



Member of the  
European Cyclists' Federation (ECF)



Leipzig, 14.10.2015

An die  
Stadt Leipzig  
VTA  
  
04092 Leipzig

### **Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Verkehrsgestaltung des Bayrischen Platzes**

Sehr geehrter Herr Pampel, sehr geehrter Herr Rickmeyer,

für das Gespräch am 02.09.2015 zur Verkehrsgestaltung des Bayrischen Platzes danken wir Ihnen.

Zusammenfassend möchten wir noch einmal die aus unserer Sicht wesentlichen Punkte benennen und uns dabei auf folgende Quellen beziehen:

- [1] Radverkehrsführung Bayrischer Platz, Stadt Leipzig, PGV 1993
- [2] Verkehrsbelegung Stadt Leipzig, VTA, Stand 2009
- [3] Verkehrstechnische Untersuchung, PTV Präsentation 25.05.2011
- [4] Bay Platz Vorlage Text II vom Mai 2015
- [5] Gestaltungsplan Var.2 Blatt 2 vom 23.05.2012 (Teil der Vorlage Mai 2015)
- [6] Planskizze ADFC Leipzig vom Juni 2015 (s. Anlage, Übergabe erfolgte bei Besprechung)

#### **0. Grundsätzliches**

Zielstellung der neuen Verkehrsgestaltung sollte sein, die Leistungsfähigkeit des Knotens für alle Verkehrsteilnehmer zu optimieren und zugleich die Qualität des öffentlichen Raumes zu verbessern.

Für Fuß-, Rad- und ÖPNV bedeutet das, den Knoten möglichst so zu gestalten, dass kurze Wege und Räumzeiten realisierbar werden.

Die Problematik des Knotens besteht vor allem in seiner großen Ausdehnung, infolge des separaten Bahnkörpers mit zwei Haltestelleninseln. Die Verkehrsbelastung ist seit Öffnung der Semmelweisbrücke moderat und vergleichbar mit deutlich kleineren Knotenlösungen (z.B. Karl-Liebknecht-Str./Richard-Lehmann-Str.).

### **Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.**

Peterssteinweg 18  
04107 Leipzig

Dr. Christoph Waack  
Vorsitzender

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

Öffnungszeiten:  
Di. und Do. 14 – 18 Uhr

Vereinsregister Leipzig  
VR2757

Steuernummer  
231/140/16837/K081

#### **Bankverbindung (neu!)**

Leipziger Volksbank  
IBAN:  
DE39860956040307228068  
BIC: GENODEF1LVB

Sie erreichen uns mit  
öffentlichen  
Verkehrsmitteln  
wie folgt:  
Haltestelle Münzgasse  
TRAM 10, 11

Die Entscheidung, den Radverkehr im Fahrbahnbereich bzw. auf Radfahrstreifen zu führen, begrüßen wir. Damit kommt die bereits 1993 in der PGV-Studie [1] aufgezeigte Vorzugsvariante zum Tragen: „Sie besitzt Vorteile in Bezug auf die Verkehrssicherheit und die zu erwartende Akzeptanz durch Radfahrer ... und führt darüber hinaus zu keinen Behinderungen und Gefährdungen der Fußgänger. Gerade dieser Aspekt besitzt am Bayrischen Platz wegen des relativ hohen Fußgängeraufkommens und den nur beengten Gehwegen erhebliche Bedeutung.“

Uns ist bekannt, dass aktuelle Förderkriterien auf die Leistungsfähigkeit bei maximaler MIV-Belegung abstellen. In Normalzustand hat das System Reserven. Erhöhte MIV-Ansätze sind daher nicht notwendig und wenig zielführend, da solche Überdimensionierungen regelmäßig Nachteile für die anderen Verkehrsarten und den städtischen Raum zur Folge haben.

Eine gute Funktionsfähigkeit ist nur gegeben, wenn das hohe Radverkehrsaufkommen adäquat berücksichtigt wird. Eine attraktive und direkte Radverkehrsführung im Fahrbahnbereich kann den Schleichverkehr auf den Gehwegen ablösen und damit die Seitenbereiche deutlich aufwerten.

