



Erwiderung

Leipzig, den 30.11.2017

An die
Dienststelle der Landesdirektion Sachsen
Braustraße 2
04107 Leipzig

Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „Beseitigung des Bahnüberganges Equipagenweg und Errichtung einer Eisenbahnüberführung“

**hier: Erwiderung zur Planänderung der Vorhabenträgerin
Anschreiben 01.11.2017**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Folgenden äußert sich der ADFC Leipzig e.V. zu diesen Themen und Unterlagen

- A. Plabis Stellungnahme vom 08.09.2017
- B. Vorschläge ADFC Leipzig (Stand 30.11.2017)
- C. Argumentation der DB zur Variante Bahnübergang vom 26.10.2017

Bestandteil dieser Erwiderung ist die überarbeitete Präsentation des ADFC Leipzig (Stand 30.11.2017).

Mit freundlichen Grüßen

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

**Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Leipzig 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. + Do. 14 – 18 Uhr

Steuernummer
231/140/16837/K081

Bankverbindung

Leipziger Volksbank

IBAN:

DE39860956040307228068

BIC: GENODEF1LVB

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

A. Plabis Stellungnahme vom 08.09.2017

Die folgende Einschätzungen bezieht sich konkret auf die Gliederung der Stellungnahme Plabis. Quellen und Zitate werden *kursiv/blau* gekennzeichnet. Diesem Text wird ergänzend die überarbeitete Präsentation des ADFC (30.11.2017) beigelegt.

Zu 1.1 Regelwerke

Einführung HBS 2015 mit Allgemeinem Rundschreiben ARS-Nr. 14/2015 vom 26.08.2015¹:

*aus 1. „Die erforderliche **Abwägung mit anderen Beurteilungsmerkmalen und Zielen (Verkehrssicherheit, ..., etc.) ist nicht Gegenstand des HBS.**“²*

*aus 9. „Das HBS enthält ein **neues Verfahren** zur Bewertung der Verkehrsqualität von Anlagen für den Radverkehr, das zurzeit noch auf einer **geringen empirischen Basis** beruht. Soweit aufgrund hoher zu erwartender Verkehrsnachfrage eine verkehrstechnische Bemessung zweckmäßig erscheint, **rege ich die Erprobung des Verfahrens an**, um vor dem Hintergrund des zunehmenden Radverkehrsaufkommens insbesondere in den Städten auf diese Weise die Validierung zu unterstützen.“³*

weitere Einschränkungen des Geltungsbereichs HBS:

*Die Verfahren (HBS Anlagen für Rad- und Fußverkehr) sind **nicht dazu geeignet eine Unterschreitung der Regelmaße** nach den einschlägigen Entwurfsrichtlinien RAST (2006), ERA (2012), EFA (2002) zu **begründen!**⁴*

*Beide Verfahren sind **nicht geeignet mehrere Netzelemente aus Knoten und Strecken einer gemeinsamen Bewertung zu unterziehen**. Beeinträchtigungen durch andere Verkehrsarten bleiben weitgehend unberücksichtigt.⁵*

HBS Radverkehr gilt nur für Radverkehrsanlagen, nicht für Mischverkehr.⁶

Die Einführung HBS 2015 stellt somit keine verbindliche, ausschließliche Anwendung des Bemessungsverfahrens für Radverkehr ohne Betrachtung weiterer Randbedingungen und Regelwerke dar.

ERA 0 *Geltungsbereich und Einordnung in die Regelwerkssystematik*

*Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) bilden die **Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen**. Die ERA gelten für Radverkehrsverbindungen..., unabhängig davon, ob diese über Straßen oder andere Verkehrswege verlaufen.⁷*

¹ [Verzeichnis der veröffentlichten, gültigen Rundschreiben, Abt. Straßenbau, BMVI](#)

² [Mischer, W.; Bezirksregierung Detmold; 7. Detmolder Verkehrstag 2016](#) , S.5

³ [Mischer, W.; Bezirksregierung Detmold; 7. Detmolder Verkehrstag 2016](#) , S.7

⁴ [Dr.-Ing. Wiebusch-Wothge, R.; RUB; 7. Detmolder Verkehrstag 2016](#) , S.3

⁵ [Dr.-Ing. Wiebusch-Wothge, R.; RUB; 7. Detmolder Verkehrstag 2016](#) , S.4

⁶ [Dr.-Ing. Wiebusch-Wothge, R.; RUB; HBS Einführungskolloquium, FGSV 02.10.2016](#) , S.3

