

# Rahmenplan

für eine ökologisch orientierte Verkehrsentwicklung  
der Stadt Leipzig

ÖKOLÖWE - Umweltbund Leipzig e.V.  
ADFC - Kreisgruppe Leipzig  
März 1991  
2., überarbeitete Fassung



# **ÖKOLÖWE**

Umweltbund Leipzig e.V.

Bernhard-Göring-Str.152  
0-7030 Leipzig

Tel./Fax: 3911067

## **Umweltbibliothek**

Mo,Mi,Do 10-18 Uhr

Di 14-18 Uhr

Fr 9-13 Uhr

## **Bankverbindung**

Bank: Sparkasse Leipzig

Konto: 311 110 578

BLZ: 860 555 92

## Vorwort

Der vorliegende Rahmenplan wurde im Winter 90/91 von der Verkehrsgruppe des ÖKOLÖWEN als Reaktion auf die damals existierenden Pläne des Amtes für Verkehrsplanung erarbeitet. Es wurde versucht, die drohenden Konflikte in vielen unkoordinierten Einzelentscheidungen durch ein Gesamtkonzept vorher zu diskutieren, damit Richtlinien für die weitere Planung geschaffen werden. Aus diesem Grund wurde der Text in Satzungsform abgefaßt.

Inzwischen hat nicht zuletzt dieses Konzept viele Diskussionen ausgelöst. Einige Positionen der offiziellen Planung - so die ursprüngliche Absicht, die Straßenbahn im Bereich der Innenstadt unter die Erde zu legen oder die Planung von Stadtautobahnen - wurden aufgegeben. Die Einführung von Tempo 30 in den Wohngebieten wurde durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen, zur Förderung des öffentlichen Verkehrs gibt es inzwischen ermutigend konsequente Aussagen.

In anderen Teilbereichen jedoch, so bei den Kriterien für Straßenneubau, der autofreien Innenstadt oder einem großflächigen Parkraumkonzept, werden noch viele Aktivitäten erforderlich sein, um sichtbare Erfolge zu erzielen.

Wir selbst haben unsere Positionen durch Anregungen von westlichen Verkehrsplanern in den letzten Monaten auch weiterentwickelt - hin zu noch konsequenterer Förderung von Fußgänger-, Rad- und öffentlichem Verkehr sowie zur Begrenzung des Autoverkehrs.

Der "Rahmenplan" hat dabei jedoch nichts an seiner Aktualität eingebüßt. Er ist auch weiterhin eine Herausforderung für die Diskussion über die Verkehrsplanung in Leipzig sowie auch in anderen Städten.

Wir wünschen uns, daß auch Sie als Leser dieses Heftes sich an dieser Diskussion beteiligen. Auch über eine Mitarbeit in der Verkehrsgruppe des ÖKOLÖWEN zur Umsetzung der beschriebenen Leitlinien würden wir uns freuen.

Kontakt: ÖKOLÖWE - Umweltbund Leipzig e.V.  
Bernhard-Göring-Str. 152  
0-7030 Leipzig

Tel.: 39 11 067

oder: Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC)  
gleiche Adresse und Tel.-Nr.

## Zum Anliegen

Die sich in Leipzig ständig verschärfende Verkehrssituation durch das, gerade im letzten Jahr, enorm gestiegene Kfz-Aufkommen und die damit einhergehenden Umweltbelastungen und sozialen Folgen verlangen von uns Überlegungen, ein neues Verkehrskonzept zu entwickeln. Dieses muß sowohl in der Lage sein, den für die Lebensfähigkeit der Stadt notwendigen Verkehr abzuwickeln, als auch ökologisch und städtebaulich verträglich sein.

