



schriftliche Antwort zur Anfrage-Nr. VII-DF-08506-AW-01

Status: öffentlich

Eingereicht von:
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
Neuaufteilung des Verkehrsraums im Bereich des Innenstadtrings vor dem Hauptbahnhof

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten):
Gremium

Voraussichtlicher
Sitzungstermin

Zuständigkeit

Ratsversammlung

19.04.2023

schriftliche
Beantwortung

Sachverhalt

- 1. Welche Teilmaßnahmen zur Neuaufteilung des Verkehrsraums sind in welcher Abfolge und in welchen zeitlichen Abläufen im Verlauf des Innenstadtrings vor dem Hauptbahnhof sowie des Tröndlinrings jeweils von West nach Ost und von Ost nach West vorgesehen bzw. in Umsetzung und welche unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen auf die Verkehrsführung von der Brandenburger Straße und vom Georgiring und in diese hinein werden dabei beabsichtigt bzw. erwartet, wie viele Fahrstreifen werden für welche Zwecke abgetrennt und in welchem Umfang erfolgt die Fahrradweggestaltung vor dem Hauptbahnhof westwärts in den Tröndlinring bis wohin und von welcher Stelle ostwärts?**

Aktuell werden zwei der vier Kfz-Fahrstreifen direkt vor dem Hauptbahnhof umgestaltet. Ein Fahrstreifen wird zu einem Radfahrstreifen für den Radverkehr von Ost nach West. Der zweite Fahrstreifen wird für den Kfz-Verkehr als Ein- und Ausfädelspur zum Bahnhofsvorplatz umgestaltet.

Im zweiten Schritt wird bis Ende 2023 in der Fortsetzung eine Radverkehrsanlage ab Kurt-Schumacher-Straße über die Gerberstraße bis zur Löhrrstraße auf der Fahrbahn geführt. Hierfür wird in diesem Bereich des Tröndlinrings ein Fahrstreifen in einen Radfahrstreifen umgewandelt, der dann ab Löhrrstraße an die bestehende Radverkehrsanlage anbindet.

In einem dritten Schritt wird bis Herbst 2024 die Fuß- und Radverkehrsführung direkt vor dem Hauptbahnhof geändert. Zielstellung ist die Nutzung des neuen Radfahrstreifens im Zweirichtungsverkehr und damit die weitere Entschärfung des Konflikts zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden vor dem Hbf.

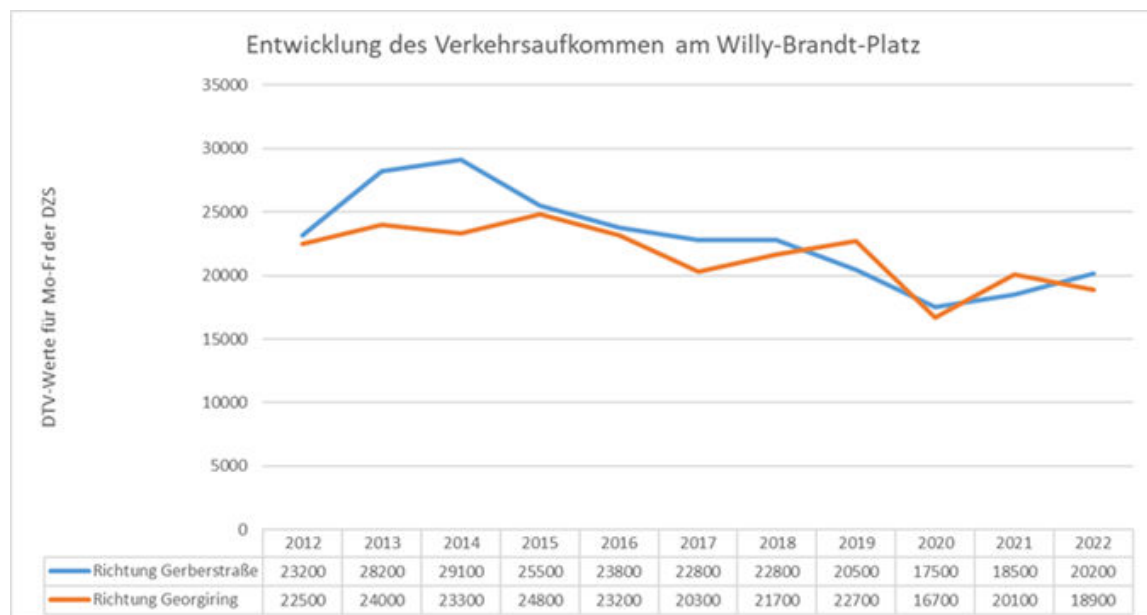
Weitere Änderungen der Verkehrsraumaufteilung nördlich der Haltestelle sind nicht geplant. Die Verkehrsführung von West nach Ost im inneren Bereich des Promenadenrings bleibt bestehen. Ebenso ist keine Umgestaltung des Verkehrsraums in der Brandenburger Straße und auf dem Georgiring vorgesehen.