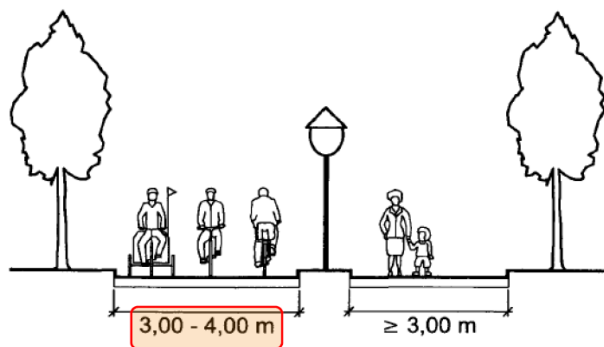
⁷ ERA 2010, S.7

Zu 1.2 Vorgaben aus Regelwerken

ERA 10.2 *Ausgestaltung selbständig geführter Radwege*

Bei hohem Radverkehrsaufkommen sollten größere Breiten gewählt werden, um die gewünschte Verkehrsqualität nach HBS zu gewährleisten.⁸

Jedoch s. zugehöriges *Bild 82*: *Beispiele für Querschnitte von nebeneinander liegenden Geh- und Radwegen.*



Für das Passieren von drei Fahrrädern sind größere Breiten als 3 m notwendig. Im HBS 2015 ist dieser Fall (Begegnen und Überholen) nicht enthalten.

ERA 5.3 *Unter- und Überführungen*

Die Rampenausgänge sollen in Fahrrichtung liegen.

*Die Breite von Unterführungen soll mit zunehmender Länge größer werden, um so bei den Benutzern kein Gefühl der Enge aufkommen zu lassen. Bis zu einer Länge von 15 m gilt für die **Breite ein Richtwert von 5,00 m.***

*Die **Mindesthöhe** von Unterführungen beträgt 2,50 m, anzustreben sind 3,00 m.*

*Auch **stärkere entgegen gerichtete Radverkehrsströme** machen insbesondere bei ungünstigen Sichtverhältnissen eine **Trennung** (in der Regel durch Markierung einer Trennlinie mit Richtungspfeilen) erforderlich.⁹*

⁸ ERA 2010, S.75

⁹ ERA 2010, S.59

FSGV- Arbeitspapier Radschnellverbindungen



*Standard lehnt sich an den von Radschnellverbindungen an, jedoch ist ein erweitertes Spektrum an Führungsformen und Ausgestaltungen möglich. Gegenüber dem Schnelligkeitsaspekt besitzen in stärkerem Maße die Anforderungen hinsichtlich der **störungsarmen Bewältigung starker Radverkehrsströme** Bedeutung.¹⁰*

Zu 1.3 Verkehrszählung

Die Spitzenzählung der Planvorlage von 1280 Fz/h im Zweirichtungsverkehr konnte durch eigene Zählungen bestätigt werden. Das sind ca. 14.200 Fz/24h (bei Ansatz 9%-Quantile). Diese Belegungszahlen werden unabhängig von Veranstaltungen vor allem bei guten Wetterlagen erreicht. Sie sind maßgebende Beurteilungsgröße für das Vorhaben.

Durch den angrenzenden Knoten Ziegeleiweg mit LSA wird das Aufkommen stoßweise erhöht. Nach Aussagen DB Netz (s. A.3) ist die Belegung so hoch, dass sich vom 40 m entfernten Bahnübergang ein Rückstau bis zum Ziegeleiweg bilden würde.

Mit weiter zunehmendem Radverkehr und dem Ausbau der anschließenden Radwege auf Leipziger Seite (Neue Linie) ist zu rechnen. Das sollte auch auf Markleeberger Seite durch adäquate Infrastrukturmaßnahmen unterstützt werden, um gemeinsam den Umweltverbund zu stärken.

Zu 1.4 Berechnung Radweg

Die systematischen Fehler bei der HBS-Bemessung und die unzutreffende Interpretation werden beim Vergleich der folgenden Berechnungsergebnisse deutlich.

Zu 1.4.1 2 mal Einrichtungsradschnellweg

Bei einer, der Vorplanung entsprechenden, Gesamtbreite von 4,25 m (+0,50 m Seitenraum) wird die niedrige und unzulässige Qualitätsstufe E ermittelt. Die Richtungsfahrbahnen (2,00 m) sind nicht baulich, sondern durch eine Trennlinie unterteilt. Lt. Plabis liege die Ursache für die geringe Leistungsfähigkeit in den Störungen an den Trogeinfahrten.

¹⁰ Michael Haase, FGSV-Arbeitspapier zu Radschnellverbindungen, Essen 08.07.2013

Zu 1.4.2 Zweirichtungsradweg

Bei identischen baulichen und verkehrsorganisatorischen Bedingungen wie in 1.4.1, jedoch mit deutlich reduzierter Gesamtbreite (3,00 m + 0,50 m) und gleichzeitig 7facher Belegung wird hier die hohe Qualitätsstufe C ermittelt.