Erfahrungen haben gezeigt, daß Verkehrskonzepte, die darauf setzen, die Mobilität in der Großstadt vorrangig mit den Mitteln des motorisierten Individualverkehrs zu lösen, nicht greifen. Schon 1987 wurden 45-85% der Luftbelastung - je nach der Schadstoffkomponente - durch den Stadtverkehr (insbesondere durch den Autoverkehr) verursacht /1/. 60% der Bewohner fühlen sich durch Verkehrslärm unzumutbar belästigt /2/ und 1990 mußte nahezu eine Verdoppelung der Unfallzahlen verzeichnet werden. (1990 kam es zu 4313 Unfällen mit 2259 Verletzten und 54 Toten /3/)

Heute muß die Sozial- und Umweltverträglichkeit eines Verkehrsmittels das entscheidende Kriterium für den Einsatz im Stadtverkehr sein. Notwendig ist es daher, dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), dem Fahrrad- und Fußgängerverkehr eindeutigen Vorrang einzuräumen und ihn zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs zu bevorzugen. Nach einer Studie des Münchner Instituts Socialdata (vom Juni 1990) wünschen 95% der Leipziger im Falle eines Konfliktes in der Verkehrsplanung den ÖPNV zu bevorzugen, auch wenn sich dies gegen den Pkw richten sollte.

Durch die Förderung der "sanften" Verkehrsarten allein wird sich ein menschengerechtes Verkehrskonzept aber nicht durchsetzen lassen. Es muß eine Reglementierung des Autoverkehrs einschließen, da eine Umleitung und Bündelung des Kfz-Verkehrs die Probleme nicht löst, sondern bestenfalls verlagert. Ziel muß es daher sein, die Zahl der in der Stadt fahrenden Autos zu verringern.

Erfahrungen zeigen, daß eine moderne, ökologisch orientierte Verkehrspolitik keinen Widerspruch zur Stärkung der Wirtschaft darstellt, vielmehr wirkt sich der Gewinn an Lebensqualität und das sich positiv wandelnde Image der Stadt auch in dieser Richtung stimulierend aus.

## Rahmenplan für eine ökologisch orientierte Verkehrsentwicklung der Stadt Leipzig

---

### Präambel

Eine Stadt funktioniert durch eine Vielzahl interner und interregionaler Austauschbeziehungen. Diese Beziehungen erzeugen Verkehr als Mittel zum Zweck. Die Planung der Verkehrsentwicklung darf daher den Verkehr nicht als eine selbstständig zu entwickelnde Größe betrachten, sondern muß ihn dem komplex zu begreifenden Ziel der bestmöglichen Lebensqualität der Stadt unterordnen.

### I. Grundsätze

#### § 1

- (1) Verkehr ist in vielfältiger Weise für die Lebensqualität in einer Stadt problematisch. Oberstes Ziel jeder Stadtentwicklungsplanung muß es daher sein, alle notwendigen Verkehrsströme gemäß den Interessen aller betroffenen Bürger rationell zu gestalten sowie das Verkehrsaufkommen insgesamt tendenziell zu begrenzen.
- (2) Der motorisierte Individualverkehr ist aufgrund seiner erheblichen negativen Umweltauswirkungen das Hauptproblem des Stadtverkehrs. Ein menschengerechtes Verkehrskonzept läßt sich daher nur verwirklichen, wenn die Zahl der insgesamt in der Stadt fahrenden Autos auf ein verträgliches Maß begrenzt wird.
- (3) Der öffentliche Verkehr sowie der nichtmotorisierte Individualverkehr sind zu fördern. Dabei ist der motorisierte Individualverkehr als finanzielle Stütze für den öffentlichen Verkehr heranzuziehen.

### II. Verkehrsvermeidung

#### § 2 Vermeidung innerstädtischen Verkehrs

- (1) Die Attraktivität der Subzentren - insbesondere der alten Ortskerne - ist durch eine geeignete Bauleitplanung zu fördern. Dabei muß sowohl eine Konzentration von Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen als auch ein Erhalt von Arbeitsplätzen erreicht werden.
- (2) Die Mischung von Wohnen und Arbeiten in den Wohngebieten ist zu erhalten bzw. zu fördern. Lediglich objektiv (d.h. auch unter Berücksichtigung des "Standes der Technik")<sup>1)</sup> störendes Gewerbe ist auszusiedeln.

- (3) Für Investitionsvorhaben mit zu erwartender verkehrserzeugender Wirkung verpflichtet sich die Stadt, im Zusammenhang mit den üblichen Verwaltungsverfahren eine UVP durchführen zu lassen.

