



## Verwaltungsstandpunkt Nr. VI-A-05894-VSP-02

Status: öffentlich

Eingereicht von  
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:  
Unfallschwerpunkt Jahnallee entschärfen

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten):  
Gremium

Dienstberatung des Oberbürgermeisters  
SBB Mitte  
FA Stadtentwicklung und Bau  
Ratsversammlung

voraussichtlicher  
Sitzungstermin

06.09.2018  
11.09.2018  
19.09.2018

Zuständigkeit

Bestätigung  
Anhörung  
Vorberatung  
Beschlussfassung

---

### Rechtliche Konsequenzen

Der gemäß Ursprungsantrag gefasste Beschluss wäre

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Rechtswidrig und/oder          | <input type="checkbox"/> Nachteilig für die Stadt Leipzig.        |
| <input type="checkbox"/> Zustimmung                     | <input type="checkbox"/> Ablehnung                                |
| <input type="checkbox"/> Zustimmung mit Ergänzung       | <input type="checkbox"/> Ablehnung, da bereits Verwaltungshandeln |
| <input checked="" type="checkbox"/> Alternativvorschlag | <input type="checkbox"/> Sachstandsbericht                        |
- 

### Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung empfiehlt, folgenden Alternativvorschlag anzunehmen.

1. Die Ratsversammlung nimmt zur Kenntnis, dass die Verkehrssicherheit in der inneren Jahnallee kurzfristig mittels verkehrsregelnder Maßnahmen, insbesondere durch die maßvolle Reduzierung des ruhenden Verkehrs hergestellt wird.
2. Die Ratsversammlung beauftragt den Oberbürgermeister zu prüfen, inwieweit durch eine neue Straßenraumaufteilung die Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs erhöht werden kann. Hierzu sind intensive Abstimmungen mit Händlern, Gewerbetreibenden bzw. deren Interessenvertretern zu führen, um ggf. alternative Andienungslösungen zu finden und zu realisieren. Dabei sind die Belange des ÖPNV und des Event-Verkehrs zu beachten und in angemessener Weise zu berücksichtigen.
3. Der Stadtrat wird im II. Quartal 2019 über das Ergebnis informiert.

## Übereinstimmung mit strategischen Zielen:

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>		<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	wenn ja,
Kostengünstigere Alternativen geprüft	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	ja, Ergebnis siehe Anlage zur Begründung	
Folgen bei Ablehnung	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung	
Handelt es sich um eine Investition (damit aktivierungspflichtig)?	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung	

<b>Im Haushalt wirksam</b>		von	bis	Höhe in EUR	wo veranschlagt
Ergebnishaushalt	Erträge				
	Aufwendungen				
Finanzhaushalt	Einzahlungen				
	Auszahlungen				
Entstehen Folgekosten oder Einsparungen?		<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	wenn ja,

<b>Folgekosten Einsparungen wirksam</b>		von	bis	Höhe in EUR (jährlich)	wo veranschlagt
Zu Lasten anderer OE	Ergeb. HH Erträge				
	Ergeb. HH Aufwand				
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ergeb. HH Erträge				
	Ergeb. HH Aufwand (ohne Abschreibungen)				
	Ergeb. HH Aufwand aus jährl. Abschreibungen				

<b>Auswirkungen auf den Stellenplan</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	wenn ja,
Beantragte Stellenerweiterung:	Vorgesehener Stellenabbau:			
<b>Beteiligung Personalrat</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	ja,