Es ist offensichtlich, dass die Berechnungsmodelle bzw. deren Anwendung nicht zu der hier vorhandenen Verkehrssituation passen.

Folgende Unterschiede bestehen zwischen den angewandten Bemessungsansätzen:

1. lokale, äußere Störstellen fließen beim Zweirichtungsverkehr nur zu einem Zehntel ein
2. *Der Einfluss von Überholungen bleibt beim Zweirichtungsverkehr unberücksichtigt.*¹¹

Das erklärt die vermeintliche hohe Leistungsfähigkeit schmaler Wege bei HBS-Bemessung im Zweirichtungsverkehr. Da Überholen etwa 10 Mal länger dauert als Begegnen, fehlt hier ein wesentlicher Bemessungseinfluss. Gerade bei sehr hoher Verkehrsbelegung (s. A.3) und fehlender seitlicher Ausweichmöglichkeit im Trog müssen jedoch Begegnen und Überholen gleichzeitig möglich sein. Allein durch die Steigung sowie durch den Rückstau infolge verkehrsbedingten Haltens an den Knoten an den Trog-Ausfahrten sind schiebende und langsam (an)fahrende Radfahrer zu erwarten. Ein Vorbeifahren muss möglich sein, um Risiken im Folgeverkehr zu reduzieren.

Bei der hier zugrundeliegenden Bemessung würden 3,00 m breite Radwege für alle Belegungsstärken hervorragende Qualitäten erzielen. Nur dass dabei weder Anhalten noch Überholen berücksichtigt wurde. Die Anforderungen der ERA und der FGSV-Untersuchungen an breitere Radwege (4,00 m) für Begegnen und Überholen wären hinfällig, wenn man ausschließlich das hier ungeeignete HBS-Bemessungsverfahren heranziehen würde.

Die für den Tunneltrogl **minimale(!) Bemessung** als Zweirichtungsradverkehr mit Begegnen und Überholen (**d.h. drei Fahrräder nebeneinander**) gibt es beim HBS nicht. In diesem Fall sind die Angaben und Erfahrungen der ERA und FGSV heranzuziehen und maßgebend.

Die Bemessung „2 mal Einrichtungsradweg“ liefert brauchbare Ergebnisse für das Überholen ohne Überfahren der Mittellinie. Insgesamt passen so vier Radfahrende im Begegnungsfall nebeneinander. Die optimale Breite für eine Richtungsfahrbahn beträgt 2,30 m gemäß HBS. Dies entspricht etwa den Vorgaben für Radschnellwege (2x 2,00 m) zzgl. des Breitenbedarfs infolge Steigung bzw. überbreiter Fahrräder (0,30 m).

Die **optimale Gesamtbreite nach HBS für vier Fahrräder** beträgt 4,85 m (+0,50 m Seitenraum).

Zu 1.5 Fazit

Der Planung liegt eine Fehlinterpretation der einschlägigen Vorschriften zugrunde. Das angewandte Berechnungsverfahren ist für den Trog und die Gesamtsituation ungeeignet. Unwirtschaftlich ist ein Bauwerk, das seinen Bestimmungszweck nur unzureichend erfüllt und keine Reserven für steigende Anforderungen hat.

¹¹ [Dr.-Ing. Wiebusch-Wothge, R.; RUB; 7. Detmolder Verkehrstag 2016](#), S.15

Zu 3.+4. Störeinflüsse und Knoten

Die Verfahren nach HBS sind auf die Strecke ausgerichtet. Äußere Störungen werden undifferenziert berücksichtigt und fließen bei Betrachtung als Zweirichtungsradweg nur zu einem Zehntel gegenüber Einrichtungsradweg ein (s. zu 1.4.1).

An beiden Trog-Ausfahrten schließen Knoten mit anderen Verkehrsarten an. Da es für den Radverkehr nach vorliegender Planung keine Vorfahrtsberechtigung gibt, sind jeweils erhebliche Auswirkungen auch auf Trog-Bereich zu erwarten. Die Situation kann mit dem Ansatz von lokalen Störeinflüssen nicht abgebildet werden. Dies wäre nur möglich, bei Vorfahrtsberechtigung Radverkehr. Hier könnte die Situation als Vorbeifahren an einer Einmündung oder Bushaltestelle gewertet werden.

Verfahren nicht geeignet, mehrere Netzelemente aus Knoten und Strecken einer gemeinsamen Bewertung zu unterziehen. Störungen durch andere Verkehrsarten bleiben weitgehend unberücksichtigt.¹²

Zu 4.1 Fazit

Die Knoten an beiden Ausfahrten haben sehr wohl erhebliche Auswirkungen auf den Trog.

