



Member of the
European Cyclists' Federation (ECF)



**Allgemeiner Deutscher
Fahrad-Club e. V.**

Grünwaldstraße 19
04103 Leipzig

Tel. 0341 | 22 54 03 13
Fax 0341 | 22 54 03 14
info@adfc-leipzig.de
www.adfc-leipzig.de

Öffnungszeiten:
Di. – Do. 14 – 18 Uhr

Bankverbindung
Sparkasse Leipzig
BLZ 860 555 92
Kto. 113 113 1661

Sie erreichen uns mit
öffentlichen
Verkehrsmitteln
wie folgt:
Haltestelle Roßplatz
TRAM 2, 9, 16
BUS 100

Vor der dem ADFC
gibt es 10 Leipziger
Bügel zum Parken des
Fahrrades

Stellungnahme zur Vorplanung Karl-Liebknecht-Straße & Peterssteinweg (KarLi)

Leipzig, 10. Januar 2012

- Hinweis -

Diese Stellungnahme bezieht sich auf den Bereich
Peterssteinweg und nördliche Karl-Liebknecht-
Straße (bis Körnerstraße) –
er wird im Folgenden KarLi genannt.

Diese Stellungnahme bezieht sich auf die
Grobplanung mit Stand November 2011
(laut www.lvb.de/karLi).

Der ADFC Leipzig begrüßt das Planungsverfahren KarLi auch wenn aus Sicht des ADFC die Beteiligung von Interessengruppen zu einem früheren Zeitpunkt hätte stattfinden sollen. Im Folgenden wird der ADFC Leipzig der Aufforderung nachkommen zur Vorplanung von LVB und Stadt Leipzig im geplanten Abschnitt der KarLi Stellung zu nehmen. Der ADFC erwartet von den Planenden eine tatsächliche Variantenabwägung mit verschiedenen Verkehrslösungen und transparenten Kostenbestandteilen den weiteren Entscheidungsträgern vorzulegen.

Vorschläge zum Umbau der KarLi

Bei der Umgestaltung der KarLi müssen nach Auffassung des ADFC folgende Planungsgrundsätze berücksichtigt werden:

- Erhaltung und Entwicklung der in Leipzig einzigartigen urbanen Qualität
- Raum für Entwicklung lassen – keine Schaffung unumkehrbarer Fakten
- Beibehaltung mindestens 7 Meter breiter Seitenräume¹ mit Baumbestand
- Garantie von barrierefreiem und barrierearmem Fußverkehr
- Schaffung eines durchgehenden Fußwegebands
- Schaffung zusätzlicher Fahrradstellplätze
- Sicherstellung der Andienung
- Zulassung von ruhendem Verkehr nur als Kurzzeit-Parken und nicht zu Lasten der Gehwegbreite
- Stärkung der stadtverträglichen Verkehrsarten (Umweltverbund)
- Abwicklung von möglichst wenig Kfz-Verkehr im Straßenquerschnitt
- (Ab)leitung des MIV über das Tangentensystem²

Die gemeinsame Führung von Tram- und Kfz-Verkehr im Abschnitt Körner-/Shakespearestraße sowie zwischen Riemann- und Windmühlenstraße entspricht den Vorstellungen des ADFC. Hier werden der Stand der Technik sowie die Anforderungen an stadtgerechte Gestaltung des Fahr- und Fußverkehrs erfüllt.

Im Abschnitt Shakespeare-/Riemannstraße werden nach Ansicht des ADFC jedoch eine Reihe von Regelwerken missachtet. Die geplante Umgestaltung stellt in diesem Abschnitt eine Verschlechterung im Sinne der vorgenannten Punkte – also gegenüber des Ist-Zustands – dar. Mit der vorhandenen Querschnittsaufteilung werden bereits alle Normen, Vorschriften, sowie die Zielstellung des STEP „Verkehr und öffentlicher Raum“ erfüllt.

Ein separater Gleiskörper im Abschnitt weitet den Fahrbahnraum auf, erhöht die Barrierewirkung und reduziert die Querungsmöglichkeiten. Dadurch wird die gegenwärtig hohe Aufenthaltsqualität gemindert und in der Folge eine positive Gewerbeentwicklung beeinträchtigt. Gemäß RASt 2006³ sind für die KarLi jedoch folgende abgestufte Prioritäten umzusetzen: 1. Aufenthaltsfunktion, 2. Andienung, 3. Verkehrsfunktion.

Der ADFC Leipzig fordert – auch aus städtebaulicher Sicht – durchgängig eine Boulevard-Lösung mit gemeinsamer Führung von Tram- und Kfz-Verkehr. Es ist genügend Platz für breite Gehwege und Radfahrstreifen sowie das Andienen und Parken vorhanden. Breite Radfahrstreifen motivieren „Gehwegradler“ zu regelkonformem Verhalten und sind deshalb als Angebotsplanung vorteilhaft. Risiken ergeben sich aus der Fehlnutzung durch Parkverkehr und aus Beschleunigung und Anspruchsdenken durch Separierung.

