig

ADFC Leipzig e.V.
Grünewaldstraße 19
04103 Leipzig

Leipzig, 27 März 2008

Besser Radfahren in Leutzsch

Das hochkarätig besetzte **Bürgerforum am 28. Januar im Diakonissenhaus zur Georg-Schwarz-Straße** hat ein sehr erfreuliches Bürgerinteresse gefunden. Angesichts der hohen Beteiligung Interessierter und des großen Diskussionsbedarfs auf der Veranstaltung konnten konkrete Vorschläge des ADFC zum o. g. Thema dort nicht im Einzelnen vorgetragen werden.

Da es in Leutzsch eine Fülle bisher nicht genutzter Chancen gibt, mit denen das Radfahren in diesem Stadtteil attraktiver gemacht werden kann, haben wir die Potenziale – unter Einbeziehung der Detailkenntnisse von Bewohnern – genauer unter die Lupe genommen. Die Ergebnisse wollen wir auf diesem Wege in die weitere Diskussion einbringen.

Es gibt bereits einige positive Entwicklungen im Stadtteil, z. B.

- **Rückmarsdorfer Straße:** schöne Radfahrstreifen
- **Östliche Hans-Driesch-Straße:** neue Radfahrstreifen



Telefon (03 41) 22 54 03 13
Telefax (03 41) 22 54 03 14
E-Mail info@adfc-leipzig.de
Internet www.adfc-leipzig.de

Öffnungszeiten
Büro + Selbsthilfwerkstatt
Di + Do. 14 –18 Uhr

Bankverbindung:
Sparkasse Leipzig
BLZ: 860 555 92
Konto-Nr.: 113 113 1661

- **Rathaus Leutzsch:** vorbildliche separate Radverkehrsführung aus der Hans-Driesch-Straße Richtung Norden



- **William-Zipperer-Straße:** Dort sind inzwischen Radfahr-Markierungen in Form der so genannten Schutzstreifen aufgebracht worden.



Weitere Verbesserungen ‚pro Rad‘ sind möglich und müssen intensiv diskutiert werden:

- **Hans-Driesch-Straße**

Fortsetzung der jetzt Am Wasserschloß endenden Radfahrstreifen. In der umfangreichen ADFC-Studie zu den Möglichkeiten für „Radfahr-Markierungen in Leipzig“ von Juli 2007 haben wir uns dazu bereits konkret geäußert:

Zwischen Leutzscher Allee und Paul-Michael-Straße gibt es Radverkehrsanlagen. Eine Weiterführung als Radfahrstreifen bis zur Georg-Schwarz-Straße ist möglich.

Vom Knoten Georg-Schwarz-Straße bis vor der William-Zipperer-Straße existiert ein Radfahrstreifen. Eine Weiterführung bis zum vorhandenen Radfahrstreifen hinter Am Wasserschloß ist möglich, so dass die Lücke geschlossen wäre. Dafür empfehlen wir folgende Querschnittsaufteilung:

- | | |
|-------------------|---------------------|
| - Radfahrstreifen | 2 x 1,50 ... 1,75 m |
| - Kfz-Spuren | 2 x 3,00 ... 3,20 m |



- **Hans-Driesch-Straße/William-Zipperer-Straße**

.Der Radverkehr entlang der William-Zipperer-Straße wird als Rad-/Fußweg durch den Wasserschlosspark geführt und endet vor der Hans-Driesch-Straße. Für Fußgänger und Radfahrer, die weiter Richtung Laurentius-Kirche wollen ist die Querung gefährlich. Auf der Parkseite hält der Bücherbus, d. h. auch viele Kinder müssen an dieser Stelle die Straße gefährlich queren.

Für eine mittige Querungshilfe sind derzeit die Schienen ein Problem. Bei geplantem Rückbau muss dann aber spätestens eine Mittelinsel gebaut werden. Bis dahin muss über eine Übergangslösung ernsthaft nachgedacht werden.

Im Park selbst sollte die (ziemlich steile) Rampe an der Ostseite radfahrerfreundlicher eingerichtet werden.

- **Hans-Driesch-Straße/Otto-Schmiedt-Straße**

Eine Mittelinsel als Querungshilfe ist hier dringend erforderlich und wegen der schon vorhandenen Fahrbahnaufweitung auch sehr kostengünstig möglich. Die kürzliche Meldung in der LVZ über einen verletzten Fußgänger, der dort queren wollte, unterstreicht den Handlungsbedarf.

