



**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 (neu!)

Leipziger Volksbank

IBAN:

DE39860956040307228068

BIC: GENODEF1LVB

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

Stellungnahme

Landesdirektion Sachsen
Braustraße 2
04107 Leipzig

ÖPNV Maßnahme Verkehrsknoten Adler

Leipzig, 13.05.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum geplanten Bauvorhaben „ÖPNV Maßnahme Verkehrsknoten Adler“ der Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (18.102/17/3-4) nimmt der ADFC Leipzig als Interessenvertretung der Radfahrenden wie folgt Stellung:

1. Straßenbahnhaltestelle östliche Antonienstraße

Die dargestellte Verkehrsführung in der östlichen Antonienstraße an der Straßenbahnhaltestelle mit angehobener Fahrspur bewirkt durch die Anhebung einer Fahrspur und anschließender Zusammenführung im Kreuzungsbereich ein gravierendes Sicherheitsdefizit.

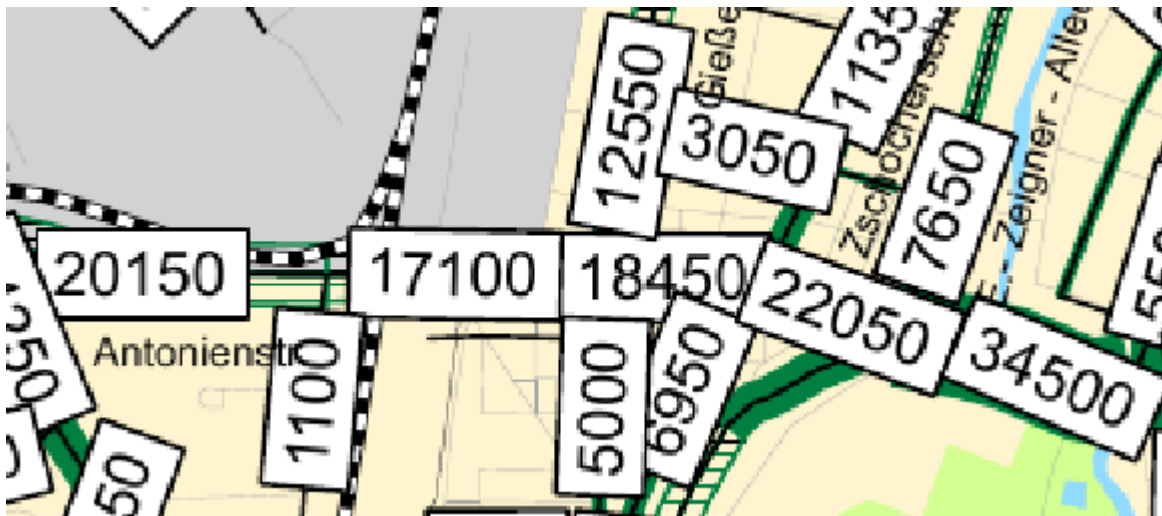
Erschwerend kommt hinzu, dass die Kreuzung leicht abfallend und verschwenkt ist, sodass die Sichtbeziehungen – insbesondere wenn eine Straßenbahn/ein Bus in der westlichen Antonienstraße in der Haltestelle steht – eingeschränkt sind.

Da keine separaten Radverkehrsanlagen vorgesehen sind, ergibt sich durch die Art der Ausführung der Haltestelle ein gravierendes Sicherheitsdefizit Rad/Kfz-Verkehr, da der Kfz-Verkehr auf 2 Fahrspuren geführt wird und zum Überholen des Radverkehrs einen Spurwechsel durchführen muss. Beim Wechsel in die rechte Fahrspur könnte es zu Konflikten mit dem Radverkehr bzw. der Haltestellenanlage kommen. Allgemein ist festzuhalten, dass es in Leipzig gute sowie schlechte Erfahrungen mit dem Typ Straßenbahnhaltestelle (angehobene Fahrbahn) gibt. Diese reichen von massiver Zerstörung durch LKW (Hohe Straße, stadtauswärts) und „PKW-Abstürzen“ (Stallbaumstraße) bis zu konfliktfreien Verkehrsabläufen (Zoo). Den konfliktfreien Haltestellen ist gemein, dass die Straßenbahn im Vorfeld separiert ist, der Kfz-Verkehr also nicht im Gleisbereich verkehrt.