¹ Nach RASt („Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“, FGSV, 2006) zählt der ruhende Verkehr ausdrücklich nicht zum Seitenraum. Für den ruhenden Verkehr müsste folglich zusätzlich Raum eingeplant werden

² Vgl: „Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum“ in *Beiträge zur Stadtentwicklung*, Heft 40, Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau, 2004

³ Vgl. RASt, 2006, Kapitel 2.3, 3.5, 5.2.8, Vgl „STEP Verkehr und öffentlicher Raum“, Kapitel 3

Boulevardcharakter wahren

Der Bereich Peterssteinweg und nördliche Karl-Liebknecht-Straße ist einer der charakteristischsten Straßenabschnitte Leipzigs. Insbesondere zwischen Riemannstraße und Sütplatz entwickelte sich auf breitem Seitenraum mit Baumbestand urbanes Leben. Geschäfte, Auslagen sowie Gastronomie mit Freisitzen laden zum Einkaufen und Verweilen ein. Diesen Boulevardcharakter gilt es zu wahren.

Die Seitenräume erfüllen im Abschnitt Riemannstraße bis Sütplatz mit durchgehend mehr als 6,50 m Breite die Vorgaben der RAS⁴, sowohl für Boulevards als auch für Hauptgeschäftsstraßen. Für das Gewerbe ist in der KarLi ausreichend Raum für Auslagen und Freisitze vorhanden, die Aufenthaltsqualität wird zusätzlich mit Baumreihen (wenn auch mit Lücken) gesteigert. Im STEP wird die KarLi daher als einzige Straße in Leipzig ausgewiesen, die am ehesten einem Boulevard entspricht.⁵

Der einzigartige Boulevardcharakter der KarLi würde durch eine Separierung des Gleiskörpers und eine Verschmälerung der Gehwege stark beeinträchtigt, wie dies vergleichsweise im südlichen Bereich der Karl-Liebknecht-Straße sichtbar ist. Nördlich der Riemannstraße sind die Gehwege mit meist weniger als 2,50 m Breite untermäßig; dennoch konnte sich dort Gewerbe entwickeln. Dies ist – neben der Innenstadtnähe – auch auf eine nicht separierte Verkehrsführung, begrenzte Parkmöglichkeiten für Kfz und Querungsmöglichkeiten für Fußverkehr zurückzuführen.

Querungsmöglichkeiten sichern

Die Vorplanung mit Priorität zu Gunsten der Verkehrsfunktion und zu Lasten der Aufenthaltsfunktion wird den flanierenden und querenden Fußverkehr reduzieren und dem Gewerbe vermutlich Schaden zufügen.

Für einen Wechsel der Straßenseite werden statt bisher zwei Borde künftig vier Borde bei beschleunigtem Fahrverkehr zu überqueren sein, insofern der separate Gleiskörper überhaupt gequert werden kann. Auch Mobilitätseingeschränkte können bisher die KarLi relativ unproblematisch an jeder Stelle queren. Zukünftig wird ausgerechnet für jene Personengruppe, der das Laufen besonders schwer fällt, ein bis zu 500 m weiter Umweg zugemutet, was bei 2 km/h mehr als 15 min zusätzlicher Zeit entspricht.

Es ist zu erwarten, dass der separate Gleiskörper gequert wird, weil es besonders im Bereich Hohe Straße/LVB Bedarfe gibt. Rechtlich wäre dies nicht einwandfrei, da auch LSA aufgestellt werden sollen und diese dann zur Querung genutzt werden müssen. Hierdurch entsteht ein Umweg für den Fußverkehr, dem nur z.T. nachgekommen wird. D.h. die Tram wird mit dem separaten Gleiskörper nur bedingt einen störungsfreien Ablauf erhalten. Kosten und Nutzen stehen somit in keinem guten Verhältnis.

Verkehrsfluss und ÖPNV-Beschleunigung

Der ADFC Leipzig hat Zweifel an der nennenswerten Beschleunigung der Tram durch den separaten Gleiskörper und der damit verbundenen Förderfähigkeit. Nach GVFG⁶ muss mit dem separaten Gleiskörper zwingend eine nennenswerte Beschleunigung der Tram gegenüber einer (intakten) Bestandssituation erfolgen.