- **Hans-Driesch-Straße/Otto-Schmiedt-Straße**

Weitere Sicherheitsdefizite gibt es, und zwar für Radfahrer, die, aus der Gartenanlage kommend, geradeaus die Hans-Driesch-Straße querend, in die Otto-Schmiedt-Straße fahren wollen. Ihnen wird oftmals, jedenfalls im Berufsverkehr, der Vorrang (gemäß § 9 (3) StVO) genommen – und zwar von aus der Otto-Schmiedt-Straße links Richtung Stadt abbiegenden Kfz. Hier muss untersucht werden, wie die Zufahrt aus der Gartenanlage so gestaltet werden kann, dass sie nicht wie eine Grundstücksausfahrt, sondern eindeutig als (Neben-)Straße wahrgenommen wird.

- **Südwestliche Hans-Driesch-Straße**

Die Einbahnstraße sollte in Richtung Rathaus Leutzsch für den Radfahrer freigegeben werden.



- **Georg-Schwarz-Straße, Zufahrt Merseburger Straße:**

Auch diese Einbahnstraße kann für Radfahrer geöffnet werden. Genau so, wie das – bei analogen Bedingungen – jetzt in der Huttenstraße geplant ist.

- **Georg-Schwarz-Straße, Merseburger Straße – Hans-Driesch-Straße**

Eine Straße mit (neben der Verkehrsfunktion) sehr erheblichem Aufenthaltsanspruch und hoher Nutzungsintensität. Dies könnte nachhaltig – und überaus kostengünstig! – mit **Tempo 30** verbessert werden. Das bringt (abgesehen von Einzelinteressen) nur beträchtliche Vorteile, und zwar für alle – außer für die Straßenbahn: Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, Lärminderung usw. Da Radfahrer dort zwischen den Schienen fahren müssen, bestimmen sie jetzt bereits die realisierbare Fahrgeschwindigkeit der Straßenbahn, so dass die realen Fahrzeitverluste sich in sehr engen Grenzen halten würden.

Die Nutzung der William-Zipperer-Straße ist für den Radfahrer-Durchgangsverkehr optimal: Der Kfz-Verkehr ist dort gering, weil das zumeist nur Anlieger sind. Aber auf der Georg-Schwarz-Straße gibt es eine große Zahl von Zielen auch für den Radverkehr (Geschäfte, Gaststätten usw.).

- **Georg-Schwarz-Straße, Hans-Driesch-Straße – Am Ritterschlößchen**

Dieser Abschnitt ist zurzeit eine ausgeprägte Stressstrecke für Radler: hohe Kfz-Geschwindigkeiten, schlechter Fahrbahnbelag. Beim anstehenden Umbau müssen (neben der dringenden Belagsanierung) auch die Möglichkeiten für Radfahr-Markierungen intensiv untersucht werden. Das ist zumindest im Abschnitt Junghansstraße – Am Ritterschlößchen gut möglich. Die Breiten lassen das zu. Dazu bietet sich das Umbau-Modell in der Eisenbahnstraße geradezu an: Parker, Radfahrstreifen und Haltestellenkaps. Und Bäume würden diesem schlimmen Abschnitt viel mehr Qualität geben.

- **Am Ritterschlößchen, Zufahrt Georg-Schwarz-Straße**
Richtung Nord könnte durch einfache Befestigung des Randstreifens ein stressärmeres Radfahren ermöglicht werden. In der Gegenrichtung sollte der Gehweg „Rad frei“ soweit saniert werden, dass er besser befahren werden kann.

- **Bahnhof Leutzsch, Bahnunterquerung**
Spätestens wenn der Bahnhof verlegt wird, muss die Unterquerung der Bahnlinie zwischen Straßenbahnhof Leutzsch und Am Ritterschlößchen verbessert werden, die zurzeit nur schiebend passiert werden kann.

- **Straßenbahn-Haltestelle Wielandstraße**
Die Haltestelle sollte um 50 m stadteinwärts auf die Höhe der Uhlandschule, deren Schließung bevorsteht, verschoben werden. Durch Rückbau des Zaunfeldes in die vorhandene große Grünanlage könnte eine servicefreundliche Haltestelle mit Unterstellmöglichkeit, Kassenautomat und Leipziger Bügeln als Parkmöglichkeit für Fahrradfahrer, die mit der Bahn weiter fahren, installiert werden. – Nach Auskunft von älteren Lindenauern war früher dort die Haltestelle!

