



Member of the  
European Cyclists' Federation (ECF)



## Stellungnahme

Stadt Markkleeberg  
Herrn Tom Kunert

Leipzig, den 15.2.2016

04416 Markkleeberg

**Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club e.V.**  
Peterssteinweg 18  
04107 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

Steuernummer  
231/140/16837/K081

### Bankverbindung

Leipziger Volksbank

IBAN:

DE39860956040307228068

BIC: GENODEF1LVB

### **Stellungnahme zur Entwurfsplanung/ Genehmigungsplanung für das Bauvorhaben Beseitigung des Bahnüberganges Equipagenweg in km 5,232 und Errichtung einer Eisenbahnüberführung in km 5,218 in Markkleeberg**

Sehr geehrter Herr Kunert,  
vielen Dank für die Bereitstellung der Unterlagen zum Bauvorhaben.

Hiermit übermittle ich Ihnen unsere Stellungnahme zum Bauvorhaben  
Querung der Bahn am Equipagenweg.

Der geplante Tunnel soll im Gegensatz zur Entwurfsplanung von 2012  
mit nur noch 3 m Breite (zzgl. Sicherheitsabstand) für den Radverkehr  
und 1,80 m Breite (zzgl. Sicherheitsabstand) für den Fußverkehr  
errichtet werden.

Die Relation Neue Linie – Equipagenweg gehört nach dem  
qualifizierten Netz für den Radverkehr in die Kategorie IR II bzw. IR III  
und hat somit eine sehr hohe Bedeutung für den Radverkehr. Die  
neue Linie ist perspektivisch als Radschnellweg zu entwickeln und  
wird somit an Fahrkomfort und Qualität sehr hohe Standards erfüllen  
müssen. Hierzu gehört auch die Umwegearmut (Direktheit),  
Belagsqualität (Asphalt) und Ausbaubreite (mindestens 4 m).

Die Stadt Leipzig erwartet bis zum Jahr 2020 eine  
Bevölkerungszunahme auf ca. 600.000 EinwohnerInnen und strebt die  
Erhöhung des Radverkehrsanteils auf über 20 % im Jahr 2025 an,  
perspektivisch soll der Anteil noch höher ausfallen. Der  
Fußverkehrsanteil soll auf über 30 % erhöht werden – aktuell liegt er  
bei ca. 29 % in Leipzig. Gleichzeitig ist geplant den Cospudener See  
als attraktiven Erholungsort für die LeipzigerInnen und für den  
überregionalen Tourismus weiterzuentwickeln.

Das geplante Bauwerk wird mindestens für 50 Jahre Bestand haben.  
Mögliche Entwicklungen und die bereits beschlossenen lokalen und  
regionalen sowie landesweiten Ziele müssen seitens der Bauplanung  
berücksichtigt werden. Bspw. sind entlang des Equipagenweges  
weitere Häuser geplant, die auch die Verkehrsbelegungen erhöhen  
werden. Wird die Neue Linie durchgehend asphaltiert, ist hier auch  
vermehrt mit InlineskaterInnen zu rechnen.

Der ADFC Leipzig e.V. nimmt daher zur vorliegenden Planung wie  
folgt Stellung:

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

Die Zählung des Fuß- und Radverkehrs für die Berechnung nach HBS 2015 erfolgte im Oktober 2015. Üblicherweise ist zu dieser Zeit schon mit deutlich geringerem Fuß- und Radverkehr zu rechnen. In der Erläuterung wird auf Seite 7 von 23 davon ausgegangen, „... dass auch perspektivisch keine wesentliche Änderung der Verkehrszahlen geben wird.“

Wie den oben beschriebenen Rahmenbedingungen entnommen werden kann, muss von einer wesentlichen Änderung der Verkehrszahlen an der Unterführung ausgegangen werden. Es ist zu erwarten, dass bereits nach wenigen Jahren die Unterführung zu einem Engpass wird und die Entwicklung eines Radschnellweges verhindert wird.