Durch verkehrsbedingtes Halten an den Trog-Ausfahrten bei gleichzeitig hoher Radverkehrsbelegung ist häufiger Rückstau im Trog-Bereich unvermeidlich. Zahlreichen Radfahrenden gelingt es nicht, in der Steigung (6%), zumal bei schmaler Breite und Gegenverkehr, wieder anzufahren. Ein sicheres Vorbeifahren und gleichzeitiges Begegnen müssen dann möglich sein, um Gefährdungen auch durch den Folgeverkehr zu reduzieren.

Das angewandte Berechnungsverfahren ist weder für den Trog allein noch für die Beurteilung der Gesamtsituation geeignet. Das Vorhaben muss in seiner Wechselwirkung mit den angrenzenden Knoten betrachtet werden. In diesem Fall sind die Angaben und Erfahrungen der ERA und FGSV heranzuziehen und zu untersetzen.

Zu 4.1 Fazit - Knoten Nord und Fahrradstraße Equipagenweg

Der beigefügte HBS-Nachweis für die 6 m breite Straße ist wertlos, weil
- *HBS Radverkehr gilt nur für Radverkehrsanlagen, nicht für Mischverkehr.¹³*
- bereits vorher (vermeintlich) nachgewiesen wurde, dass für den Radverkehr eine Trog-Breite von 3,0 m ausreichend sei.

Wesentlich am Equipagenweg Nord ist jedoch der Knoten Trog-Ausfahrt hinsichtlich Belegung, Vorfahrtsberechtigung, Sichtbeziehungen, Radien, Behinderungen und Qualitäten. Dazu gibt es keine belastbaren Aussagen. Eine Abtrennung dieser Problematik vom Vorhaben mit Verweis auf spätere Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers halten wir für nicht angemessen. Das Funktionieren der Unterführung ist davon unmittelbar betroffen.

Entscheidend ist die Vorfahrtsregelung an der Trogausfahrt. Eine Vorfahrtsberechtigung für

¹² [Dr.-Ing. Wiebusch-Wothge, R.; RUB; 7. Detmolder Verkehrstag 2016](#) , S.4

¹³ [Dr.-Ing. Wiebusch-Wothge, R.; RUB; HBS Einführungskolloquium, FGSV 02.10.2016](#) , S.3

Radverkehr ist notwendig, um Rückstau in den Trog zu vermeiden. Die verkehrsrechtliche Regelung des Knotens hat unmittelbare Auswirkung auf Linienführung und Aufstellflächen. Eine entsprechende Abstimmung muss nach unserer Auffassung Teil des Planfeststellungsverfahrens sein.

Nach eigene Zählungen des ADFC hat die Relation Bahnübergang/Trog - Equipagenweg eine 10fach höhere Belegung gegenüber der Spinnereistraße. Der, wie oben beschrieben notwendigen, Vorfahrtsberechtigung der Trogausfahrt sollte daher nichts entgegenstehen.

Eine Ausweisung des Equipagenweges als Fahrradstraße ist davon unabhängig. Sie wäre jedoch ein folgerichtiger Beitrag für mehr Rücksichtnahme und Verkehrssicherheit. Vereinzelter LKW-Verkehr steht dem nicht entgegen.

Zu 5. Präsentation ADFC 22.08.2017

Die Präsentation wurde überarbeitet und ist dieser Erwiderung beigelegt (Stand 30.11.2017). Wesentliche Hinweise sind dort und im vorherigen Text bereits enthalten. Deshalb werden nur einige Aspekte nachfolgend aufgegriffen.

5.1 *Plabis: Die Regelmaße nach Richtlinien werden nicht unterschritten!*

Die Richtlinien beinhalten mehr als nur die tabellarische Regelmaße (s. 1.2).

5.2 *Plabis: Der Bezug zu Radverkehr auf der Fahrbahn ist falsch.*

s. 5.3

5.3 *Plabis: Diese Aussage (Equipagenweg Nord für HBS-Nachweis ungeeignet) ist nicht richtig.*

- HBS Radverkehr gilt nur für Radverkehrsanlagen, nicht für Mischverkehr.¹⁴

Auch in dieser Plabis-Unterlage wurde ein (ungeeigneter) Nachweis für die Fahrradstraße Equipagenweg Nord geführt. Bei der letzten Unterlage wurde dort zudem eine Einbahnstraße mit LKW und Radverkehr „berechnet“. Beides sind Mischverkehrssituationen mit unterschiedlicher straßenverkehrsrechtlicher Anordnung. (s. 4.1)

5.4 *Plabis: Diese Aussage (Störungen durch andere Verkehrsarten bleiben weitgehend unberücksichtigt¹⁵) ist nicht richtig.*

Diese Aussage bezieht sich auf die Grenzen des Verfahrens. Sie wurde von einem Mitverfasser bzw. Referenten der FGSV getätigt.