- **Leutzsch-Arkaden**
Fahrradbügel gibt es – erstaunlicherweise – zurzeit nur am Zugang Georg-Schwarz-Straße, während die zahlreichen Kfz-Stellplätze im „Innenhof“ – ganz anders als sonst üblich – viel näher an den eigentlichen Zielpunkten der Kunden liegen. Es müssen neue Fahrradbügel, und zwar möglichst nahe an jedem Geschäft, eingeordnet werden.
Derzeit steht nur vor dem Eingang von REWE ein mobiler „Felgenkiller“, so dass Kunden alle möglichen Verkehrsschilder, Pfosten usw. als Abstell- und Anschließmöglichkeit für Fahrräder nutzen (müssen).
Etwas verwunderlich erscheint auch das Verhältnis der tatsächlich gebauten Stellplätze für Auto und für Rad an diesem Nahversorgungszentrum. Interessant wäre schon zu wissen, was dazu in der Baugenehmigung festgelegt ist. Nach § 49 (1) Sächsischen Bauordnung sind nämlich „für Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern zu erwarten ist, ... Stellplätze herzustellen...“ Die Anzahl ist in der Baugenehmigung festzulegen. – Ungeklärte Fragen:
 1. Wie viel Stellplätze (getrennt für Kfz und Fahrräder) resultieren für das Vorhaben aus den Vorgaben gemäß „Richtzahlentabelle für den Stellplatzbedarf und den Bedarf an Abstellplätzen für Fahrräder“?
 2. Welche Anzahl an Stellplätzen ist in der Baugenehmigung festgelegt? Und: Gibt es Vorgaben, wo sie einzurichten sind?
 3. Wie viele Stellplätze sind tatsächlich gebaut worden?

- **Diakonissenhaus**

Auch hier gibt es an vielen Stellen (nicht nur vor dem Gebäude, wo das Bürgerforum stattfand) Bedarf für „Leipziger Bügel“. Und auch hier wäre es schon interessant zu wissen, was es dort bei der Genehmigung des großen Umbaus diesbezüglich für Vorgaben gegeben hat.

- **William-Zipperer-Straße**

Im Zuge des Teilumbaus sind Schutzstreifen für Radfahrer markiert (siehe Foto auf S. 2) sowie Straßenbäume und Gehwegnasen eingeordnet worden, Fahrrad-Abstellanlagen allerdings nur sehr sparsam, d. h. nur an einigen Straßeneinmündungen.

Die Förderung des umwelt- und stadtverträglichen Radverkehrs ist anerkannte Zielstellung der Stadt. Und da moderne Radverkehrsplanung Angebotsplanung ist, muss das Planungsziel sein, nicht nur vor Geschäften, Gaststätten usw. Anlehnbügel aufzustellen, sondern auch an möglichst vielen Eingängen von Wohnhäusern. Dass die Bewohner nachts ihre Räder gern einschließen (= **Langzeitparker**) ist unstrittig. Die Bedingungen sind in vielen Häusern allerdings so schlecht, dass die Räder nachts auf der Straße stehen (müssen). Da wären Bügel zum Anschließen natürlich "Gold wert". Bei Wegeketten der Bewohner per Rad, für Besucher der Bewohner, für Besucher und Beschäftigte in Praxen, Büros usw. sind Bügel am Zielpunkt schon wichtig (= **Kurzzeitparker**). Das ist ja auch schon in DDR-Zeiten vielfach vor den Plattenbauten so gemacht worden – leider aber als „Felgenkiller“.

Viele Bügel im Straßenraum animieren zur Fahrradnutzung, gerade auch für die kurzen Wege. Und sie sind Werbung pur fürs Radfahren. Für den ADFC steht hier der diesbezügliche Planungsansatz der Stadt generell auf dem Prüfstand!

Soweit unsere Vorschläge zum Thema „Besser Radfahren in Leutzsch“.

Der ADFC bittet um Information, wie mit diesen zahlreichen Vorschlägen im Weiteren umgegangen wird.

Nachfragen bitte an

Ulrich Patzer, Vorsitzender ADFC Leipzig e.V.

Winfried Niebes, stellv. Vorsitzender und Bewohner von Leutzsch