Die hier geplante Verkehrsführung in der Haltestelle ist für Leipzig neu. Es ist uns auch keine derartig gebaute Haltestelle in anderen Städten bekannt.

Der ADFC Leipzig empfiehlt in der östlichen Antonienstraße entweder eine einspurige Führung des Kfz-Verkehrs oder keine Haltestelle zu errichten. Sollte auf eine 2-streifige Führung des Kfz-Verkehrs bestanden werden, so sollte die Straßenbahnhaltestelle in der westlichen Antonienstraße (gemeinsam mit der Bushaltestelle) errichtet werden. Diese gemeinsame Haltestelle könnte dann auch als Kaphaltestelle (mit angehobener Radfahrbahn) errichtet werden – so wie es in Leipzig seit längerem Standard ist und auch für die stadteinwärtige Haltestelle in der Dieskaustraße geplant ist.

Hinweis: Laut Verkehrsbelegungskarte der Stadt Leipzig (2016/17) hat die westliche Antonienstraße eine Kfz-Verkehrsbelastung von 17.100 – 18.450 Kfz/Tag, das sind gut 6.000 Kfz/Tag weniger als noch 2002. Eine Vierspurigkeit ist somit nicht zwingend. Die zweispurige Adenauer Allee hat bspw. eine Kfz-Verkehrsbelastung von 21.360 – 23.450 Kfz/Tag und auch in der zweispurigen Paunsdorfer Straße in Mölkau können (zum Leidwesen der Anwohnenden) 18.850 – 20.200 Kfz/Tag bewältigt werden.



2. Lage der Haltestellen – Leistungsfähigkeit des ÖPNV

Im Bezug auf die Erreichbarkeit und den Zugang zur „Schule am Adler“ und dem Supermarkt empfiehlt es sich die Haltestellen in der westlichen Antonienstraße und der Dieskaustraße zu errichten. Durch Abhängen der Wachsmuthstraße können weitere positive Effekte für die Sicherheit des Verkehrsablaufes erreicht werden. Durch die Bündelung der Haltestellen verbessern sich die Umsteigebeziehungen und es erhöht sich auch die Leistungsfähigkeit des ÖPNV.

Es empfiehlt sich die Haltestelle in der Zschocherschen Straße aufzugeben und stattdessen in der Dieskaustraße zu errichten – das kann auch im Zuge des Umbaus der Dieskaustraße erfolgen und muss nicht zwingend mit der Maßnahme „Adler“ erfolgen.

3. Berücksichtigung Radverkehr

Die Antonienstraße und auch die Zschochersche/Dieskaustraße sind Bestandteil des qualifizierten Netzes für den Radverkehr. Nach den geltenden Regeln der Technik (ERA 2010, RASt 06) und dem Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum (STEP VöR) sind bei den hier vorliegenden Verkehrsbelegungen Radverkehrsanlagen zu schaffen bzw. geeignete Maßnahmen zu ergreifen, den Radverkehr sicher zu führen (bspw. Tempo 30).

4. Windorfer Straße abhängen

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verringerung der Komplexität des Knotens ist die Windorfer Straße durch bauliche Maßnahmen (bspw. Bordstein) für den Kfz-Verkehr abzuhängen.

5. Massiver Eingriff in die denkmalgeschützte Gartenanlage.

Wird die Straßenbahnhaltestelle in der östlichen Antonienstraße wie geplant errichtet, wird eine denkmalgeschützte Gartenanlage weitestgehend zerstört. Hierdurch verschlechtert sich trotz der Pflanzung von 3 Bäumen die Aufenthaltsqualität.

6. Ausstattungsgegenstände Haltestelle östliche Antonienstraße.

Die Fahrgastunterstände (FGU) stehen dem Fußverkehr im Weg. Sie sind zudem sichtbehindernd. Am Besten wäre es, wenn die FGU direkt an der Hauswand stehen, sodass ein ungehindertes Passieren des Fußverkehrs möglich ist.

Grundsätzlich fehlen an allen Haltestellen die Leipziger Bügel zum Parken der Fahrräder.

Für Rückfragen stehen Ihnen zur Verfügung

Matthias Koss
Alexander John