5.5 *Plabis: Es wurden nicht mehrere Elemente einer gemeinsamen Bewertung unterzogen*

Das ist aber erforderlich, um die Funktionsfähigkeit des Vorhabens zu gewährleisten. Deshalb sind die partielle und ausschließliche Anwendung des HBS sowie das Ausblenden von wichtigen Randbedingungen und maßgebenden Richtlinien ungeeignet.

¹⁴ [Dr.-Ing. Wiebusch-Wothge, R.; RUB; HBS Einführungskolloquium, FGSV 02.10.2016](#) , S.3

¹⁵ [Dr.-Ing. Wiebusch-Wothge, R.; RUB; 7. Detmolder Verkehrstag 2016](#) , S.4

5.6 Knoten (mit anderen Verkehrsarten) sind keine Störungen im Sinne des Bemessungsverfahrens. Die Situation (Vorfahrt beachten!) ist nicht mit Vorbeifahren an einem angrenzenden Wartebereich ÖPNV vergleichbar. Deswegen sollen die Knoten in ihrer Wechselwirkung auf den Trog-Bereich betrachtet werden.

Plabis: Der vorhandene Knoten auf der Nordseite ändert nichts an dem Berechnungsverfahren.

Das stimmt. Deshalb ist das Verfahren ungeeignet. Das angewandte Berechnungsverfahren ist weder für den Trog allein (s. 1.4) noch für die Beurteilung der Gesamtsituation geeignet.

5.7 Folgende Aspekte der Verkehrssicherheit wurden unzureichend betrachtet: (verkehrsbedingtes) Halten im Trog, Rückstau, Anfahren, Schieben oder blockierte Zufahrt. Besonders zu beachten ist, dass Radfahrende sehr unterschiedliche Fähigkeiten haben. Eine schmale Piste zwischen steilen Wänden mit vielen anderen zu teilen ist nicht jedermanns Sache. Und ein Wiederanfahren in der Steigung erfordert zumindest Platz und Zeit. Etliche können oder wollen das gar nicht. Ein breiterer Trog würde die Situation wesentlich entspannen und damit die Verkehrssicherheit erhöhen. Siehe auch aktuelle Präsentation.

5.8 Stimmt, HBS Radverkehr ist eingeführt. Jedoch mit den, in der Präsentation benannten, wesentlichen Einschränkungen gemäß Einführungserlass ARS 14/2015 (s. 1).

5.9 Nachweis schlägt fehl, weil Ansätze des gewählten Bemessungsverfahrens hier ungeeignet sind (s. 1.4).

5.10 *Die Breite des benachbarten (separaten) Gehweges sollte mindestens 2,50 m betragen.*¹⁶ Es handelt sich hier nicht um einen an den Radweg angebauten Gehweg (gemäß ERA S.25), da laut Planunterlagen eine Abtrennung durch Geländer erfolgt. Ein kurzzeitiges Ausweichen von Passanten auf den Radweg oder umgekehrt ist nicht möglich.

5.11 Unsere aktuelle Nachfrage bei OB Schütze ergab, dass Markkleeberg künftige Radschnellverbindungen begrüßt¹⁷. Für die Verbindung nach Leipzig ist eine Führung über Equipagenweg und Neue Linie die zunächst naheliegende Vorzugsvariante, vorbehaltlich weiterer Untersuchungen.
Die Aussage in dem von Plabis zitierten (und erstellten) Protokoll bezieht sich lt. OB Schütze vermutlich auf die Ausbildung des Equipagenweges als Fahrradstraße.

Die bei den Radschnellverbindungen genannten Anforderungen (s. 1.2) beziehen sich ausdrücklich auch auf die Abwicklung großer Radverkehrsmengen bei regionalen Haupttrouten. Das ist hier unabhängig von der Klassifizierung als Radschnellweg oder dem Geschwindigkeitsaspekt der Fall.

5.12 *Plabis: Überholung ist bei der Berechnung nach HBS 2015 berücksichtigt.*
Das stimmt nicht (s. 1.4).

*Der Einfluss von Überholungen bleibt beim Zweirichtungsverkehr unberücksichtigt.*¹⁸
Das ist sowohl am HBS-Bemessungsverfahren wie auch an den Ergebnissen ablesbar.