- 2. In welchen Schritten werden die Maßnahmen einschließlich der Verkehrsführung bis in den Goerdelerring durchgeführt, welche Planungen bestehen im Sinne der in Frage 1 befassten Maßnahmen ggf. für den Goerdelerring bis zur Ecke Goerdelerring/Dittrichring sowie für den Bereich des Ranstädter Steinweges und der Jahnallee bis zum Waldplatz?**

Die Umgestaltung der Verkehrsführung auf dem Goerdelerring und am Knotenpunkt Goerdelerring/Tröndlinring ist angedacht, befindet sich aber noch in einem frühen Planungsstadium. Schwerpunkt ist hier die Radverkehrsführung in Süd-Nord-Richtung. Eine Änderung der Verkehrsführung von Ost nach West im Bereich Ranstädter Steinweg – Jahnallee bis zum Waldplatz ist nicht angedacht. Im Bereich Ranstädter Steinweg wird aktuell ein Kfz-Fahrstreifen in einen Radfahrstreifen umgewandelt. Im Jahr 2019 hat die Verwaltung hierzu im Rahmen einer Anfrage (VI-F-08199) über die Verkehrsführung der Radfahrer auf dem Innenstadtring berichtet.

- 3. Welche Bewertungen des Verkehrsaufkommens und der Unfallereignisse liegen der Identifikation des Bereichs des Innenstadtrings vor dem Hauptbahnhof als Unfallschwerpunkt zugrunde? (Bitte in Bezug nehmen das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen vor dem Hauptbahnhof in jede Richtung sowie die Unfallhäufigkeit in diesem Bereich für die Jahre 2020, 2021, 2022 pro Jahr sowie die Beteiligung von Fahrrädern und Fußgängern an Unfällen!)**

Auf der Basis von Zählungen der Kfz-Dauerzählstelle am Willy-Brandt-Platz vor dem Hauptbahnhof ergibt sich entsprechend der Tabelle folgender DTV/Mo-Fr-Entwicklung. Um die Veränderung des Verkehrsaufkommens besser bewerten zu können sind die Zahlen von 2012-2022 dargestellt:



Die Auswertung der Unfalllage liegt für den Bereich Willy-Brand-Platz auf der Richtungsfahrbahn von Ost nach West vor, da hier eine erhöhte Unfalllage beobachtet wird.

Im Protokoll der Verkehrsunfallkommission vom 03.12.2013 wird der Willy-Brandt-Platz

explizit als Massen-Unfallhäufungsstelle geführt. Auch am 22.02.2016 wird die Unfalllage entsprechend klassifiziert und eine grundsätzliche Überarbeitung angezeigt, die erst mit der aktuellen Neuaufteilung erfolgen konnte.

Im angefragten „Ost-West-Abschnitt vor dem Hauptbahnhof zwischen Einmündung Georgiring/Brandenburger Straße und Kurt-Schumacher-Straße“ wurde die Unfalllage ermittelt. Im Zeitraum vom 01.01.2020 bis 31.12.2022 wurden auf der Fahrbahn 46 Verkehrsunfälle polizeilich registriert. In 38 Fällen handelte es sich hierbei um Unfälle im Längsverkehr. Die einzelnen Ursachen dieser Unfälle gliedern sich wie folgt auf:

- 25x Fahrstreifenwechsel
- 13x Auffahrunfälle

Darüber hinaus wurde ein Verkehrsunfall des Typs „Abbiegen“, drei Verkehrsunfälle des Typs „Einbiegen-/Kreuzen“, drei Verkehrsunfälle des Typs „Überschreiten“ und ein Verkehrsunfall des Typs „Sonstiges“ polizeilich registriert.

Die drei „Überschreiten“ – Unfälle sind auch die einzigen Unfälle mit Beteiligung Fußverkehr. In allen drei Fällen hat der Fußverkehr die Fahrbahn an einer der drei Fußgängersignalanlagen bei Rot überquert und wurde von einem Kraftfahrzeug erfasst.

Unfälle mit Beteiligung von Radverkehr wurden zweimal registriert. Auch hier wurde die Fahrbahn vom Radverkehr im Bereich der Fußgängersignalanlagen überquert. In einem Fall fuhr der Radverkehr, in dem anderen Fall fuhr das Kraftfahrzeug bei Rot.

Betrachtet wurden hierbei lediglich die Verkehrsunfälle auf der Fahrbahn. Unfälle im Bereich des Taxenstandes und Unfälle im Bereich der Zentralhaltestelle zwischen Fußverkehr und Straßenbahn wurden nicht berücksichtigt, da sich die Anfrage eindeutig auf die geplante Umgestaltung der Fahrstreifen im besagten Abschnitt bezieht.

4. Welche Planungen zur Verkehrswende und zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie der Stadt Leipzig liegen den hier in Frage stehenden Maßnahmen zugrunde und wie stellen sich dabei die Planungs- und Realisierungsstände zum zweiten Ring (Tangentenviereck) sowie zum Mittleren Ring in Leipzig mit den entsprechenden Ausbaumaßnahmen und Verkehrsentlastungen sowie zum beauftragten Wirtschaftsverkehrskonzept dar?