## Sachverhalt:

Die innere Jahnallee, d.h. der Straßenabschnitt zwischen den lichtsignalgeregelten Kreuzungen Waldplatz und Leibnizstraße, ist ein Straßenabschnitt, der vielfältigste Funktionen auf einer sehr beengten Verkehrsfläche zu erfüllen hat. Deshalb konnten bei dem im Rahmen des Olympia-Sofortprogramms erfolgten Teilumbau im Jahr 2005/2006 keine Radverkehrsanlagen eingeordnet werden. In der Tat kommt es aufgrund der vielfältigen Nutzungen auf engem Raum zu Konflikten der Verkehrsteilnehmer untereinander und auch zu Unfällen. Allerdings ist bei den Unfällen eine Verteilung über den gesamten Straßenabschnitt zu verzeichnen. Eine nähere Untersuchung zu den polizeilich erfassten Unfällen 2014 bis 2016 führte zu dem Ergebnis, dass nirgendwo eine Häufung gleichartiger Unfälle zu verzeichnen ist. Eine oder gar mehrere Unfallhäufungsstellen konnten somit nicht festgestellt werden. Dennoch wurde unter Federführung der Verkehrsunfallkommission im Jahr 2017 eine anlassbezogene Verkehrsschau durchgeführt, um eventuelle Defizite an der Verkehrsanlage aufzuspüren. Kurzfristig zu behebende, wesentliche Defizite an der Verkehrsanlage konnten in der inneren Jahnallee nicht festgestellt werden. Das Hauptdefizit ist eher funktioneller Natur und besteht im Fehlen eines sicheren Fahrraumes für Radfahrer. Verbesserungen für den Radverkehr führen somit zwangsläufig zur Einschränkung anderer Funktionen.

## Aktuelle Unfallsituation

Für das Jahr 2017 bzw. die Jahre 2015 bis 2017 (hier nur Unfälle mit Personenschaden) erfolgte bei anderer methodischer Herangehensweise aktuell eine erneute Betrachtung der Unfallsituation. Dies erfolgte mit der besonderen Zielstellung, herauszufinden, bei welchen Unfalltypen eine Radfahrerbeteiligung auffällig ist und ob sich daraus zwingend umzusetzende verkehrsregelnde Maßnahmen zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit ergeben.

	<b>2017 gesamt</b>	<b>Radfahrer- beteiligung</b>	<b>mit Personenschaden 2015 - 2017 gesamt</b>	<b>Radfahrerbeteiligung</b>
Fahrerunfall:	0	0	2	0
Abbiege-Unfall:	2	1	7	4
Einbiegen/Kreuzen-Unfall:	5	2	5	4
Überschreiten-Unfall:	2	1	2	1
Unfall durch ruhenden Verk.:	8	4*	7	7*
Unfall im Längsverkehr:	12	0	7	2*
Sonstiger Unfall:	8	2*	3	2*
Summe:	37	10	33	20

\* = Radfahrernfälle, die mit hoher Wahrscheinlichkeit durch Unterbindung des ruhenden Verkehrs vermeidbar gewesen wären

Im Jahr 2017 traten in der inneren Jahnallee (ohne LSA-Knoten), d.h. auf knapp 400 m Länge, 37 Unfälle, darunter 10 mit Radfahrerbeteiligung auf. Bei Unfällen mit Personenschaden traten von 2015 bis 2017 insgesamt 33 Unfälle, darunter 20 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung auf.

Das theoretische Minderungspotenzial für Unfälle mit Radfahrerbeteiligung durch ein Verbot des ruhenden Verkehrs bzw. Markierung durchgehender Radfahrstreifen in der inneren Jahnallee beträgt 6\* von 10 Unfällen im Jahr 2017 bzw. 11\* von 20 Unfällen mit Personenschaden über 3 Jahre. Grund dafür, dass nicht alle Radverkehrsunfälle positiv beeinflusst werden können ist, dass durch Minimierung des ruhenden Verkehrs bzw. Markierung eines Radfahrstreifens nur das Gefährdungspotenzial bei den Unfalltypen Längsverkehr, ruhender Verkehr und ggf. Sonstiger positiv beeinflusst wird.

Bemerkenswert ist, dass für das Jahr 2017 kein Unfall im Längsverkehr mit Radfahrerbeteiligung bekannt wurde, d.h. trotz beengter Verhältnisse kein Unfall im Zusammenhang mit dem Überholen von Radfahrern auftrat. Unfälle mit Radfahrerbeteiligung stehen auch kaum in Zusammenhang mit der derzeit zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, da Abbiegeunfälle und jene im Zusammenhang mit ruhendem Verkehr bei sehr niedrigen Geschwindigkeiten auftreten.