¹⁶ ERA 2010, S.75

¹⁷ ADFC, EÜ Equipagenweg, Präsentation 30.11.2017, S.11

¹⁸ [Dr.-Ing. Wiebusch-Wothge, R.; RUB; 7. Detmolder Verkehrstag 2016](#), S.15

Die Linienführung war bereits beim Erörterungstermin (Präsentation Plabis) gegenüber der Planvorlage 12/2016 verändert. Durch die gestrecktere Führung entsprechend unserer Anregung wurden die Sichtbeziehungen im Trog deutlich verbessert. An den Trogausfahrten sind die Sichtbeziehungen z.T. eingeschränkt und die Situationen komplexer. Deshalb sind gerade hier ein breiterer Trog und ausreichend Platz zum Orientieren und Einfädeln notwendig.

5.13 *2x Einrichtungsrادweg mit Trennlinie und Richtungspfeil*

Entwurf 2012: *Breite* $2 \times 2,00 + 0,75 = 4,75 \text{ m}$ (3 Fahrräder nebeneinander)

Optimierung nach HBS: *Breite* $2 \times 2,30 + 0,75 = 5,35 \text{ m}$ (4 Fahrräder nebeneinander)

Eine Umsetzung dieser Varianten halten wir für verkehrsplanerisch und wirtschaftlich geboten.

30.11.2017

ADFC Leipzig e.V.

B. Vorschläge ADFC Leipzig ¹⁹

1. Konstruktionshöhe der EÜ minimieren²⁰

Dadurch können die Rampenlängen verkürzt, etliche Zwangspunkte gemildert und Kosten für das Trogbauwerk gesenkt werden.

2. Trogbreite²¹ vergrößern

- ggf. westlichen Wirtschaftsweg reduzieren oder weglassen

3. Knoten Nord

- Vorfahrtsberechtigung für Radverkehr im Trog
- Aufweitung und Einkürzung des Troges

4. Knoten Süd

- freie Querung Equipagenweg in beide Richtungen zulassen (unabhängig von FSA)
- Aufweitung und Einkürzung des Troges

5. Option Tausch der Spuren bei gekürzter Troglänge

- direkte Linienführung für Radverkehr
- kein Kreuzen von Fuß- und Radverkehr am hoch frequentierten und durch LSA eingestauten Süd-Knoten
- Zugang Gartenanlage auf Gehwegweite

6. Ausbildung der gesamten Linienführung Equipagenweg (Wolfswinkel bis Kees'schen Park) als Fahrradstraße

7. Variantenprüfung eines technisch gesicherten Bahnübergangs

- in Abhängigkeit der Umsetzung der vorgenannten Punkte

30.11.2017

ADFC Leipzig e.V.

¹⁹ADFC, EÜ Equipagenweg, Präsentation 30.11.2017

²⁰ADFC, EÜ Equipagenweg, Präsentation 30.11.2017, S.19

²¹ADFC, EÜ Equipagenweg, Präsentation 30.11.2017, S.18

C. Argumentation der DB zur Variante Bahnübergang vom 26.10.2017

Das grundsätzliche Gebot, Bahnübergänge zu beseitigen, kann der ADFC in seiner Umsetzung nur dann nachvollziehen, wenn die neue Unterführung den Radverkehrsansprüchen hinsichtlich Sicherheit und Komfort tatsächlich und langfristig genügt. Sofern dies nicht der Fall ist, sollte die Option eines gesicherten Bahnübergangs konkret geprüft werden.

Die DB hat dem ADFC Leipzig eine ehemalige Vorplanung eines technisch gesicherten Bahnübergangs (BÜ, mit Vollschränken, Breite 6 m) vorgelegt. Diese Vorplanung wurde mit der Grundsatzentscheidung für eine EÜ (ca. 2012) offenbar nicht weiter verfolgt. Die zum Erörterungstermin und in der Argumentation aufgeführten Aspekte gegen einen BÜ bleiben für uns weitgehend unpräzise und pauschal. Vor allem passen die hier formulierten Sicherheitsanforderungen nicht mit den Planungsansätzen beim Tunneltrogl zusammen.

