



Member of the  
European Cyclists' Federation (ECF)



ADFC Leipzig e.V. Peterssteinweg 18, 04107 Leipzig

**Allgemeiner  
Deutscher  
Fahrrad-Club  
Leipzig 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. und 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  
Linien 10, 11

# Stellungnahme

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom                      Unser Zeichen                      22.11.2018  
Nr. 323.2 Westlich des  
Hauptbahnhofes,  
Teilbereich südlich der  
Parthe

Sehr geehrte Damen und Herren,

gespannt haben wir die Auslegung der Planunterlagen für eine autoarmes Quartier erwartet. Insbesondere die beschriebenen Punkte 3.4 Radweg entlang der Parthe und 3.5 Bedarfsgerechte Verkehrserschließung und Realisierung einer Kfz-reduzierten Quartiersmobilität (Seite 7ff Begründung) weckt unter den Mitgliedern des ADFC Leipzig große Aufmerksamkeit. Das Ziel einer nachhaltigen Mobilität mit einer deutlichen Verbesserung des Umweltverbunds ist städtischer Konsens, festgeschrieben im INSEK, STEP Verkehr und Öffentlicher Raum, sowie im Nachhaltigkeitsszenario, dass kürzlich einstimmig im Stadtrat beschlossen wurde.

Daher freuen wir uns mit dieser Stellungnahme die Gelegenheit zu nutzen und Ihnen unsere Ansichten zu diesen beiden Punkten mitzuteilen.

Hinsichtlich Punkt 3.4 begrüßen wir den vorgestellten Planentwurf. Dieser Radweg bietet eine ausreichende Anknüpfung zur nähräumlichen Erschließung der Schule.

Leider vermissen wir im Plan die Querung über die Parthe, die am 27.09.2018 entsprechend Änderungsantrag Nr. VI-DS-05656-ÄA-01 im Stadtrat beschlossen wurde. Diese Wegeverbindung verkürzt den Fußweg ins anschließende nördliche Quartier erheblich und bietet die Möglichkeit, als Radfahrer direkt auf die Berliner Straße zu wechseln.

Weiterhin können wir Ihr Bemühen erkennen, für den westlichen Partheradweg und den Anschluss an den Gohliser Bahnbogen geeignete Ausbauperspektiven anzubieten. Bedauerlicherweise ist die mögliche Nachrüstung einer Brücke in dem Plan 1.2, Verkehrstechnische Erschließung, nicht erkennbar. Wir erwarten hierzu eine klare Aussage, dass die Stadt Leipzig diese Brücke errichten möchte, siehe auch Prioritätenliste des VTA Neubau Radverkehrsanlagen vom 31.01.2013.

Zudem hat die Stadt Leipzig hier die Möglichkeiten die Investoren der neuen Stadtteile Westlicher Hauptbahnhof und Eutritzscher Freiladebahnhof mit einer städtebaulichen Rahmenvereinbarung und den Bebauungsplan an den Kosten der Infrastruktur zu beteiligen. So wie der Neubau einer Autobrücke über die Parthe zur Erschließung des Geländes im Bebauungsplan durch die Investoren getragen wird, sehen wir auch die Veranlassung der Erschließung für den Fuß- und Radverkehr sicher und kreuzungsfrei über die Berliner Straße.

Diese Brücke über die Berliner Straße sollte nach den Vorgaben eines Radschnellwegs geplant werden. Wir sind der Auffassung, dass an dieser Stelle das Zusammenführen und Trennen der Radfahrenden von/nach Hauptbahnhof und der Radfahrenden von/nach Blücherbrücke eine Trennung von Fuß- und Radverkehr notwendig macht (siehe Abbildung). Spätestens nach Errichtung der angestrebten Fahrradstation an der Westseite Hauptbahnhof werden hohe Zahlen an Fußgängern und Radfahrenden Leipziger Hauptbahnhof ansteuern. Ein Radschnellweg Leipzig – Halle (siehe [www.rsleipzighalle.de](http://www.rsleipzighalle.de)) kann hier direkt durchs Stadtgebiet geführt werden und sein volles Potential entfalten. Mit dieser konkreten Perspektive, schätzen wir eine (Teil-)Förderung aus Bundesmitteln als sehr aussichtsreich ein.

Dieser Radschnellweg muss hochwertig in die Planstraße C eingebunden werden. Die Errichtung von Pollern am Wegende und die nachrangige Einbindung als kombinierter Rad-/Fußweg in die Planstraße C fördert keine der beiden Verkehrsarten. Nicht nur an dieser Stelle wird der Widerspruch zu den gestellten Zielen von Punkt 3.5 deutlich.