Da die Unterführung ein direkter Weg zum See ist, ist in den Sommermonaten mit deutlich mehr Fußverkehr zu rechnen, der neben Erwachsenen mit Kindern an der Hand auch noch mit Badeutensilien bis hin zum Faltboot o.ä. durch diese Unterführung möchte/gehen wird. Das ist auf der angestrebten Breite von nur 1,80 m bzw. lichten Breite von 2,30 m kaum möglich. Es ist zu erwarten, dass die Zuzußgehenden zwangsweise auf den etwas breiteren Radweg ausweichen werden. Zudem ist zu erwarten, dass mit einer baulichen Änderung am Ziegeleiweg auch deutlich mehr Zuzußgehende die Straße überqueren können und somit dann nicht mehr mit nur 9 oder 11 Zuzußgehenden in der 2-Minutenspitze gerechnet werden kann, sondern mit deutlich mehr gerechnet werden muss. Bisher mangelt es dort an einer der Menge angemessenen Aufstellfläche. Die ERA 2010 besagen im Abschnitt 10.2 auf Seite 75: „Die Breite des benachbarten Gehweges sollte mindestens 2,50 m betragen.“

Der ADFC schlägt daher vor, den Gehweg mit 3 m zzgl. Sicherheitsabstand zu planen.

Die ERA 2010 nehmen für (straßenbegleitende) Zweirichtungsradwege das Mindestmaß von 2,50 m an. Mindestmaße sind grundsätzlich zu vermeiden. Das Regelmaß für einseitige Zweirichtungsradwege beträgt 3m (ERA 2010, S. 16). Die hier geplante Unterführung ist jedoch kein gewöhnlicher Zweirichtungsradweg, sondern eine mit starkem Gefälle und sehr hohem Radverkehrsaufkommen versehene Radverkehrsrelation im qualifizierten Netz für den Radverkehr, die perspektivisch ein Radschnellweg werden soll. „Bei hohem Radverkehrsaufkommen sollen größere Breiten gewählt werden, um die Verkehrsqualität nach HBS zu erreichen“ (ERA 2010, S. 75).

Auf Seite 20 von 23 wird in der Erläuterung hervorgehoben, dass aus Sicherheitsgründen eine Fahrradstraße mit 6 m Breite eingerichtet werden soll, hingegen soll auf dem für Radfahrende deutlich schwieriger zu befahrenen Abschnitt des Trogwerkes eine Breite von 3 m reichen. Die, wenn denn der Gehweg tatsächlich nur 2,30m lichte Breite erhält, auch noch verstärkt mit Fußverkehr belegt sein wird. Insbesondere durch das Gefälle wird es zu Konflikten zwischen den Radfahrenden kommen, da jedes Rad und jedeR RadfahrerIn unterschiedliche Qualität und Fähigkeiten mitbringt. Neben Kindern auf kleinen Rädern wird die Unterführung auch von Rennrädern, Lastenrädern und Rädern mit Anhängern etc. pp. genutzt. Dieser Gemengelage muss auch mit entsprechender Breite begegnet werden.

Für Radschnellwege gilt in Deutschland eine Mindestbreite von 4 m, diese darf zwar punktuell unterschritten werden. Es ist allerdings ratsam, dass nicht an Hotspots zu tun, sondern an wenig frequentierten Stellen.

Die gegenüber der bisherigen Planung vorgesehene Einengung der Radwegbreite innerhalb des Tunnelabschnitts von 4,25m auf 3m sehen wir angesichts der zu erwartenden Verkehrsmengen sehr kritisch, zumal mit der Einengung auf 3 m auf Jahre die Errichtung eines Radschnellweges verhindert wird.

Im Prinzip müsste die gesamte Relation Neue Linie – Equipagenweg zwischen Am Wolfswinkel und Ziegeleiweg in einer Breite von 6 Metern und ohne Verschwenkung errichtet werden.

Mit freundlichen Grüßen, auch im Namen von Andreas Boos,



Dr. Christoph Waack  
Vorsitzender des ADFC Leipzig e.V.