### § 3 Durchgangsverkehr

- (1) Durchgangsverkehr durch die Stadt Leipzig auf dem Straßenweg ist durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden. Dazu gehört die Verbindung bestehender Umgehungsstraßen außerhalb der Stadt.

## III. Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs

### § 4 Neubau, Ausbau und Instandsetzung von Straßen<sup>\*2)</sup>

- (1) Das Straßennetz ist zu sanieren. Dabei sind die unter § 9 (1) und § 13(1) genannten Maßnahmen zu berücksichtigen.
- (2) In allen übrigen Bereichen ist eine flächenhafte Verkehrsberuhigung, vor allem durch konstruktive und gestalterische Maßnahmen, durchzusetzen. Dabei soll die Straße wieder stärker als Lebens- und Aufenthaltsbereich des Menschen zur Wirkung kommen
- (3) Ein Neu- oder Ausbau von Straßen darf nur in begründeten Ausnahmefällen erfolgen. Voraussetzung dafür ist u.a. eine im Zusammenhang mit den üblichen Verwaltungsverfahren durchzuführende UVP.
- (4) Ein Neu- oder Ausbau darf nicht
- zur Durchschneidung großflächiger Grünzonen führen
  - die Trennung von Wohngebieten zu angrenzenden Parks oder Waldgebieten verstärken
  - zum Abriß überwiegend bebauter Straßenzüge führen
  - zu einem zusätzlichen Verkehrsangebot für den mIV führen, d.h., daß in den entlasteten Gebieten in gleichem Maße Straßenrückbauten durchgeführt werden müssen.

### § 5 Innenstadt

- (1) Innerhalb des Promenadenringes hat der Fußgänger absoluten Vorrang und es ist nur Anlieferverkehr (außerhalb der Geschäftszeiten), Verkehr von Notdienstleistungen, Anwohnern und Radverkehr zulässig. Begründete Ausnahmen sind möglich und kostenpflichtig.
- (2) Nutzungen, die zwangsläufig motorisierten Individualverkehr entgegen Abs.(1) bedingen, sind innerhalb des Promenadenringes auszuschließen.

## § 6 Parkraum

- (1) Jeder private Fahrzeugbesitzer hat das Recht auf einen fahrzeuggebundenen Parkplatz in angemessener Nähe zu seiner Wohnung. In Gebieten mit einer starken Überlagerung durch gebietsfremde Parknutzung ist die Anwohnerbevorrechtung durchzusetzen.
- (2) Der ausgewiesene öffentliche Parkraum wird flächendeckend durch einen entsprechenden kommunalen Betrieb bewirtschaftet. Dabei ist ein gestaffeltes Gebührensystem einzuführen. (Gebühren mit der Entfernung zum Zentrum abnehmend)
- (3) Innerhalb des Promenadenringes sind Parkplätze, außer derer für Bewohner, schrittweise zu beseitigen. Ausnahmen sind für spezielle Gebäude (wie z.B. Hotels) möglich, wenn die Parkflächen direkt vom Ring aus zugänglich sind. Solche Parkflächen dürfen jedoch nicht für eine Fremdbenutzung offenstehen.
- (4) Unmittelbar außerhalb des Promenadenringes sind sehr begrenzt Parkflächen für Besucher der City zur Verfügung zu stellen.
- (5) Ein leistungsfähiges Parken und Reisen - Netz mit attraktiven Übergangsmöglichkeiten zum ÖPNV ist zu schaffen.

## § 7 Abgaben und Beschränkungen \*3)

Es ist zu prüfen, inwieweit die Nutzer des motorisierten Individualverkehrs durch kommunale Abgaben an den von Ihnen verursachten Kosten beteiligt werden können.