1. Worin bestehen die Probleme eines technisch gesicherten Bahnüberganges (BÜ)?

Ein Vollschränke mit bzw. 6 m Breite bietet nach unserem Verständnis folgende Eigenschaften.

a) bei geöffnetem BÜ

Komfortable und kontinuierliche Abwicklung des Rad- und Fußverkehrs mit übersichtlicher und konfliktfreier Einbindung in die angrenzenden Straßenräume. Sofern Kapazitätsbedenken bestehen, können Fuß- und Radverkehr getrennt auf Gehweg und Fahrbahn geführt werden (z.B. Querschnitt wie Equipagenweg).

b) Räumen beim Schließen der Schranken

Querschnitt wie bei a) sorgt für kontinuierlichen Verkehrsfluss und ausreichende Breite, um die eingleisige Strecke sicher zu räumen (Weglänge ca. 8 m). Es ist nicht klar, warum das Räumen nach Signalisierung problematisch sein sollte und wieso Personen und Personengruppen in den Räumbereich einfahren und eingeschlossen werden. Es besteht keine Veranlassung für dieses verkehrswidrige und grob fahrlässige Verhalten. Erst recht nicht für Radfahrer mit Kinderanhänger. Diesen Fall als Entscheidungsgrundlage heranzuziehen, halten wir für unangemessen.

Die Zugzahlen sind sehr gering (lt. Schallschutzgutachten: Tag 7x / Nacht 12x). In der Gesamtbetrachtung bietet der BÜ eine kontinuierliche Abwicklung, weil er zu über 95% geöffnet ist. Ein Akzeptanzproblem ist nicht zu erwarten. Streckenposten berichten, dass es aktuell bei „normaler“ Beschränkung mit breiter Begegnungsfläche keinerlei Probleme gibt

c) Notfall, nachträgliches Räumen

Es ist nicht klar, warum hier besondere Maßnahmen im Vergleich zu anderen BÜ erforderlich sind. Wieso sind die für diesen Notfall im Regelwerk vorgesehenen Sicherheitsräume nicht geeignet? Die Sicherheitsräume könnten bspw. in Fahrtrichtung rechts neben der Schranke angeordnet werden. Dort wären ggf. nur nach außen zu öffnende Tore zum nachträglichen Räumen denkbar.

d) bei geschlossenem BÜ

Großzügige Aufstellflächen können durch Flächenerwerb erweitert und durch Markierung oder separate Gehwege optimiert werden. Ein Rückstau bis Ziegeleiweg in 65 m Entfernung kann sicher verhindert werden. Bei 6 m Breite ergibt sich eine theoretische Aufstellfläche für $6 \times 65 / 2,0 = 195$ Fz. Bei einer maximalen Schließzeit von 4 min würde die Belegung $0,75 \times 1280 \times 4 / 60 = 64$ Fz betragen.

Falls die einzelnen Schließzeiten im Bestand eine kritische Akzeptanzdauer überschreiten, sollte mit Errichtung des BÜ auch die Streckenfreigabe angepasst werden, um die Schließzeiten zu reduzieren.

e) Die historische Situation „Drängelgitter“ unterscheidet sich von einer ausreichend breiten Vollschranke grundsätzlich. Das damals vorhandene Kapazitäts- und Funktionsproblem bereits bei geöffneter Strecke (Zustand a) führte zwangsläufig auch beim Räumen zu erheblichen Sicherheitsproblemen. Systematische Ursache der Sicherheitsdefizite waren eine völlig ungeeignete Konstruktion, nicht jedoch „typisches“ Fehlverhalten von Radfahrern.

f) Die Einschätzung, dass „die Durchsetzung des Rechtsgeh- und Rechtsfahrgebotes sowie das Freihalten des gegenüberliegenden Räumereiches konfliktreich“ seien, teilen wir nicht. Es ist nicht erkennbar, warum das Queren der Gleise schwieriger sein sollte, als das übliche Befahren eines vergleichbaren Straßenquerschnittes. Deshalb erachten wir es als naheliegend und sinnvoll, den Equipagenweg vom Wolfswinkel bis zum Kees'schen Park durchgängig als Fahrradstraße mit annähernd gleichem Querschnitt und begleitenden Gehwegen auszubilden.

g) Der Bahnübergang an der Brückenstraße/An Teilungswehr (ebenfalls Strecke 6379) zeigt, wie bei ausreichend breiter Fahrbahn der Radverkehr bei ähnlich hoher Belegung problemlos fließen und räumen kann. Der ADFC würde es begrüßen, wenn hier Vollschranken anstelle Halbschranken zum Einsatz kämen. Vollschranken und entsprechende Signalisierung bieten Sicherheiten, die bspw. weit über denen des (ungesicherten) Straßen- und Straßenbahnverkehrs liegen.

2. Wieso ist eine Widmung als Straße wesentlich? Was macht den Bahnübergang sicherer, wenn auch Kfz ihn nutzen können?

Die erwähnte Vorplanung BÜ zeigt, dass 6 m breite Vollschranken offenbar unabhängig von Widmungen und Kfz-Verkehr planbar sind. Zudem könnte eine Straßenwidmung bspw. im Zuge einer durchgehenden Fahrradstraße (gesamter Equipagenweg bis Kees'scher Park) erfolgen.