Die Analyse der Unfallsituation weist eine besondere Gefahrenlage gem. § 45 Absatz 9 StVO für den Radverkehr nach, deren Ursache im nicht situationsgerechten angepassten Verhalten von Kfz-Führern zu sehen ist, mit der Lösungsmöglichkeit, mehr Raum durch Verlagerung des ruhenden Verkehrs zu schaffen. Somit ist nicht nur eine Ermächtigung, sondern die Notwendigkeit gegeben, die Verkehrssicherheit mittels verkehrsregelnder Maßnahmen herzustellen.

### **Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit - straßenverkehrsrechtliche Sofortmaßnahmen**

Eine Verlagerung des Radverkehrs auf parallele Trassen (z.B. Gustav-Adolf-Straße) ist aus vielerlei Gründen nicht realistisch (siehe letzten Punkt). Somit kann das unfallträchtige Konfliktpotenzial zwischen ruhendem Verkehr und Radverkehr nur dadurch verringert werden, dass der ruhende Verkehr erheblich verlagert und somit Platz für den gefährdeten Radverkehr und mehr Übersichtlichkeit geschaffen wird. Während sich die Kurzzeitplätze überwiegend in die Seitenstraßen verlagern lassen und die Fußweglänge dabei zumutbar bleibt, wird derzeit geprüft, in welchem Umfang weiterhin Andienung stattfinden muss, um den Geschäftsstraßencharakter zu erhalten und Konflikte mit Händlern und Verbänden, die eine schnelle Umsetzung der Maßnahmen zur Herstellung der Verkehrssicherheit gefährden würden, zu vermeiden. Hierzu fand bereits eine nochmalige Begehung der inneren Jahnallee statt, um unter Berücksichtigung zumutbarer Andienungslösungen aus Seitenstraßen heraus bzw. bei gegebenen rückwärtigen Andienungsmöglichkeiten diejenigen Abschnitte zu bestimmen, in denen weiterhin die ggf. zeitbeschränkte Andienung von der Fahrbahn der inneren Jahnallee aus gewährleistet werden muss.

Die zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit erforderliche Reduzierung des ruhenden Verkehrs wird von zwei weiteren Maßnahmen zu Luftreinhaltung und Lärmschutz flankiert. Diese wären ohnehin umgesetzt worden. Zwar lösen sie nicht das eigentliche Problem, wirken aber zusätzlich positiv auf die allgemeine Verkehrssicherheit:

- Im Zusammenhang mit der Umsetzung von Sofortmaßnahmen aus dem Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplanes ist vorgesehen, die Verkehrsmenge in der inneren Jahnallee um täglich bis 3.660 Fahrzeuge auf dann noch 13.220 Fahrzeuge zu reduzieren. Dazu werden die Schaltungen mehrerer Lichtsignalanlagen angepasst.
- Aus Gründen der erforderlichen Lärmreduzierung in Umsetzung des gültigen Lärmaktionsplanes ist vorgesehen, für die innere Jahnallee eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h verkehrsrechtlich anzuordnen. Hierfür sind ebenfalls Anpassungen an Lichtsignalanlagen erforderlich.

Aus den 3 vorgenannten Einzelmaßnahmen wird zurzeit eine neue, komplexe verkehrsorganisatorische Lösung zwischen Marschnerstraße und Leibnizstraße erarbeitet und verkehrsrechtlich angeordnet. Mit einer Umsetzung ist voraussichtlich im ersten Halbjahr 2019 zu rechnen.

### **Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit - Prüfauftrag durch den Stadtrat**

In Auswertung der Wirksamkeit vorgenannter Sofortmaßnahmen kann mittelfristig geprüft werden, ob sich Radfahrstreifen realisieren lassen. Hierzu wäre aber der Andienungsverkehr vollständig zu verlagern. Dies ist mit den entsprechenden Interessenvertretern aus Handel

und Gastronomie erst intensiv abzustimmen und es müssen ggf. alternative Andienungslösungen gefunden und realisiert werden.