## IV. Förderung des ÖPNV

### § 9 Stadt- und Straßenbahn \*4)

- (1) Das vorhandene Straßenbahnnetz ist zu sanieren. In diesem Zusammenhang ist der Verkehrslärm durch entsprechende Maßnahmen zu vermindern. Die Gleise sind möglichst auf ein separates, begrüntes Gleisbett zu legen.
- (2) Bei der Planung neuer Trassen sind den Kriterien kurze Wege und leichte Zugänglichkeit zu den Haltestellen sowie Erlebniswert der Fahrt besondere Bedeutung beizumessen.
- (3) Der Fahrzeugbestand ist schrittweise zu erneuern. Dabei ist auf die Einführung behindertengerechter Fahrzeugtypen zu achten. Die vorhandene Wagenkastenbreite von 2.20 m und der Einrichtungsbetrieb werden beibehalten.
- (4) Durch entsprechende Verkehrsregelungen ist dem Straßenbahnverkehr der Vorrang zu geben, um die Reisegeschwindigkeit zu erhöhen.

- (5) Durch eine dichte Zugfolge, ausreichendes Sitzplatzangebot sowie guten Informatoinsservice ist die Attraktivität des ÖPNV zu verbessern.
- (6) Vorhandene Netzlücken im Straßenbahnnetz sind zu schließen und Erweiterungen vorzusehen.

#### § 8 S-Bahn

- (1) Zur attraktiven Vernetzung des Umlandes mit der Stadt ist ein modernes, kurzrhythmiges S-Bahnnetz aufzubauen. Nötigenfalls sind dafür die vorhandenen Eisenbahntrassen auszubauen.
- (2) Zur Verkürzung der Nord-Süd-Relation erfolgt die unterirdische Verbindung von Hauptbahnhof und Bayrischem Bahnhof mit Gleisen sowohl für den Nah- als auch für den Fernverkehr.

#### § 10 Busverkehr

- (1) Der Busverkehr bedient vorwiegend tangentielle Verbindungen im Stadtrandbereich.
- (2) Ein weiterer Ausbau von tangentialen Verbindungen im innerstädtischen Bereich ist zu prüfen

#### § 11 Verkehrsverbund

Alle öffentlichen Verkehrsmittel der Stadt und des Umlandes sind durch einen Verkehrs- und Tarifverbund aufeinander abzustimmen. Dabei ist das Ballungsgebiet Merseburg - Halle - Bitterfeld mit zu berücksichtigen.

#### § 12 Tarife im ÖPNV

- (1) Durch die Tarifgestaltung ist der ÖPNV - auch unter Berücksichtigung sozial schwächerer Schichten - gegenüber dem MIV eindeutig zu bevorzugen.

### V. Förderung des nichtmotorisierten Individualverkehrs

#### § 13 Fußgänger\*5)

- (1) Der Fußgänger genießt in der Verkehrsplanung gegenüber allen anderen Verkehrsarten grundsätzlich den Vorrang.
- (2) Gehwege müssen grundsätzlich tabu sein für parkende Autos und den Fahrradverkehr. Die Gehwege müssen eine eindeutige und klare Schutzfunktion für die schwächsten Verkehrsteilnehmer haben. Wo Gehwegparken noch erlaubt ist, wird es schrittweise beseitigt.



- (3) Ausgewählte Straßenzüge (auch außerhalb des unmittelbaren Stadtzentrums) mit einer Konzentration von Handels- und Dienstleistungseinrichtungen sind zu Fußgängerzonen umzuwandeln.
- (4) Die Überquerung von Straßen erfolgt ebenerdig in möglichst kurzen Abständen. Vorhandene Fußgängerunterführungen und -brücken sind durch niveaugleiche Übergänge zu ergänzen. Dabei sind kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen anzustreben und Überquerungshilfen vorzusehen.
- (5) Das vorhandene Stadtgrün ist zu einem zusammenhängenden Netz von Grünzonen auszubauen, die für Fußgänger und Radfahrer attraktive Wegeverbindungen darstellen.