Als die Gleise noch nicht verschlissen waren, fuhr die Tram mit 50 km/h durch die KarLi. Lediglich am Knoten Windmühlenstraße stadteinwärts gab/gibt es Behinderungen durch den Kfz-Verkehr. An diesem Knoten wird es keine Separierung der Tram geben. Mit der Begründung, dass die Tram zukünftig als Pulkführer von der Haltestelle „Münzplatz“ startet und der Kfz-Verkehr damit nicht mehr die Tram behindern wird, erwarten die

⁴ RAS^t, 2006

⁵ Vgl: „Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum“ in *Beiträge zur Stadtentwicklung*, Heft 40, Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau, 2004, Seite 42

⁶ Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Planenden einen ungestörten Ablauf des ÖPNV. Diese Argumentation ist aus Sicht des ADFC Leipzig auf die anderen Haltestellen zwischen Südplatz und Wilhelm-Leuschner-Platz zu übertragen und somit eine Separierung aus verkehrlicher Sicht nicht mehr nachvollziehbar.

Alternativ dazu ist eine durchgängige gemeinsame Führung des Kfz- und Tram-Verkehrs möglich, die Bevorzugung der Tram ist durch Vorrangschaltung und als zwangsläufiger Pulkführer zu gewährleisten. Querungen sind überall möglich, zusätzliche Querungshilfen bieten LSA.

Radfahrstreifen und Verkehrssicherheit

Unter bestimmten Voraussetzungen sieht der ADFC Möglichkeiten, auf Radfahrstreifen zu verzichten und damit den Eingriff in die Seitenbereiche zu reduzieren.

Angesichts des sehr hohen Radverkehrsaufkommens (12.000 Radfahrende/24h⁷ bei gleichzeitig 14.000 Kfz/24h⁸) sowie durch Liefer- und Parkverkehr ist eine Separierung nicht unproblematisch. Radfahrende werden bei Ausweich- und Überholmanövern häufig den markierten Radfahrstreifen verlassen müssen und so den vermeintlich separaten Kfz-Streifen nutzen. Die Mischnutzung einer breiteren Fahrbahn mit gegenseitiger Rücksichtnahme scheint vor dem Hintergrund wissenschaftlicher Studien⁹ sicherer.

Ein Verzicht auf Radfahrstreifen bei Ausbildung einer überbreiten Fahrspur hält der ADFC in Bereichen mit separatem Gleisbett (Shakespeare-/Riemannstraße) für denkbar. Eine Gefährdung durch die Straßenbahn besteht hier nicht. Der Eingriff in die bereits übermäßig beschnittenen Seitenbereiche könnte um jeweils 0,75 – 1,00 m reduziert werden.

Die Anordnung von Radfahrstreifen ohne separaten Gleiskörper stellt jedoch die Vorzugsvariante dar. Für sicheres Überholen von Radfahrern untereinander ist eine Mindestbreite von 2,00 m erforderlich.

Positiv sieht der ADFC Leipzig die Schaffung einer zusätzlichen Haltestelle auf Höhe Münzplatz. Bei der Einrichtung der barrierefreien Haltestelle ist zu beachten, dass ausreichend Gehbahn vorhanden ist, damit Rad- und Fußverkehr am angehobenen Haltestellenkap nicht in Konflikt geraten.

Anmerkungen zur Finanzierung

Bisher wurde nur eine Variante der Planung KarLi öffentlich vorgestellt. Für diese Variante wird von einer Bausumme in Höhe von 10,5 Mio. € ausgegangen. Der Öffentlichkeit ist bisher nicht bekannt, wie sich diese Summe zusammensetzt. Die Planenden rechnen für die Umsetzung der Vorplanung mit einer Förderung nach GVFG in Höhe von 3 – 4 Mio. €. Der pauschale Verweis auf die Abhängigkeit von Fördermitteln für die Bevorzugung dieser Variante ist allerdings wenig überzeugend: Eine Variante ohne separaten Gleiskörper erhält Fördermittel nach GVFG für barrierefreie Haltestellen und die Gleisanlagen im Haltestellenbereich sowie die Ampelbevorrechtigung. Die Förderung hierfür liegt bei ca. 1 – 2 Mio. €. Ohne Separierung der Tram sinken die Gesamtbaukosten auf ca. 9 Mio. €.

Vergleicht man beide Varianten, müssten die Stadt Leipzig und die LVB für den Umbau der KarLi mit separatem Gleiskörper 6,5 bis 7,5 Mio. € einplanen, ohne separaten Gleiskörper 7 bis 8 Mio. €. Bemerkbar wird sich bei der gemeinsamen Führung des Kfz- und Tram-Verkehrs der ausbleibende Grunderwerb machen, der für die Separierung der Tram zwingend notwendig wird. Der Grunderwerb ist jedoch nicht förderfähig.

⁷ Eigene 24-Stunden-Zählungen 2007/2008/2009

⁸ Angabe: Stadt Leipzig, 2011

⁹ Vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen: "Sicherung der Radfahrer an städtischen Knoten" (Abschlussbericht des Forschungsprojekts 8952, 1992) sowie "verkehrssichere Anlage und Gestaltung von Radwegen" (Bericht V9, 1993)