



öffentlich  nicht öffentlich

## Beschlussvorlage

### Betrifft:

Beschluss der Bezirksvertretung 7 - Neuplanung Provisorium Knotenpunkt  
Torfbruchstraße/Dreherstraße

### Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

### Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

### Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	08.02.2023	Entscheidung

### Beschlussdarstellung:

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss beschließt über den folgenden Antrag, den die Bezirksvertretung 7 am 24.01.2023 beschlossen hat:

Die Bezirksvertretung 7 bittet den Ordnungs- und Verkehrsausschuss bezüglich des Beschlusses zur Anpassung der Radverkehrsplanung Torfbruchstraße (Leipziger Kombispur) im Bereich des Knotenpunktes Torfbruchstraße und Dreherstraße vom 27.04.2022 (OVA/026/2022) die Evaluierung umgehend abzuschließen, das Provisorium sofort zu beenden und die Zweispurigkeit für den Geradeausverkehr an der Kreuzung Torfbruchstraße / Dreherstraße in beiden Richtungen wiederherzustellen.

Die Verwaltung wird beauftragt die Planung für den Knotenpunkt Torfbruchstraße / Dreherstraße entsprechend der Vorlage OVA/106/2021 umzusetzen.

### Sachdarstellung:

Im Rahmen der politischen Beratung zur Radwegeplanung zwischen Dreherstraße und Sulzbachstraße (OVA/106/2021) wurde der Wunsch von der Bezirksvertretung 7 und dem Ordnungs- und Verkehrsausschuss geäußert, den Radverkehr an der Kreuzung Torfbruchstraße / Dreherstraße nicht über die Seitenräume zu führen, sondern über die Fahrbahn mittels sogenannter Leipziger Kombispuren. Die Planung dieser Kreuzung wurde dementsprechend überarbeitet.

Die Bezirksvertretung 7 hat dann in ihrer Sitzung am 22.03.2022 den Beschluss (OVA/026/2022) „Anpassung des Beschlusses Radverkehrsplanung Torfbruchstraße (OVA/106/2021) im Bereich des Knotenpunktes Torfbruchstraße und Dreherstraße“ einstimmig zugestimmt und dem Ordnungs- und Verkehrsausschuss diese Anpassung mit der einhergehenden Reduzierung der Knotenpunktleistungsfähigkeit für den ÖPNV sowie den motorisierten Individualverkehr in der Hauptverkehrszeit als Provisorium für ein halbes Jahr zu beschließen, empfohlen. Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss folgte dieser Empfehlung in seiner Sitzung am 27.04.2022 einstimmig.

In der Vorlage OVA/026/2022 wird in der Sachdarstellung auf Verkehrszahlen aus dem Jahr 2018 zurückgegriffen und aufgezeigt, dass der Knotenpunkt zu Hauptverkehrszeiten schon vor Umsetzung der Testphase bereits zeitweise überlastet war und es zu Rückstauungen gekommen ist. Die Verwaltung wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Torfbruchstraße / Dreherstraße durch die Einrichtung von Leipziger Kombispuren weiter eingeschränkt würde. Gegen Ende November 2022 wurden die Bauarbeiten an der Torfbruchstraße abgeschlossen, die Testphase damit offiziell eingerichtet und der neue Radweg in Betrieb genommen.

Seitdem haben sich die Rückstauungen, wie von der Verwaltung in der Vorlage prognostiziert, vermehrt und die Verwaltung erhielt zahlreiche Beschwerden bezüglich der neuen Verkehrsführung. Des Weiteren hat sich bestätigt, dass durch die neue Radwegführung in den Hauptverkehrszeiten auch der Linienverkehr von den Rückstauungen betroffen ist und dadurch teilweise verzögert auf die Leipziger Kombispur gelangt, was der gewünschten Busbeschleunigung entgegenwirkt.

Auf dieser Grundlage empfiehlt die Verwaltung, die Testphase zu beenden und den Radverkehr bis zur Umsetzung der Planung für den Knotenpunkt aus der Vorlage OVA/106/2021 im Mischverkehr zu führen. Hierfür ist es zunächst erforderlich, die Rechtsabbiegepeile zu entfernen und die Fahrspur für den Geradeausverkehr wieder freizugeben. Damit wird die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Torfbruchstraße / Dreherstraße wiederhergestellt.

Die Planung gemäß der Vorlage OVA/106/2021 wird in den kommenden Wochen verwaltungsintern abgestimmt und anschließend umgesetzt. Diese beinhaltet eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum. Dafür muss das Verkehrszeichen 315 („Gehwegparken frei“) entfernt werden. Dadurch entfallen ca. 15-20 Gehwegparkstände, für die es keine unmittelbare Kompensationsmöglichkeiten gibt.

Eine erneute Beteiligung der politischen Gremien ist nicht vorgesehen.

#### Finanzierung:

Die Kosten für die Entfernung der Markierung als auch die Umsetzung der neuen Planung werden auf 150.000 Euro geschätzt. Die Finanzierung erfolgt über die Pauschale der Radverkehrsförderung.