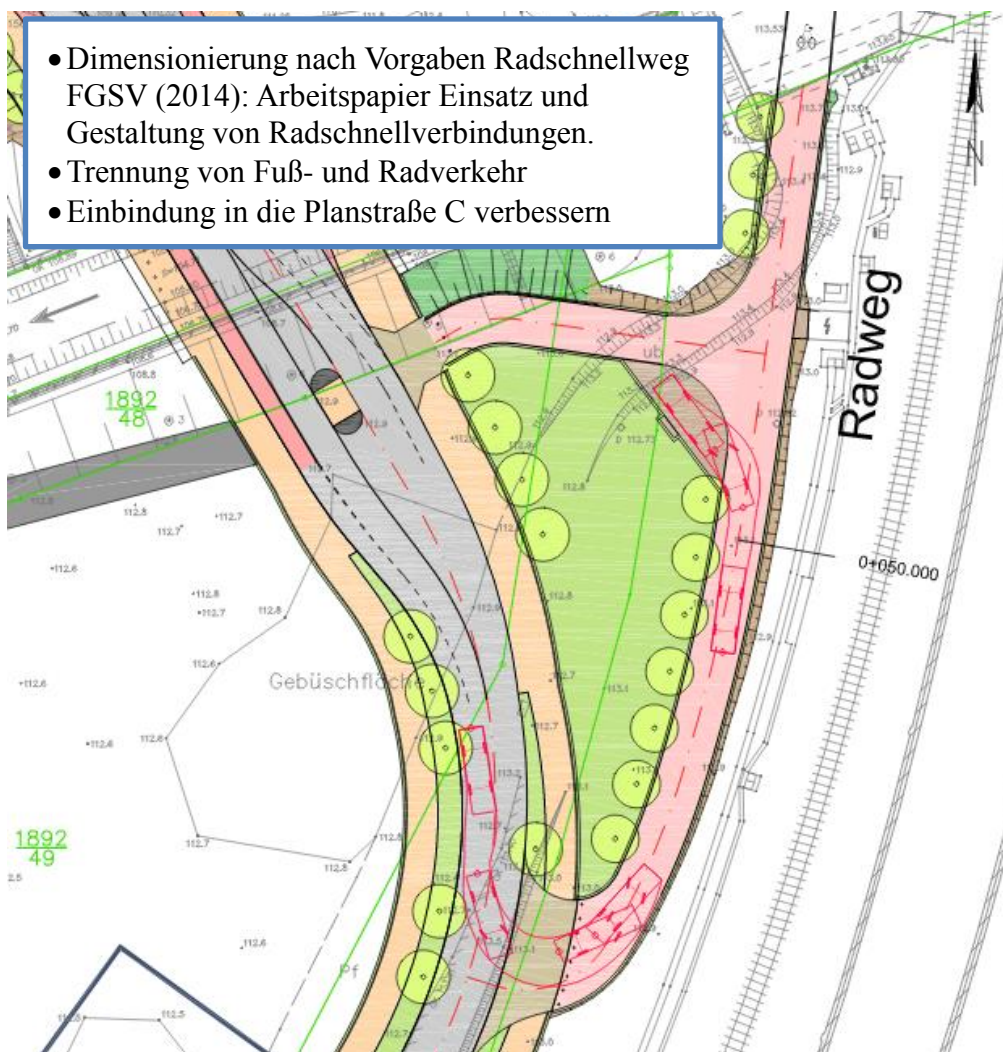


Abbildung aus Verkehrstechnische Erschließung – Nachweis Schleppkurven Radweg Feuerwehr

Der vorgestellte Planentwurf steht den Zielen von INSEK, STEP VöR und Nachhaltigkeitsszenario zur Förderung des Umweltverbunds im Grundansatz entgegen. Die Anbindung der Planstraße C an beide Knoten im Norden und Süden wird parasitären motorisierten Verkehr induzieren, der weit über das Maß der prognostizierten Verkehrsmenge hinausgeht. Die Planstraße C selbst entspricht nicht dem Anspruch des Quartiers. Sie ist beidseitig mit insgesamt ca. 70 Kfz Stellplätzen überdimensioniert. Zum Vergleich: Planstraße A kommt mit 14 Stellplätzen aus. Dieses Vorhalten provoziert Parksuchverkehr.

Wir teilen die Auffassung von LVB und AfU den Durchgangsverkehr über den Knoten Kurt-Schumacher-Straße zu unterbinden. Damit sichert man die prognostizierte Verkehrsmenge von ca. 5.000 Kfz/24h für Quell- und Zielverkehr und verhindert eine zusätzliche Belastung mit Durchgangsverkehr. Die umliegenden Straßen tragen ein Vielfaches dieser Verkehrsbelegung, die abzuwandern droht. Diese einseitige Verkehrsführung hat sich auf Ostseite des Bahnhofs seit Jahren bewährt und entlastet die Plätze vor den Bahnhofsausgängen. Öffnet man die Planstraße C zur Kurt-Schumacher-Straße für MIV, kippt das Verkehrskonzept des Quartiers.

Die prognostizierte Verkehrsmenge von 5000 Kfz/24h entspricht dem Worst Case. Der Knoten zur Kurt-Schumacher-Straße soll nur 20% aufnehmen. Deshalb ist davon auszugehen, dass die Leistungsfähigkeit des Knotens Berliner Straße/Roscher Straße die gesamte Verkehrsmenge im Average Case aufnehmen kann und keine Erweiterung dieses Knotens notwendig wird. Weiterhin wird die Verkehrssituation am Knoten Kurt-Schumacher-Straße / Preußenseite und Kurt-Schumacher-Straße / Willy-Brandt-Platz entlastet und kann sich für den ÖPNV verbessern. Die Durchlässigkeit für Fuß- und Radverkehr ist zu gewährleisten.