## 1. Belegungszahlen

In der aktuellen Vorlage wird auf die Verkehrsdaten der PTV-Untersuchung Bezug genommen. Zum Vergleich haben wir die Daten aus [2] abgeschätzt und in die erste Spalte eingetragen:

| <b>MIV [Kfz/24h]</b><br>(zwei Richtungen) | Analyse<br>VTA 2009 <sup>[2]</sup> | Analyse<br>PTV 2010 <sup>[3]</sup> | Prognose<br>PTV <sup>[3]</sup> + Vorlage 2015 <sup>[4]</sup> |
|---|------------------------------------|------------------------------------|--|
| Windmühlenstraße                          | 16.600                             | 14.200                             | 17.000   |
| Str. d. 18.Okt.                           | 21.000                             | 19.300                             | 16.500   |
| Nürnberger Str.                           | <b>12.100</b>                      | <b>18.100</b>                      | 18.000   |
| Arthur-Hoffmann-Str.                      | 26.600                             | 27.600                             | 20.500   |

Die deutliche Reduzierung der Verkehrsprognose für die Str. des 18.Oktobers und Arthur-Hofmann-Str. resultiert aus der Entlastungswirkung der neuen Semmelweisbrücke.

Bei der Nürnberger Str. weichen die Analysedaten deutlich voneinander ab. Die Zulaufzahlen bei der PTV-Analyse (11.100 Kfz/24h) und damit auch bei der Prognose erscheinen zu hoch. Sie sind angesichts der mäßigen Verkehrsbelegung an der LSA Nürnberger/Goldschmidt Str. schwer nachvollziehbar. Die angesetzten Zulaufwerte entsprächen z.B. der Größenordnung des Ranstädter Steinweges.

Die Belegungszahlen des Radverkehrs dagegen werden in der aktuellen Vorlage deutlich niedriger als in der PTV-Untersuchung angegeben:

| <b>Radfahrer [Fahrrad/24h]</b><br>(zwei Richtungen) | Prognose<br>PTV <sup>[3]</sup> | Prognose<br>Vorlage 2015 <sup>[4]</sup> |
|---|--------------------------------|---|
| Windmühlenstraße                                    | 10.300                         | 5.000 .. 7.000                          |
| Str. d. 18.Okt.                                     | 8.900                          | 5.000 .. 7.000                          |
| Nürnberger Str.                                     | <b>12.400</b>                  | <b>5.000 .. 7.000</b>                   |
| Arthur-Hoffmann-Str.                                | 7.000                          | 5.000 .. 7.000                          |

Nach unserer Beobachtung sind bereits jetzt die Radverkehrszahlen mit denen des Kfz-Aufkommens vergleichbar. Da viele Radfahrer die Seitenbereiche entgegen der Fahrtrichtung nutzen [3, F5], liegt der Schluss nahe, dass beim Radverkehr der Anteil an Abbiegevorgängen größer als bei den Kfz ist.

## 2. Verkehrstechnische Untersuchung bei direktem Linksabbiegen

Lt. Vorlage [4] sei ein direktes Linksabbiegen für Radfahrer am Knoten nicht realisierbar, da hierbei die Leistungsfähigkeit für den MIV als wesentliches Förderkriterium nicht mehr erfüllt werden könne.

Diese pauschale Aussage ist unzutreffend und wird durch die PTV-Untersuchung nicht bestätigt.

Die dort berechnete Variante mit Radfahrstreifen (RFS) für direktes Linksabbiegen hat (unnötig) leistungsmindernde Ansätze [3, Folie 10], so dass die Gestaltungsoptionen nicht ausgeschöpft sind:

- Radaufstellbereiche sind nicht vorgezogen (15..20 m größere Räumstrecke im Vergleich zu Planvariante 2B von 2012)
- Zufahrt der Straße des 18. Oktober hat keine freie Geradeausfahrspur

Linksabbiegende Radfahrstreifen lassen sich gegenüber der jetzigen Vorlagenvariante nahezu flächenneutral einrichten, wenn man im Zulauf anstelle des geraden Radfahrstreifens eine Kombispur mit MIV-rechts/gerade anlegt. Verkehrsfläche kann eingespart werden, wenn

- a) diese Kombispuren auch über den Knoten geführt werden und Radfahrstreifen erst in Höhe der Einfädelung der Kfz-Spuren beginnen oder
- b) linksabbiegende Radfahrer innerhalb der Richtungsfahrbahn mit Schutzstreifen anstatt mit RFS geführt werden (RASt 6.1.7.3).

Für die Leichtigkeit des MIV macht die Kombispur keinen Unterschied. Die Kfz-rechts müssen ohnehin das Abfließen des rechten Radfahr- bzw. Vorbeifahrstreifens abwarten, so dass in beiden Fällen die rechte Spur nur geringe Geradeaus-Anteile übernehmen kann und dabei eine gemeinsame Führung mit Radverkehr unproblematisch ist.

