



ADAC Sachsen e.V. · Postfach 160262 · 01288 Dresden

Stadt Leipzig
Büro für Ratsangelegenheiten
Stadträte
Martin-Luther-Ring 4-6
04109 Leipzig

Helmut Büschke
Vorstandsmitglied
für Verkehr und Technik
Tel. +49 152-36111236
helmut.bueschke@sas.adac.de

**Allgemeiner Deutscher
Automobil-Club Sachsen e.V.**

Vorstand

Striesener Straße 37
01307 Dresden
T 03 51 443 31 02
F 03 51 443 33 00

vorstand@sas.adac.de
adac.de/sachsen

Dresden, 26.05.2021

Verkehrspolitik des Stadtrates in Leipzig

Sehr geehrte Stadträte,

der ADAC Sachsen e.V. hat allein in Leipzig über 100.000 Mitglieder, die überwiegend motorisiert unterwegs sind. Sie sind aber auch Radfahrer und Fußgänger und haben grundsätzlich eine positive Einstellung für bestimmte Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Generell ist aber festzustellen, dass die seit einigen Jahren vorhandene Verkehrspolitik das Ziel verfolgt, den motorisierten Verkehr zurückzudrängen. Wenn man die Medien verfolgt, dann geht es Ihnen in Ihrer Politik nur noch um die Radfahrer, alle anderen Verkehrsteilnehmer finden keine Beachtung.

Es ist aber eine Tatsache, dass die Motorisierung uns allen einen ansehnlichen Wohlstand gewährleistet und ein wesentlicher Grund der Benutzung des Autos in der Erledigung der Wirtschafts- und Dienstleistungsaufgaben liegt. Vergessen wird auch, dass gerade junge Eltern, die ihre Kinder in Kitas und Schulen abgeben oder verschiedenste außerschulische Aktivitäten koordinieren müssen, häufig auf die Autobenutzung angewiesen sind. Besonders hart trifft Ihre Verkehrspolitik aber die älteren Menschen, die nicht mehr das Fahrrad benutzen, aber mit dem Auto am kulturellen und gesellschaftlichen Leben teilnehmen können.

Die Stadt Leipzig besteht nicht nur aus der Innenstadt und dem zentrumsnahen Bereich, von dem aus alle Ziele mit dem Fahrrad erreicht werden können, sondern sie besteht vielmehr aus den großen Stadtteilen, die bis hin zur Randlage Strecken von 10-15 km zum Zentrum zurückzulegen haben.

Mitglied von/Member of



Vielfältige wissenschaftliche Untersuchungen belegen aber auch, dass Verkehrseinschränkungen im Hauptnetz zur Belastung des oft verkehrsberuhigten Nebennetzes führt bzw. die vielen Stopps an roten Ampeln und Stau zur Mehrbelastung der Umwelt führen. Der Zuwachs von jährlich ca. 5.000 neuen Kraftfahrzeugen muss doch auch Ihnen zu denken geben, dass ein genereller Verzicht auf die Nutzung des eigenen Autos für viele Bürger der Stadt Leipzig keine Option darstellt. Nur Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung zu treffen, Radfahrern den Verkehrsraum der Autofahrer zu geben, führt nicht zu einem besseren Miteinander dieser Verkehrsteilnehmerarten.

Zu den einzelnen Schwerpunktthemen:

Generelles Tempo 30: Kein Mehrwert für die Verkehrssicherheit

Über 70 Prozent der Leipziger Straßen sind mit einer Tempo-30-Regelung versehen, aufgrund von Unfallschwerpunkten, zur besonderen Sicherheit vor Schulen und Kitas und in Wohngebieten. Hauptverkehrsstraßen sind bautechnisch für ein Tempo von 50 km/h ausgelegt und Unfälle passieren dort meist an Kreuzungen oder Einmündungen, wo allein systembedingt geringere Geschwindigkeiten gefahren werden.

Bei Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen würde sich insbesondere spätabends, nachts oder am Wochenende, die Reisezeit spürbar erhöhen. Viele Kraftfahrer würden wahrscheinlich deutlich mehr das nachgeordnete Straßennetz nutzen, das fast durchweg schon auf 30 km/h reduziert ist. In diesem Zusammenhang erhöht sich dort auch das Unfallrisiko.

Tempo 30 als städtische Regelgeschwindigkeit ist zudem aus Umweltgründen unwirksam. Dazu hat der ADAC untersucht, wie sich Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 auf die Pkw-Emissionen auswirkt. Im Ergebnis führt Tempo 30 weder zur Reduzierung der NOx- noch zur Einsparung von CO2-Emissionen, sondern insgesamt sogar zu schlechteren Ergebnissen.

Viele Autofahrer würden eine durchgängige Tempo-30-Regelung für Leipzig nicht akzeptieren, da sie unbegründet erfolgt. Eine bundesweite Umfrage des ADAC unter seinen Mitgliedern ergab, dass 80 % die Tempo-30-Regelung aus den genannten Gründen als Regelgeschwindigkeit ablehnen.

Von Umstellungen wäre besonders der ÖPNV betroffen: Fahrstrecken im ÖPNV müssten auf ihre Dauer neu berechnet und anschließend die Fahrpläne angepasst werden. Um die bisherige Taktung zu halten, wäre es nötig, mehr Fahrzeuge auf die Strecke zu bringen. Daraus resultieren wieder erhöhte Kosten für die Nutzer des ÖPNV.

Im Bundestag ist der Antrag auf ein städteweites Tempo 30 Limit im Jahr 2019 bereits einmal gescheitert.

Radfahren auf den Innenstadtring, Gefährdung der Radfahrer?

Diese Maßnahme ist ein erheblicher Eingriff für die „Hauptverkehrsstraße in Leipzig“, um den Innenstadtring mit der höchsten Verkehrsbelegung und Verkehrsverteilerfunktion zu beeinflussen. Für den Radverkehr ist der obere Dietrichring als Radfahrstraße eingerichtet und ermöglicht dort auch ein sicheres Fahren. Bisher haben Radfahrer den Ring gequert und die innerstädtischen bzw. die außerhalb des Ringes liegenden Nebenstraßen genutzt, um ihr Ziel zu erreichen.

Die Entfernung des Radfahrverbots hat es seit zwei Jahren Radfahrern erlaubt den Ring auf der Kfz-Spur zu benutzen. Aufgrund der hohen Verkehrsbelegung und der ausreichenden Alternativen, haben davon nur wenige Radfahrer Gebrauch gemacht.

Für den ADAC ist die Einrichtung von Radfahrstreifen eine Maßnahme, um den Fahrzeugverkehr weiter vom Promenadenring zu verdrängen, obwohl die Alternative, der Mittlere Ring noch nicht komplett ausgebaut ist. Fraglich ist auch, ob es dem Radverkehr dient, wenn der motorisierte Verkehr mit einer Belegung von ca. 30.000 Kfz/24 Stunden den Ring frequentiert.

Diese Eingrenzung des motorisierten Verkehrs wird nicht zu einem besseren Miteinander aller Verkehrsteilnehmer führen. Sie stellt vielmehr eine Gefährdung des Radverkehrs dar, weil Fahrbahnmarkierungen keinen Schutz bieten wie ein Bord auf separaten Radwegen.

Ich bin gern bereit mit Ihnen in einen Meinungsaustausch zu treten

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Helmut Büschke', written over the printed name.

Helmut Büschke