#### § 14 Radverkehr

- (1) Die vorhandenen Radverkehrsanlagen sind grundhaft instanzzusetzen. Die in den letzten beiden Jahrzehnten zugunsten des Autoverkehrs entstandenen Unterbrechungen sind zu beseitigen.
- (2) Die Anlage neuer separater Radverkehrsanlagen auf Straßen mit höheren Geschwindigkeiten als 30 km/h ist durchzusetzen. Dabei ist Radfahrstreifen (eingefärbte Radbahn auf Fahrbahnniveau im Fahrbahnbereich der Vorzug gegenüber Bordsteinradwegen einzuräumen.
- (3) Die Querungsmöglichkeiten von Hauptstraßen sind durch Radampeln, Markierung von eingefärbten Radfurten, Aufstellflächen vor den Pkw's u.ä. sicherer zu gestalten.
- (4) Es ist ein Netz spezieller mit Wegweisung versehener Radtrassen einzurichten, mit denen unter Ausnutzung vorhandener Anlagen, Nebenstraßen und Grünzonen attraktive Verbindungen insbesondere für Berufsverkehr und Naherholung erschlossen werden.
- (5) Umwege für den Radverkehr (z.B. durch abgehängte Straßen, Einbahnstraßen, Beschilderung und Markierung) sind weitgehend zu beseitigen.
- (6) Das Angebot geeigneter Abstellrichtungen bei Einkaufsstätten, öffentlichen Gebäuden und Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs sind entscheidend zu verbessern. Bei der Umgestaltung des Hauptbahnhofes ist die Einrichtung einer Fahrradstation für Aufbewahrung, Vermietung und Reparatur vorzusehen. Es sind gut ausgerüstete Bike and ride-Anlagen mit günstigen Übergangsbeziehungen zum ÖPNV zu schaffen.
- (7) Die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im öffentlichen Nahverkehr sowie bei der Reichsbahn sind zu erleichtern und zu erweitern.

## Erläuterungen

\*1) Ballungen von Marktketten und Gewerbeeinrichtungen am Rande der Stadt, das beweisen westliche Städte, bergen große soziale, ökologische und verkehrstechnische Probleme, die zu der Zerstörung der Einzelhandelsstruktur in den Wohngebieten führt, immensen Flächenbedarf darstellt und Verkehr erzeugt, der ob der Lage der Zentren (mit öffentlichen Verkehrsmitteln kaum erreichbar) mit dem Auto erfolgt.

\*2) Nach der notwendigen Sanierung des Straßenhauptnetzes sind in dem historisch gewachsenen Straßennetz nur behutsame Erweiterungen vorzunehmen, um 1. Die Möglichkeit der Umfahrung des Zentrumsringes zu schaffen und 2. Um große Gebiete vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Die Notwendigkeit tangentialer Verbindungen in der Stadt zur wirksamen Entlastung des zentralen Bereiches und zur Ermöglichung flächenhafter Verkehrsberuhigung in den Stadtteilen wird anerkannt, darf aber auf keinen Fall als hochleistungsfähige, sechsspurige Stadtautobahn, wie derzeit geplant /4/, durchgeführt werden, weil:

1. eine Stadtautobahn eine erhebliche Erweiterung des Angebotes für den Individualverkehr darstellt und damit wiederum verkehrserzeugend wirkt,

2. eine Stadtautobahn in höchstem Maße stadtunverträglich ist, zumal wenn sie in -1 -Ebene ohne Abdeckelung, also im Einschnitt, oder als Hochstraße geführt wird,

3. den Abriß ganzer Straßenzüge erforderlich macht und damit die historisch gewachsene Stadtstruktur gefährdet,

4. zur erheblichen Zerstörung der Grüngebiete (besonders Nordtangente im Bereich Rosental, die Gottge) beiträgt, in ebenerdiger Ausführung zu Abholzung in großem Maße führen würde, zur Verlärmung der Waldgebiete und einer Trennung der erst zusammenhängenden Biotope führt. Bei einer Ausführung als Tunnel kommt es durch Grundwasserabsenkung zur Entwässerung und erheblichen Störung der Vegetation.

5. wird bei der Projektierung eine hohe Entwurfsgeschwindigkeit zugrundegelegt, vergrößern sich automatisch die Abstände der Anschlußstellen, die laut Planung niveaufrei durchgeführt werden müßten. Dadurch entstehen längere Wege, also wiederum Verkehr. Aus diesem Grunde ist es auch fraglich, ob es zu einer wirklichen Entlastung des zentralen Bereiches kommen kann, wenn es an wichtigen Einfahrtsstraßen gar keine Anschlußstellen gibt.