Radfahrstreifen müssten im Bereich der genannten LSA an die bestehenden Radverkehrsanlagen angebunden werden. Das bedingt z.T. Fahrspurreduzierungen in den LSA-Bereichen, insbesondere an der Leibnizstraße. Deshalb ist eine planerische Untersuchung erforderlich, in deren Rahmen unter Berücksichtigung der neuen Koordinierungsbedingungen Staus vermieden und die Bedingungen für den ÖPNV möglichst verbessert werden können. Diese planerische Untersuchung sollte auf den Erfahrungen der o.g. Sofortmaßnahmen aufbauen, um dauerhaft eine tragfähige Lösung zu erreichen. Dabei sind auch die in der aktuellen Diskussion von verschiedenen Seiten vorgebrachten unterschiedlichen Lösungsansätze abzuwägen.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Im Rahmen der Abstimmungen zur Fortschreibung des Luftreinhalteplanes (LRP) wurden bereits finanzielle Mittel für die erforderlichen Planungen an den Lichtsignalanlagen bereitgestellt. Die Sicherstellung der Finanzierung für die Umsetzung erfolgt derzeit im Rahmen der HH-Planung 2019/2020. Weitere Aussagen zu entstehenden Kosten können gegenwärtig noch nicht getroffen werden.

### **Prüfung der Ausweisung der Gustav-Adolf-Straße als Fahrradstraße gemäß Änderungsantrag VI-A-05894-ÄA-01**

Als Voraussetzung zur Einrichtung einer Fahrradstraße müsste zunächst der Nachweis geführt werden, dass der Radverkehr in der jeweiligen Straße die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Für die Gustav-Adolf-Straße ist es wenig wahrscheinlich, dass dieser Nachweis geführt werden kann. Zudem müssten dann auch Abschnitte der Leibnizstraße und der Friedrich-Ebert-Straße entsprechend ausgewiesen werden, um eine durchgehende Radverkehrsverbindung zu schaffen.

Unabhängig davon ist die Maßnahme jedoch nicht geeignet, die Verkehrssicherheit insbesondere für den Radverkehr zu erhöhen, denn als Alternativroute zur inneren Jahnallee dürfte die Gustav-Adolf-Straße nur von einem Teil der Radfahrer akzeptiert werden. Der in der Jahnallee verbleibende Radverkehr muss aber auch dann sicher abgewickelt werden.

Insbesondere in stadteinwärtiger Fahrtrichtung müsste der Radverkehr die wenig attraktive Linksabbiegemöglichkeit am Waldplatz nutzen, um überhaupt in die Gustav-Adolf-Straße gelangen zu können. Die Fahrt über die Gustav-Adolf-Straße ist zudem mit einem erheblichen zeitlichen Mehraufwand verbunden, den die überwiegende Mehrzahl der Radfahrer wohl kaum in Kauf nehmen dürfte.

Die verkehrsrechtliche Wirksamkeit im Unterschied zur derzeit vorhandenen Tempo-30-Zonenregelung würde sich, da der Anliegerverkehr weiterhin zugelassen werden müsste, darauf beschränken, dass in Fahrradstraßen der Radverkehr nicht behindert werden darf und dass Radfahrer grundsätzlich nebeneinander fahren dürfen. In Anbetracht der bestehenden Tempo-30-Zonenregelung ist die Gustav-Adolf-Straße bereits jetzt als Alternativroute zur inneren Jahnallee ausreichend sicher und somit geeignet.

Aufgrund dieser Situation orientiert die Verwaltung darauf, die Verkehrssicherheit in der inneren Jahnallee selbst zu erhöhen. Wenn dies gelingt, und davon ist zumindest langfristig auszugehen, erübrigen sich weitere Maßnahmen in der Gustav-Adolf-Straße.