

VTA

Leipzig, 12.02.10

## **Bau- und Finanzierungsbeschluss Liebigstraße**

### **Stellungnahme zur Vorplanung**

Die Vorplanung ist leider in der AG Rad nicht vorgestellt worden, obwohl diese Umbau-Maßnahme, wie unten erläutert, in erheblichem Maße radverkehrsrelevant ist. Der ADFC bringt sich mit dieser Fachstellungnahme in die – glücklicherweise – noch nicht abgeschlossene Diskussion zu diesem Vorhaben ein.

#### **Ruhender Verkehr**

In den Planungen gibt es zum ruhenden Verkehr nur Aussagen für den Kfz-Verkehr, aber keinerlei konkreten Zielvorstellungen für das Fahrradparken. Das ist umso erstaunlicher, als ja bekannt ist, dass StudentInnen für ihre Wege überdurchschnittlich oft das Fahrrad benutzen und dass sich in der Liebigstraße zahlreiche Einrichtungen mit studentischen Zielverkehr befinden.

Natürlich werden niemals alle ca. 4.000 MedizinstudentInnen in Leipzig dort gleichzeitig mit dem Rad anreisen. Aber: MedizinerInnen sind meist durchgängig von 9 - 15 Uhr in den diversen Instituten, welche sich alle über die Liebigstraße erstrecken.

Nach einer Abschätzung des StuRa werden in der Liebigstraße allein für die Studierenden ca. 1.000 Fahrradstellplätze benötigt. Da Besucher und Patienten auch teilweise mit dem Rad anreisen und diese klimaschonende Verkehrsmittelwahl ja – durch gute Parkmöglichkeiten – weiter befördert werden soll, müssten also in der Liebigstraße größenordnungsmäßig mindestens 1.200 Fahrradstellplätze (= 600 Bügel) entstehen. – Gegenwärtig gibt es ca. 300 Bügel, die oftmals schon nicht ausreichen.

Natürlich wäre es sehr schwierig, die o. g. Wunschzahl an Fahrradparkern im öffentlichen Raum unterzubringen. Wir gehen davon aus, dass es intensive Gespräche der Verwaltung mit der Universität gibt oder noch geben wird, wie viele und wo Fahrradstellplätze auf ihren Grundstücken untergebracht werden und dass diese Aussagen dann in das uns bisher

nicht bekannte Gesamtkonzept für das Fahrradparken integriert werden.

#### Unsere konkreten Vorschläge:

1. Reduzierung der Kfz-Stellplatzzahl (jetzt = 51) mindestens um die Hälfte.
2. Verkürzung der Kurz-Parkzeit auf ½ Stunde. Das ist ausreichend für das reine Hinbringen und Abholen.
3. Einrichtung Kurzparken (1 Stunde) in der Stephanstraße im Abschnitt zwischen Liebigstraße und Brüderstraße, wo es ja zahlreiche Kfz-Stellplätze gibt.
4. Verweis der BesucherInnen auf das neue Parkhaus in der Brüderstraße, welches 1 Stunde kostenlos genutzt werden kann und dennoch bisher selten eine Auslastung von mehr als 30 % aufweist.
5. Für uns ganz wichtig: Einordnung von Leipziger Bügeln jeweils abwechselnd mit den geplanten Kfz-Stellplätzen auf der Südseite der Liebigstraße.
6. Umwidmung von Kfz-Parkflächen im unter 3. genannten Abschnitt für Leipziger Bügel, quasi als „Überlauf“-Angebot für Zeiten mit besonders hohem Parkbedarf für Fahrräder.

#### **Fahrbahnbreite**

Ein Knackpunkt beim Umbau ist die Fahrbahnbreite: Wenn diese, wie geplant, 6,00 m sein würde, ist mit Sicherheit zu erwarten, dass dann eben nicht – wie gewünscht und von uns ausdrücklich unterstützt – Kfz nur auf einer Straßenseite (Kurz-)Parken werden. Bei dieser Fahrbahnbreite wird, so wie das an diversen anderen Stellen in Leipzig Praxis ist, auch die gegenüberliegende Seite, „zugeparkt“ werden!

Die Fahrbahn muss also baulich so eingeengt werden, dass solche ungeordneten Verhältnisse mit all ihren unangenehmen Folgen nicht eintreten können. Eine schmalere Fahrbahn ist natürlich gleichermaßen ein Beitrag zu der hier besonders erwünschten Geschwindigkeitsdämpfung; und das hätte auch den großen Vorteil, dass die Gehwege breiter als bisher beabsichtigt, gebaut werden können. In größeren Abschnitten ist nämlich nach jetzigem Planungsstand eine qualitätsvolle Abwicklung des hohen Fußgänger-Aufkommens unmöglich.

Dem befürchteten Falschparken halb auf den (ohnehin in großen Abschnitten zu schmalen) Gehwegen muss ebenfalls durch Bordkanten mit Regelbordhöhe begegnet werden.

#### **Oberflächenbefestigung**

Die Planungen mit unterschiedlichen Fahrbahnmaterialien werden unterstützt, insbesondere, wenn dadurch deutlich gemacht werden kann, dass die Straße verkehrsberuhigt ist. Allerdings müssen die Grundstückszufahrten den gleichen Belag wie die angrenzenden Gehwegabschnitte erhalten, damit die tatsächliche verkehrsrechtliche Vorfahrtsituation an den Ausfahrten optisch verdeutlicht wird.

## **Widmung**

Die Liebigstraße ist in der ADFC-Liste mit Straßen, die als Fahrradstraßen infrage kommen, enthalten. Dies deshalb, weil das bereits auch innerhalb der Verwaltung diskutiert wurde und insbesondere, weil dort der Radverkehr schon jetzt die dominierende Verkehrsart ist. Beim Radverkehr spielt aber in der Liebigstraße der Durchgangsverkehr gegenüber dem Zielverkehr eindeutig eine untergeordnete Rolle.

Deshalb wird der geplanten Ausweisung als Tempo-20-Zone zugestimmt, zumal sich in dieser Straße mit hoher und noch weiter steigender Nutzungsdichte bei Tempo 20 die Querungsbedingungen verbessern gegenüber einer in Fahrradstraßen gültigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Ulrich Patzer, Vorsitzender