Außerhalb des Straßenhauptnetzes, auf dem die zulässige Geschwindigkeit höchstens 50 km/h betragen sollte, werden die Wohngebiete vom Durchgangsverkehr befreit und verkehrsberuhigt. Als erste Maßnahme dazu wird die Vorfahrtsregelung innerhalb der Wohngebiete grundsätzlich so verändert, daß rechts vor links gilt und das Tempo wird auf

Tempo 30 herabgesetzt. Um eine Aufwertung des Lebensraumes Straße zu erreichen und das niedrigere Tempo durchzusetzen sind bauliche Veränderungen im Straßenraum vorzunehmen.

\*3) Hier kann auf die Erfahrungen anderer Städte zurückgegriffen werden. Einige Beispiele:

- Befahren der inneren Stadtbereiche nur bei Besitz einer Fahr- oder Umweltkarte der Verkehrsbetriebe (Stockholm)
- Erhebung einer kommunalen Straßensteuer (Singapur)
- In mehreren niederländischen Städten ist geplant, Autos in den Hauptberufszeiten das Fahren nur zu gestatten, wenn eine Belastungsabgabe bezahlt wird.
- nach einem erfolgreichem Modellversuch in Bergen wurde in 70 weiteren norwegischen Städten eine Stadteinfahrtsgebühr eingeführt.
- Rückerstattung des Fahrgeldes im Einzelhandel (Köln)
- Mit Zimmeranmietung im Hotel-Tageskarte für ÖPNV (Hamburg)
- Eintrittskarten für Massenveranstaltungen, Messen, Konzerte etc. berechtigen zur Fahrt mit Bahn und Bus /5/

\*4) Der öffentliche Personennahverkehr ist als Hauptträger des städtischen Verkehrs zu gestalten. Neben einem attraktiven S-Bahnssystem ist das Straßenbahnnetz durch eine grundlegende Modernisierung sowohl der Trassierung als auch des Fahrzeugparks in eine Qualität zu versetzen, die eine echte Alternative zum privaten Autoverkehr darstellt. Mögliche Maßnahmen werden in der Verkehrssatzung erläutert.

Eine unterirdische Führung der Straßen-/Stadtbahn wird abgelehnt, weil:

1. der Bau mit immensen Kosten verbunden ist, die das Defizit des ÖPNV weiter vergrößern würde (Mit den Mitteln für 1km unterirdische Strecke können 10km Stadtbahnstrecke gebaut werden; 1 Meter würde 100 000 DM kosten /6/)
2. es mit bedeutend höheren Betriebskosten verbunden ist, (Aufwendungen für Rolltreppen, Licht, Reinigung und bauliche Unterhaltung)
3. es zu längeren Umsteigewegen und -zeiten führt,
4. die Straßenbahn aus dem Straßenbild verschwindet (aus dem Auge - aus dem Sinn)
5. die Stationen durch die Tiefenlage schwerer zugänglich werden, was besonders für Alte, Behinderte und Mütter mit Kindern von Nachteil ist,
6. das Fahrerlebnis erheblich beeinträchtigt wird,
7. sich die Stadt mindestens für 15 Jahre in eine Baustelle verwandelt,

8. die Wirksamkeit dieser Maßnahme frühestens anderthalb Jahrzehnte nach Baubeginn zum tragen kommt,

9. Tunnel- und unterirdische Bahnsteiganlagen auf Grund der Kriminalität, besonders in verkehrsschwachen Zeiten ein Sicherheitsrisiko darstellen.

10. die Behinderung durch den motorisierten Verkehr, auch durch andere Maßnahmen verringert werden kann.

\*5) Besonderes Augenmerk muß dem nichtmotorisierten Verkehr gelten. In Wohngebieten ist durch die Schaffung von Mischverkehrsflächen in Verkehrsberuhigten Bereichen der klassische Straßenquerschnitt zu Gunsten einer gleichberechtigten Nutzung durch die Verkehrsteilnehmer aufzuheben.