Linksabbiegende Radfahrstreifen machen den Knoten leistungsfähiger, als Radfahrer innerhalb der Kfz-Spuren zu führen. Vor allem die vorgezogenen und großen Aufstellbereiche ermöglichen ein konfliktfreies und zügiges Anfahren für alle Verkehrsteilnehmer. Unterstützt durch klare Markierung und bauliche Gliederung (Inseln für Rad-LSA) wird der unmittelbare Knotenbereich eng gefasst und für jedermann lesbar.

Alle Radfahrer zu indirektem Linksabbiegen zu zwingen, wird angesichts des hohen Aufkommens nicht gelingen. Dies würde unnötige Konflikte und Leistungseinbußen im Fahrbahnbereich sowie erheblichen Schleichverkehr auf Gehwegen zur Folge haben. Indirekt abbiegende Radfahrer müssten zudem zweimal auf zu engen Aufstellbereichen warten.

Wir halten es deshalb für notwendig, direktes Linksabbiegen für Radfahrer von Beginn an zu berücksichtigen und als Regelfall anzuwenden.

## 3. Vorschläge

Unsere Vorschläge können Sie auch der beigefügten Planskizze [6] entnehmen. Die schematischen Eintragungen erfolgten in den aktuellen Gestaltungsplan [5].

### 3.1. Kombispur Rad mit MIV-rechts/gerade

- Breite 3,75 m mit Vorbeifahrstreifen  
(ERA 3.1 - Schutzstreifen innerhalb eines überbreiten rechten Fahrstreifens bzw. RAST 6.1.7.3 - Schutzstreifen innerhalb der Richtungsfahrstreifen bei mehrstreifigen Knotenpunktzufahrten)
- Passieren von wartenden Kfz möglich
- vorgezogener Radaufstellbereich über gesamte Fahrstreifenbreite, auch für indirekte Linksabbieger nutzbar
- Spurwechsel in linken Fahrstreifen bzw. linken RFS ist aus Kombispur leichter möglich als aus rechtem Radfahrstreifen

### 3.2. **direktes Linksabbiegen ist Regelfall**

- vorzugsweise mit separatem Radfahrstreifen (Breite = 3.00 + 1.85 m)
- oder als Kombispur mit MIV-links (Breite 3,75 m mit Vorbeifahrstreifen)  
(RASt 6.1.7.3 - Schutzstreifen innerhalb der Richtungsfahrstreifen bei mehrstreifigen Knotenpunktzufahrten)
- Passieren von wartenden Kfz möglich

### 3.3. **vorgezogene Radaufstellbereiche**

- für geradeaus und für direktes Linksabbiegen
- große Bereiche für hohes Radverkehrsaufkommen
- bis zu 20 m vor Kfz-Haltelinie
- mit separater Signalisierung, bei Linksabbiegern mit baulichen Inseln
- kurze Wege und Räumzeiten, hohe Leistungsfähigkeit, hohe Sicherheit, da Anfahren getrennt von Kfz-Spuren erfolgt

Die vorgezogenen und baulich ausgebildeten Aufstellbereiche reduzieren die ausgedehnte Verkehrsfläche auf den unmittelbaren Kreuzungsbereich. Die verbleibenden Fahrstrecken werden wesentlich kürzer und sind übersichtlich strukturiert.

### 3.4. **abfließenden Querschnitt reduzieren**

- Kfz-gerade und Kombi-Spur mit späterem Übergang in Kfz und RFS oder
- Kfz-gerade und RFS (sofern Kombispur nur für Kfz-Rechtsabbieger und nur 1 Zulaufspur gerade erforderlich)

3.5. Die Anordnung von **PKW-Stellplätzen im Knotenarm Nürnberger Straße (beidseitig)** kann angesichts vermeintlicher Leistungsgrenzen des Knotens nicht nachvollzogen werden. Die Beeinträchtigung des Verkehrsflusses durch diese Parkvorgänge wird spürbarer sein, als die vermeintliche Leistungsminderung durch direkt abbiegende Radfahrer. Diese Flächen gehen den Seitenbereichen verloren und weiten die ohnehin große Verkehrsfläche zusätzlich auf.

Die Stellungnahme wurde maßgeblich erarbeitet durch Heiko Rudolf. Bitte wenden Sie sich für Rückfragen an ihn unter der e-mail: [heiko.rudolf@gmx.net](mailto:heiko.rudolf@gmx.net).

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Christoph Waack  
Vorsitzender ADFC Leipzig e.V.