



Antrag-Nr. VII-A-07653

Status: öffentlich

Eingereicht von:
Stadtbezirksbeirat Mitte

Stammbaum:
VII-A-07653 Stadtbezirksbeirat Mitte

Betreff:
Radfahrstreifen auf Martin-Luther- und Dittrichring konsequent vollenden

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten):
Gremium

Ratsversammlung
FA Stadtentwicklung und Bau
FA Stadtentwicklung und Bau

Voraussichtlicher
Sitzungstermin

Zuständigkeit

Verweisung in die
Gremien
1. Lesung
2. Lesung

Beschlussvorschlag

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, folgende Maßnahmen anzuordnen:

- 1) Es wird geprüft, den Radfahrstreifen auf dem Martin-Luther-Ring in südlicher Richtung mindestens bis zur Kreuzung Rudolphstraße anstelle der rechten Kfz-Fahrspur weiterzuführen.
- 2) Es wird geprüft, den Radfahrstreifen auf dem Dittrichring und Goedelerring in nördlicher Richtung bis zur Kreuzung Tröndlinring anstelle der rechten Kfz-Fahrspur weiterzuführen.
- 3) Bei erfolgreicher Prüfung wird eine Umsetzung der unter 1) und 2) genannten Maßnahmen unverzüglich, jedoch spätestens bis Juni 2023, angeordnet. Der SBB Mitte wird über das Prüfergebnis informiert.

Sachverhalt

Begründung des Antrags

Zu Punkt 1)

Der grüne Radfahrstreifen auf dem Dittrichring und Martin-Luther-Ring in südlicher Richtung stellt erstmals eine sichere Radfahrinfrastruktur an dieser Stelle dar und wird bereits nach wenigen Monaten häufig und gern genutzt. Die Nutzung würde allerdings noch deutlich zu steigern sein, wenn das Ende des Radfahrstreifens nicht so abrupt in den fließenden Verkehr münden würde.

Der Radfahrstreifen wird zu Gunsten einer zweiten Kfz-Spur ca. 20m vor der Kreuzung Martin-Luther-Ring / Rudolphstraße aufgehoben und als Mischverkehr weitergeführt.

Allerdings ordnen sich die Autos direkt nach Aufhebung des Radfahrstreifens rechts ein und verhindern eine gleichberechtigte Nutzung der rechten Fahrspur im Mischverkehr. Vielmehr

erzeugen die Autos am Ende des Radfahrstreifens den Eindruck einer Blechwand. Die beiden Kfz-Spuren münden direkt nach der Kreuzung Martin-Luther-Ring / Rudolphstraße in eine einzige Geradeausspur in Richtung Harkortstraße und erzeugen dadurch die Notwendigkeit zum erneuten Einordnen. Das führt zu Verzögerungen und Konflikten, die mit einer einzigen Geradeausspur im Vorfeld vermeidbar wären. Außerdem fahren in der aktuellen Anordnung sehr viele Fahrzeuge auf die Kreuzung Martin-Luther-Ring / Rudolphstraße ein ohne diese verlassen zu können, weil durch die Einordnungen im weiteren Verlauf der Verkehr in Richtung Harkortstraße nicht schnell genug abfließt. Der so entstehende Rückstau auf der Kreuzung führt regelmäßig zu weiteren Behinderungen für den querenden Verkehr, insbesondere Fuß- und Radverkehr aus Richtung Lotterstraße bzw. Apels Garten.

Mit der Fortführung des Radfahrstreifens bis zur Kreuzung Martin-Luther-Ring / Rudolphstraße würde dieser konsequent und sicher zu Ende geführt werden und eine deutlich höhere Nutzungsakzeptanz erreichen. Gleichzeitig könnte durch eine einspurige Führung des Kfz-Verkehrs über die genannte Kreuzung viele Konfliktpotential im weiteren Verlauf vermieden werden.

Zu Punkt 2)

In nördlicher Richtung mündet der Radfahrstreifen auf dem Dittrichring auf Höhe der „Runden Ecke“ auf den Fußweg und wird dort als gemischter Fuß- und Radweg weiter in nordöstliche Richtung bis zum Tröndlinring geführt. Dass dieser Fuß- und Radweg, der sogar in beide Richtungen benutzt werden darf, viel zu schmal dafür ist, fällt vielen Leipzigerinnen und Leipzigern täglich auf, wenn man sich mühsam aneinander vorbeidrängt, auf Gegenverkehr wartet oder einzeln hintereinander laufen muss. Der Weg ist offenkundig völlig unterdimensioniert für zwei der wichtigsten Verkehrsarten im Leipziger Zentrum. Gleichzeitig wird der Dittrichring, der nach der Zusammenführung mit der Käthe-Kollwitz-Straße als Goedelerring weiter Richtung Nordosten führt, großzügig mit drei Kfz-Spuren ausgestattet, die sich an der Kreuzung Goedelerring / Tröndlinring auf 5 Spuren aufweiten (1 linksabbiegend, 2 geradeaus, 2 rechtsabbiegend).

Unter der Berücksichtigung des aktuellen und zukünftig angestrebten Modal Splits in Leipzig ist eine Trennung von Fuß- und Radverkehr an dieser Stelle sowie eine separate, sichere Radverkehrsführung eine dringend gebotene Notwendigkeit zur Förderung der allgemeinen Verkehrssicherheit und des Radverkehrs. Eine Umwidmung des rechten Kfz-Fahrstreifens auf dem Goedelerring zwischen Dittrichring und Tröndlinring erscheint daher verhältnismäßig und sinnvoll.

Zu Punkt 3)

Da beide Maßnahmen unter Punkt 1) und 2) jeweils ohne bauliche Eingriffe auskommen, ist deren Umsetzung sowohl zeitlich als auch finanziell leicht und zügig zu bewerkstelligen. Sie tragen jeweils zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und Nutzungsakzeptanz der bereits markierten Radwege auf dem westlichen Promenadenring bei und vollenden konsequent dieses wichtige Teilstück. Daher ist eine schnelle Prüfung und Umsetzung zu begrüßen.

Anlage/n
Keine