Durch die Schaffung fußgängerfreundlicher Wegeverbindungen kann das Gehen in der Stadt lohnend gemacht werden. Das betrifft sowohl Maßnahmen in Wohngebieten und Grünanlagen als auch stadtzentrumnahe Gebiete. Nach dem Beispiel der Lister Meile in Hannover könnte durch den Aufbau von Fußgängerbereichen mit hoher Konzentration von Einzelhandelsgeschäften Fußgängerverbindungen von den Vorstädten in die City geschaffen werden.

Ein entsprechender Umbau der Wintergarten/ Rosa Luxemburgstraße, der Kreuzstraße, der Nord bzw. der Dr-Kurt-Fischer-Straße oder des Petersteinweges könnten dem Stadtzentrum eine neue Dimension geben.

\*\*\*\*\*

Bei der Planung, Vorbereitung und Durchführung von Baumaßnahmen im Verkehrsbereich oder bei der Planung von Veränderungen in der Verkehrsorganisation ist seitens der kommunalen Behörden ohne Ausnahme, wie im Bundesbaugesetz vorgeschrieben, die Beteiligung der Bürger und Initiativen zu suchen. Diese sind frühzeitig in den gesamten Planungsprozeß einzubeziehen. Zu diesem Zweck sind bei den entsprechenden Ämtern Mittel und Beauftragte für Öffentlichkeitsarbeit einzuplanen. Einwände und Vorschläge von Bürgern und Initiativen sollten den Stadtverordneten als Anlage zu den Beschlußvorlagen zur Kenntnis gegeben werden.

\*\*\*\*\*

Quellen:

- /1/ G. Johne u.a., Generalverkehrsplan der Stadt Leipzig, Büro für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig, Leipzig 1987
- /2/ zitiert bei J. Lautenbach, Zur Entwicklung des Stadtverkehrs und der Lärmsituation in Städten, in: DDR - Verkehr, Berlin 20(1987) 11, S.340 - 342
- /3/ Nach Angaben der Leipziger Polizei auf Anfrage
- /4/ Generalverkehrsplan der Stadt Leipzig (siehe /1/), Überarbeitungsstand 1990
- /5/ Dieter Seilfried, Gute Argumente. Verkehr, Verlag C.H. Beck München, München 1990
- /6/ zitiert bei Martin Röhrleef, Nahverkehr in Hannover - Das Stadtbahnkonzept, in: Hannorad extra, ADFC, Hannover 1990

### Sofortmaßnahmen

1. Verkehrsberuhigung in Wohngebieten  
-Einführung von flächendeckend Tempo 30  
-Veränderung des Vorfahrtsprinzips zu Gunsten einer rechts-vor-links-Regelung
2. Erarbeitung eines Maßnahmenprogramms zur schnellstmöglichen Befreiung der Innenstadt vom privaten Kfz-Verkehr, Abbau der Parkplätze in diesem Bereich und Umwidmung dieser Flächen.
3. Im Zuge der Tarifveränderungen im ÖPNV ist ein verändertes Tarifsystem zu entwerfen, welches alle Verkehrsmittel (Straßenbahn, S-Bahn, Bus) einbezieht, das Umland einbindet und eine Umweltkarte (im Abo mit entsprechendem Rabatt) vorsieht. Eintrittskarten bei Großveranstaltungen und der Messeausweis berechtigen zur Fahrt im ÖPNV.
4. Auf dem Hauptstraßennetz gilt mit Ausnahme der niveaufreien neuen F 2/95 höchstens Tempo 50. Die Tempo 60-Regelungen im Stadtbereich, insbesondere in Haupteinkaufsstraßen wie K.-Liebknecht-Straße, G.Schumannstr. und die teilweise existierenden Tempo 70-Regelungen (Arno-Nitzsche-Str. ,Schleußiger Weg) u.s.w. werden aufgehoben.
5. Konsequente Ahndung von Falschparkern
6. Bei Sanierungsarbeiten im Straßenbahnnetz kommt die Großverbundplatte nicht mehr zur Anwendung.
7. Es ist ein Sofortprogramm zu erarbeiten, um die Straßenbahn zu beschleunigen und die Behinderung durch den motorisierten Verkehr zu verhindern. (Trennungsmarkierungen und Überfahrerschutz vor Kreuzungen).