



Verwaltungsstandpunkt zum Antrag-Nr. VII-A-10723-VSP-01

Status: öffentlich

Eingereicht von:
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Stammbaum:
VII-A-10723 Fraktion DIE LINKE
VII-A-10723-VSP-01 Dezernat
Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
Sicherer Radverkehr auf der Karli

Beratung im Gremium (Änderungen vorbehalten)	Voraussichtlicher Sitzungstermin	Zuständigkeit
DB OBM - Vorabstimmung Dienstberatung des Oberbürgermeisters zeitweilig beratender Ausschuss Verkehr und Mobilität	10.10.2024	Vorberatung Bestätigung
FA Stadtentwicklung und Bau Ratsversammlung	15.10.2024 23.10.2024	Vorberatung Beschlussfassung

Vorschlag der Verwaltung: **Alternativvorschlag**

Beschlussvorschlag

Der Oberbürgermeister prüft, ob die Radverkehrsanlagen entlang der Karl-Liebknecht-Straße/Peterssteinweg Sicherheitsdefizite aufweisen und ergreift bei Erforderlichkeit geeignete Maßnahmen, um diese Defizite zu beheben.

Räumlicher Bezug

gesamtes Stadtgebiet

Rechtliche Konsequenzen/Zusammenfassung

Der gemäß Ursprungsantrag gefasste Beschluss wäre:

rechtswidrig nachteilig für die Stadt Leipzig keines von beidem

Die Prüfung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr und ggf. Anordnung von Maßnahmen obliegt der Straßenverkehrsbehörde der Stadt und wird von ihr wahrgenommen. Für einige Punkte des Antrags gibt es bereits Planungen, die weiteren werden entsprechend geprüft.

I. Begründung Nichtöffentlichkeit

entfällt

II. Sachverhalt

1. Begründung des Vorschlags

Die Förderung des Radverkehrs und die Steigerung seiner Attraktivität sind ein wichtiger Baustein des Mobilitätskonzeptes der Stadt und des Rahmenplans zu seiner Umsetzung. Sichere Radverkehrsanlagen sind für das Erreichen dieser Ziele ein wichtiger Grundstein, sowie die Verkehrssicherheit per se zum Schutz von Leben und Gesundheit ein hohes Gut ist. Der tragische Verkehrsunfall am Peterssteinweg, zu dem noch kein abschließender Bericht der Polizei zu den Unfallursachen vorliegt, hat nicht nur und unabhängig der Ursachen betroffen gemacht, sondern die Verwaltung hat auch erste Maßnahmen ergriffen, die Verkehrsorganisation zu überprüfen und ggfs. anzupassen.

Die Roteinfärbung am Peterssteinweg ist als erster Schritt dafür zu sehen. Wenn der abschließende Unfallbericht vorliegt und analysiert wurde, werden weitere Maßnahmen geprüft und umgesetzt. Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass alle Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet in der dafür gebotenen rechtlichen Zulässigkeit und nach Stand der Technik mit den neuesten Erkenntnissen zur Verkehrssicherheit aus Wissenschaft und Forschung anordnet wurden. Mit Ausnahme des Unfalls am Peterssteinweg wurden in den letzten Jahren auch nur ein weiterer Unfall mit Radfahrerbeteiligung (Sachschaden) an den ca. 50 Radfahrstreifen in Mittellage (RiM) polizeilich registriert. Häufig werden jedoch subjektiv gefühlte Sicherheit und die tatsächlich quantifizierbare Sicherheit unterschiedlich wahrgenommen. Geplant ist daher, sukzessive alle RiM im Stadtgebiet (wie auch den RiM an der Kreuzung Karl-Liebknecht-Straße/Richard-Lehmann-Straße) rot einzufärben, um die Aufmerksamkeit stärker auf Radfahrerinnen und Radfahrer in diesem Bereich zu lenken.

Für Geschwindigkeitsbegrenzungen müssen die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen vorliegen. Die Novelle der StVO, die einen größeren Handlungsspielraum für Geschwindigkeitsbegrenzungen beinhaltet, wurde bisher noch nicht im Bundesgesetzblatt veröffentlicht und ist daher noch nicht rechtskräftig. Unfallschwerpunkte, deren Ursachen auf zu hohe Geschwindigkeiten zurückzuführen sind, sind in der Karl-Liebknecht-Straße nicht vorhanden und können daher als Anordnungsgrund nicht herangezogen werden.

Im Rahmen der Gleisbaumaßnahme Karl-Liebknecht-Straße der Leipziger Verkehrsbetriebe werden am Südplatz durchgängige Radverkehrsanlagen eingeordnet und die Steuerung der Signalanlage entsprechend überarbeitet.

Ob weitere Maßnahmen, wie bauliche Schutzelemente zur Abgrenzung vom Kfz-Verkehr, eine Reduzierung des zu kreuzenden Abschnitts des RiM, die Roteinfärbung von ARAS oder Anpassungen bzw. Erweiterungen der Radverkehrsführungen am Connewitzer Kreuz und in Höhe Härtelstraße erforderlich sind, wird geprüft.

2. Sachstandsbericht

entfällt

3. Zeitplan

Abschluss der Prüfungen bis zum II. Quartal 2025

Anlage/n
Keine