

Herrn Beigeordneten
Dr. Engelbert Lütke Daldrup

18.02.1997

Gestaltungskonzept Innenstadt

Stellungnahme des ADFC Leipzig e.V.

1. Generell wird das Konzept von der Interessenvertretung der Radfahrenden und der Zufußgehenden begrüßt. Seine Verwirklichung wird unsere Innenstadt wieder erlebbar machen und sollte so schnell wie möglich starten. Die Erwartungshaltung in der Bevölkerung ist sehr groß. Schließlich sollte mit dem Beschluß "Konzeption autoarme Innenstadt" schon 1993 (!) mit der schrittweisen Reduzierung des nicht notwendigen Autoverkehrs begonnen werden!
2. Wichtig für den **Durchgangs-Radverkehr** sind (mindestens) eine Nord-Süd- und eine Ost-West-Verbindung durch die Innenstadt. Für die erste Relation bietet sich die Universitäts- und die Nicolaistraße (mit Anbindung an das Hallische Tor) an. Sie sollte als Fahrradstraße eingerichtet werden. In Ost-West-Richtung kommt eigentlich nur die Grimmaische Straße infrage. Entsprechend sollte eine zeitlich unbegrenzte Benutzung der Fußgängerzonen zugelassen werden. (Vorrang und Rücksichtnahme auf Zufußgehende sind für den ADFC selbstverständliche Voraussetzung).
3. An vielen Zielpunkten sind noch keine gut benutzbaren **Fahrradparker** (Leipziger Bügel) vorhanden. Vor allem (aber nicht nur) bei der Einrichtung der vielen neuen Verkehrsberuhigten Bereiche (was von uns begrüßt wird) müssen Bügel als Komponente der Möblierung in größerer Zahl aufgestellt werden, auch um die Fahrzeugführer auf die dort nötige Schrittgeschwindigkeit einzustimmen.
4. Unklar ist, warum **5,5 m breite Fahrbahnen** für den Zweirichtungs-Kfz-Verkehr bereitgestellt werden sollen. Nach den gängigen Regelwerken sind bei geringem Autoverkehr Breiten deutlich unter 5 m ausreichend, wenn Ausweichstellen für die Begegnung von Kfz vorgesehen sind. Außerdem sollen doch fast überall Einbahnstraßen (aber nur für Autos!) bestehen bleiben!?
5. Nachdem sich der "Großversuch" zur **Öffnung** von innerstädtischen **Einbahnstraßen** für den Radverkehr von 1991 seit langem schon bewährt hat, sollten nun endlich auch die noch verbliebenen geöffnet werden.
In der Schillerstraße ist die jetzige Lösung für den Radverkehr in der Gegenrichtung (gemeinsamer Rad-/Gehweg) sehr konfliktrichtig wegen der vielen dort Zufußgehenden. Dort muß auch eine unechte Einbahnstraße angeordnet werden!

6. Die mit **Fahrrad-Wegweisung** ausgestattete "Kanalroute" (Richtung Grünau) endet jetzt am Personaleingang des Neuen Rathauses. Angeregt durch den Kirchentag erarbeitet der ADFC z. Z. ein Wegweiskonzept von der Innenstadt zur Neuen und zur Alten Messe. Es ist Zeit, auch über die Verbindung zwischen diesen Rad-Routen nachzudenken! In unserem Verständnis kann diese sinnvoll wohl nur über den Marktplatz führen.
7. Sehr störend für die Aufenthaltsqualität ist jetzt noch die ungebremste Handhabung des **Wirtschaftsverkehrs**. Hier müssen dringend Konzepte entwickelt werden für die (auch tatsächlich durchzusetzende!) zeitliche Beschränkung der Anlieferung (5 -10 Uhr?), eine Tonnagebegrenzung und die Schaffung von Benutzungsvorteilen für "Citylaster".
8. Es gibt einen von der SPD eingebrachten Beschluß zur Verbesserung des **Radverkehrs entlang dem Promenadenring**. Es sind aber noch große Lücken vorhanden, die möglichst rasch geschlossen werden sollten.
Die westliche Richard-Wagner-Straße sollte - und kann - in diesem Zusammenhang als Fahrradstraße im Zweirichtungsverkehr ausgewiesen werden.
Die Aufhebung des (inzwischen schon anachronistischen und im hohen Maße sicherheitsrelevanten) Mindesttempo 40 auf dem Ring ist ebenso dringend.
9. Der Zugang wie auch die **Radlerzufahrt zur Innenstadt** muß sehr rasch wesentlich verbessert werden. Dies muß - aus unserer Sicht - fester Bestandteil der Innenstadtkonzeption sein. Mindesttempo 40 steht auch hier sinnvollen nicht-ampelgeregelten Lösungen voll entgegen! Sehr dringlich (aber auch möglich!) sind hier vor allem Verbesserungen an der Otto-Schill-Straße, der Lotterstraße (hier endet z. Z. die mit Radwegweisung empfohlene "Kanalroute"), am Gewandhaus, am Schwanenteich (hier muß die das massenhafte Rotgehen und Rotfahren provozierende Ampel zu einer "schlafenden" gemacht werden!).
Die neuen Querungen an den Haltestellen müssen unbedingt so gestaltet werden, daß sie auch für RadlerInnen nutzbar sind, ohne daß die Zufußgehenden bedrängt werden, also in ausreichender Breite und bei äußerst sparsamem Umgang mit Drängelgittern.
10. In den **Randstraßen der Innenstadt** sind im Konzept noch in großem Umfang Auto-stellplätze eingeordnet. Da dort aber die Gehwege -wie auch sonst in der historisch gewachsenen Innenstadt- fast überall sehr schmal sind, würde dies bedeuten, daß dort die Zufußgehenden - wie schon jetzt - weiterhin an die Wand gedrängt werden (im wörtlichen Sinne!).
So etwas kann nicht Bestandteil eines auf die Priorität der nichtmotorisierten Innen-stadtbesucher ausgerichteten Konzeptes bleiben!
11. Wie man an der Thomasgasse eine **Tiefgaragenzufahrt** einordnen kann, ist für die ADFC-Aktiven weniger aus verkehrsökologischen als vielmehr aus stadtästhetischen Gründen heraus völlig unverständlich.

Wie kann man denn einen solchen auch für das internationale Ansehen unserer Stadt so bedeutsamen Platz ausschließlich in Befriedigung der Ansprüche eines so stadtunverträglichen Verkehrsmittels derart verunstalten wollen!!