3. Wieso wird hier die sehr hohe Radverkehrsbelegung quasi als Ausschlusskriterium für einen gesicherten BÜ genannt, während dies bei der Ausbildung als Radwegunterführung offenbar kaum ins Gewicht fällt?

Beschrieben wird ein Aufstau an den geschlossenen Schranken, „der auch bei einem sehr breiten Übergang nicht auflösbar“ sei und „Rückstau bis in die räumlich nahe und verengende Situation des anschließenden Straßenverkehrs (Ziegeleiweg und Equipagenweg)“ verursachen würde. Wie bereits der aktuelle Betrieb zeigt, sind beiderseits des Bahnübergangs große und erweiterbare(!) Aufstellflächen vorhanden, die die Trogsituation um ein Vielfaches übertreffen (s. 1.).

Im Widerspruch dazu wird der Tunneltrogl mit einer verfügbaren Breite von 3 m auf mehr als 100 m Länge als ausreichend für alle Verkehrsstärken angesehen. Die Knotenanschlüsse werden lediglich nachträglich betrachtet. Der zwangsläufige Rückstau infolge Wartepflicht beim Verlassen des Troges wird gar nicht thematisiert.

4. Komfort und Kontinuität

Durch die geringe Zugfrequenz und seltene Wartezeiten ist der Komfort der direkten und ebenen Wegebeziehung über den Bahnübergang deutlich höher einzuschätzen als der Umweg durch den Tunneltrög. Dies betrifft besonders Personen mit Handicap, für die der Tunneltrög regelmäßig mit zusätzlichem Aufwand verbunden ist.

Da der BÜ zu mehr als 95% geöffnet ist, bietet er eine hohe Kontinuität. Ein über den gesamten Equipagenweg durchgehender Straßenquerschnitt sorgt für sicheren und stetigen Verkehrsfluss, Komfort und reichlich Aufstellraum am BÜ. Die Knotenbeziehungen sind übersichtlich und nicht zusätzlich von schmalen Trogzufahrten beeinflusst.

5. Warum gibt es keine Gesamtbetrachtung zur Verkehrssicherheit des Vorhabens? Wieso ist ein gesicherter Bahnübergang nicht Teil der Variantenuntersuchung?

In der vorliegenden Form wird die Zuständigkeit der Verkehrssicherheit komplett auf den Straßenbaulastträger übertragen, ohne dass eine Gesamtabwägung erkennbar ist.

In der Mail vom 30.11.2017 verweist die LDS darauf, dass die Zuständigkeit für die angrenzenden Knoten außerhalb des Verfahrens läge. Da die Ausbildung der Knoten unmittelbare Auswirkungen auf den Trogbereich hat, halten wir eine entsprechende Abstimmung im Zuge des Verfahren für notwendig.

Platzbedingt ist bei der Trogvariante wegen der kurzen Aufstellflächen bei der Ausfahrt Rückstau im Rampenbereich zu erwarten. Angesichts der schmalen Trogbreite wird dies auch zu Behinderungen bei der Trogeinfahrt und möglichem Rückstau in den angrenzenden Straßenraum führen. Solange diese Defizite durch größere Trogbreite und weitgehender Vorfahrtberechtigung nicht behoben sind, sehen wir die Sicherheits- und Komfortvorteile beim Bahnübergang.

Im Variantenvergleich fehlt die Variante Bahnübergang. Angesichts eingeschränkter Funktionsfähigkeit und hoher Kosten der EÜ halten wir diese Abwägung für notwendig. Der Verweis auf unwirtschaftliche Kostensteigerung um die eine angemessene Trogbreite ist insofern nicht nachvollziehbar, da zugleich die erhebliche Kosteneinsparung bei Ausführung als Bahnübergang (ca. 3 Mio. €) nicht betrachtet wurde.

6. Fazit

Die Vorplanung zum technisch gesicherten Bahnübergang mit Vollschränken wurde offenbar nicht weiter verfolgt, weil mit der Entscheidung für eine EÜ die technische Umsetzung, die Finanzierung und Zuständigkeiten „grundsätzlich“ gelöst schienen.

Aus Sicht des ADFC gilt das jedoch nur, wenn die EÜ ebenso sicher und komfortabel funktioniert wie ein Bahnübergang und nicht neue Funktionsprobleme generiert.

Die bisherige Planung des Tunneltröges überzeugt nicht. Sofern sie nicht in den wesentlichen Parametern angepasst wird (s. B.), sieht der ADFC Leipzig einen technisch gesicherten Bahnübergang als Vorzugslösung an.

30.11.2017

ADFC Leipzig e.V.