Die Neuaufteilung des Verkehrsraums vor dem Hauptbahnhof begründet sich aus der dargestellten Unfalllage, zahlreichen Beschlüssen des Stadtrats und einem Urteil des Oberverwaltungsgerichtes, den Radverkehr auf (großen Teilen) des Innenstadtrings zuzulassen.

Zudem wurde im Oktober 2022 die Petition VII-P-07329-DS-02 Neulösung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs vor dem Hauptbahnhof vom Stadtrat beschlossen. Der Beschluss lautet: „Der Oberbürgermeister prüft die Neuordnung des Radverkehrs vor dem Hauptbahnhof und ordnet, soweit wie möglich, Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn ein.“

Es wird weiter ausgeführt: „Daher wird bereits die Einordnung eines Radfahrstreifens zulasten einer Kfz-Fahrspur vor dem Hauptbahnhof geprüft. Voraussetzung dafür ist u.

a., neben baulichen Maßnahmen wie Bordabsenkungen oder Rampen, die Überarbeitung der Steuerung der Lichtsignalanlage Willy-Brandt-Platz/Brandenburger Straße, da die derzeitige gleichzeitige Freigabe des linksabbiegenden Kfz-Verkehrs aus Richtung Augustusplatz und des Verkehrs aus der Brandenburger Straße dann nicht mehr aufrechterhalten werden kann. [...]. In der Überarbeitung wird die Einordnung des Radfahrstreifens geprüft und berücksichtigt. Die erforderlichen baulichen Maßnahmen werden vorbereitet.“

Für den Kfz-Verkehr besteht die vorrangige Änderung darin, dass nicht mehr beide Verkehrsströme aus der Brandenburger Straße und aus Richtung Augustusplatz gleichzeitig Einfahrt vor den Hauptbahnhof erhalten, sondern nacheinander. Damit stehen den je zwei ankommenden Fahrspuren auch zwei Fahrspuren und eine Ein-/Ausfädelspur vor dem Hauptbahnhof zur Verfügung. Die bisherige Verkehrsführung von jeweils zwei auf vier Spuren, die letztlich nur dem Spurwechsel aus den beiden Richtungen diente. Die Vierspurigkeit ist unabhängig anderer Maßnahmen nicht mehr notwendig. Die Leistungsfähigkeit des Knotens ist nicht beeinträchtigt. Die einfahrenden Spuren haben weiterhin die gleiche Dauer an Grünphasen wie zuvor.

Die Mobilitätsstrategie ist für den gefundenen Ansatz zur Neuprogrammierung der Ampelschaltung deshalb von großer Bedeutung, weil Sie hier die Förderung des Umweltverbundes in den Mittelpunkt stellt, sich für mehr Flächengerechtigkeit ausspricht und dennoch die Leistungsfähigkeit des Knotens erhält.

Die Themen von Tangentenviereck und Mittlerem Ring sind im vom Stadtrat beschlossenen Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum sowie Beschlüssen zum Flächennutzungsplan behandelt. Der Lückenschluss zwischen Gustav-Esche-Straße und B6 wird derzeit im Rahmen der Machbarkeitsstudie Verkehrskonzept Wahren untersucht. Für den Mittleren Ring Südost wird entsprechend des Stadtratsbeschlusses zum Planungsmoratorium bis 2025 eine Machbarkeitsuntersuchung für die Mobilität im betroffenen Gebiet durchgeführt. Für den Wirtschaftsverkehrsentwicklungsplan soll im zweiten Quartal 2023 die Auftaktvorlage erarbeitet werden.

5. Welche Träger öffentlicher Belange wie Interessenvertretungen und Kammern waren in die Vorbereitung und Planung der hier in Rede stehenden Maßnahmen gemäß Fragen 1 und 2 einbezogen?

Nur angemerkt: durch die Vorab-Veröffentlichung von Unterlagen aus einem nicht-öffentlichen Gremium des Stadtrats wurde dem hier durchgeführten Verfahren zur Beteiligung unter anderem von Verbänden und Kammern, der AG Rad, der AG Wirtschaftsverkehr, dem Stadtbezirksbeirat Mitte und auch der öffentlichen Kommunikation des Vorhabens erheblich gestört.

Eine öffentliche Diskussion zur Umgestaltung des Verkehrsraums wird jedoch seit vielen Jahren unter anderem auch im Stadtrat geführt. Mit Beschluss der Petition zur Neulösung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs vor dem Hauptbahnhof hat die Verwaltung die Planungen konsequent vorangetrieben und den zuständigen Fachausschuss über das Vorhaben frühzeitig und umfassend informiert. Die Polizeidirektion und die LVB wurden im Rahmen der Planung beteiligt.

Abschließend: Bei der Neuaufteilung des Verkehrsraums vor dem Hauptbahnhof handelt es sich um eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung. Eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ist gesetzlich nicht vorgesehen. Der Stadtrat hat keine Beschlusskompetenz.

Hier haben die zuständigen Planerinnen und Planer eine Lösung vorgelegt, die die Verkehrssicherheit erhöht, den Umweltverbund stärkt und zudem die Leistungsfähigkeit

des Knotens erhält.

Anlage/n
Keine