In der Abbildung ist weiterhin sehr anschaulich das Platzverhältnis zwischen Radfahrenden, MIV und parkenden Kfz zu erkennen. Ausdrücklich weisen wir darauf hin, dass der erhebliche Radverkehrsanteil auf der Planstraße C beachtet werden muss. Der geplante Querschnitt von 6,50m animiert PKWs zu knappen Überholvorgängen von Radfahrenden bei Gegenverkehr. Die geplante Anordnung und Anzahl öffentlicher Kfz-Abstellplätze führt zu übermäßigem Parksuchverkehr, schweren Unfällen mit Autotüren und verdeckt querende Fußgänger. Diese Gefährdungen dürfen nicht bewusst geplant werden.

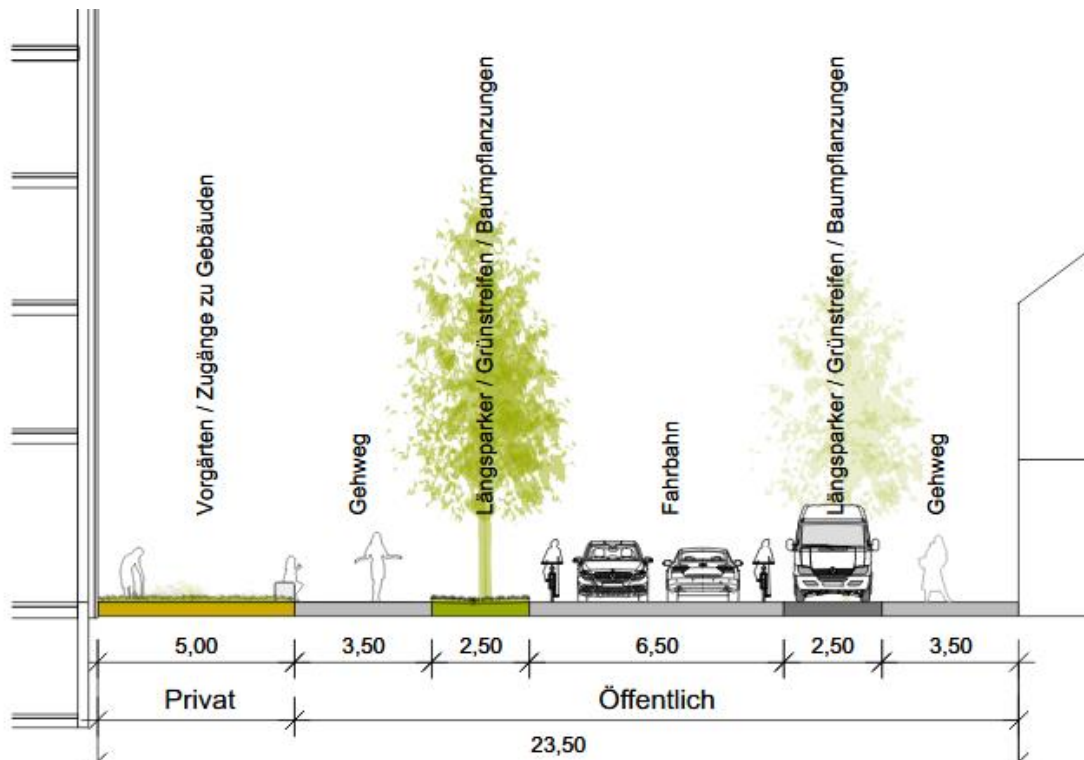


Abbildung aus Gestaltungskonzept Freiraum Planstraße C - Regelprofil

Die Verkehrsmenge erlaubt eine Gestaltung von 6,00m Querschnitt ohne Mittelstreifen und ohne Stellplätze, siehe RAS 5.23 Sammelstraße, vergleichbar der Nonnenstraße oder Altenburger Straße (je 4500 Kfz/d, beide 5,50m Querschnitt). Der gewonnene Raum lässt die Gehwege wachsen um bspw. einen Boulevard mit Freisitzen zu realisieren. Im Bereich am Hauptbahnhof ist die Anordnung eines Halteverbots sinnvoll. Als Ausgleichsmaßnahme bietet sich ein kostenloses Parken von 20min im Parkhaus an.

Um die Verlagerung weg vom MIV hin zum Umweltverbund zu erreichen und gleichzeitig die Wohn- und Aufenthaltsqualität im neuen Quartier zu gewährleisten, sehen wir das Abtrennen des Gebiets vom Knoten Kurt-Schuhmacher-Straße für den MIV als entscheidende Maßnahme an. Ansonsten entsteht ein vom Verkehr geflutetes Neubauviertel, geprägt von Lärm, Dreck und Konflikten, das sich nicht mit dem Leitbild Leipzigs als lebenswerte Stadt der kurzen Wege verträgt.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Koss

Vorstand