



ADFC Leipzig e.V. Peterssteinweg 18,
04107 Leipzig

Stadt Leipzig
Verkehrs- und Tiefbauamt
04092 Leipzig

Peterssteinweg 18
04107 Leipzig

Tel. 0341 | 22 54 03 13
Fax 0341 | 22 54 03 14
info@adfc-leipzig.de
www.adfc-leipzig.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
FG

07.03.2014

Öffnungszeiten:
Di. – Do. 14 – 18 Uhr

Stellungnahme zum Stadtentwicklungsplan (STEP) Verkehr und öffentlicher Raum

Steuernummer:
231/140/16837/K081

1. Vorwort

Der öffentliche Raum ist die gemeinsame Grundlage des gesellschaftlichen Lebens. Er zeichnet sich durch eine individuelle Gestaltung und Nutzung aus. Ausgangspunkt der Planung ist der Mensch mit seinen unterschiedlichen Bedürfnissen und Anforderungen an den öffentlichen Raum. Mit dem „STEP Verkehr und öffentlicher Raum“ sollen die Ziele, Ansprüche und Maßnahmen zur Erreichung bzw. zum Erhalt hochwertiger Räume mit verkehrlicher Nutzung definiert werden. Der tatsächliche und zur Erreichung der Klimaschutzziele politisch gewollte Zuwachs des Radverkehrs muss sich in weit stärkerem Maße als bislang im „Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum“ widerspiegeln. Im Folgenden macht der ADFC Vorschläge, wie sich dieser Anspruch besser als im bisher vorliegenden Entwurf erreichen ließe.

Bankverbindung

Sparkasse Leipzig
IBAN:
DE27860555921131131661
BIC: WELADE8LXXX

Sie erreichen uns mit
öffentlichen
Verkehrsmitteln
wie folgt:
Haltestelle Münzgasse
TRAM 10, 11

2. Gliederung und Inhalt

Der ADFC Leipzig macht folgende Vorschläge zur Gliederung und zu den Inhalten des STEP:

- Das Unterkapitel „Straßen und Plätze als Lebensraum“ (bisher Gliederungspunkt 4.4) ist grundlegend mit dem öffentlichen Raum beschäftigt und sollte daher erster inhaltlicher Teil nach der Einleitung (also nunmehr Kapitel 2.) sein. Hierzu ist es notwendig, diesen „Lebensraum“ aus Sicht der Stadt zu definieren und in einem zweiten Schritt den nachgeordneten Verkehr in diesen Gesamtzusammenhang einzuordnen. Bisher bleibt unbeantwortet, welche Kriterien einen lebenswerten Raum ausmachen und wie diese Kriterien evaluiert werden.

- Das Kapitel „Beteiligung der Öffentlichkeit an der Verkehrsplanung“ (bisher 2.), ist in „Beteiligung der Öffentlichkeit an der Gestaltung des öffentlichen Raums“ umzubenennen. Der öffentliche Raum beinhaltet den Themenkomplex Verkehr.
- Im Kapitel „Übergreifende Themen“ (bisher 4.) wird lediglich der Wirtschaftsverkehr näher beleuchtet, weitere übergreifende Themen wie Freizeitverkehr und Einkaufsverkehr fehlen. Auch Aussagen zu Zielwerten und Besonderheiten des Berufsverkehrs können hier erläutert werden.
- Der STEP nimmt in seinem Entwurf keinen Bezug auf die Fachgutachten und nur einen geringen Bezug auf den BürgerInnenwettbewerb „Ideen für den Stadtverkehr“. Es wird nicht deutlich, welche Rolle in der weiteren Planung die hineinkopierten Beiträge aus dem Wettbewerb spielen sollen. Dies sollte bereits in Kapitel 2 erläutert werden (Beteiligung der Öffentlichkeit).
- Der Entwurf des STEP bietet bisher keinen Raum für einzelne visionäre Projekte, wie zum Beispiel einen städtebaulich attraktiven Bahnhofsvorplatz, die Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf dem Promenadenring auf ein stadtvträgliches Mindestmaß, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit oder eine Neufindung des öffentlichen Raumes durch und für die Menschen.

3. Ziele des STEP

Die bisherigen Zielwerte für den Umweltverbund sind im STEP zu gering angesetzt:

- Die Ausgangslage nach SrV 2008 bildet den aktuellen Modal Split nicht adäquat ab. Die Kommunale BürgerInnenumfrage 2012 weist bereits auf eine starke Veränderung des Nutzungsverhaltens hin. Bei Beachtung des Trends und der geplanten Maßnahmen muss für den Umweltverbund ein Wert von 75% im Jahr 2025 angenommen werden. Dies verteilt sich auf 25% ÖPNV (siehe Fokus 25 der LVB, Projekt Citytunnel Leipzig und Strategie MDV), 30% Fuß- und 25% Radverkehr. Die vorliegenden im Entwurf anvisierten Werte des STEP sind aus diesem Grund außerordentlich unambitioniert.
- Eine differenzierte Betrachtung der Modal-Split-Werte nach Zielen (Freizeit, Arbeit, Einkaufen etc.) ist für Zielwerterhebungen ebenso unabdingbar. Sind diese Zielwerte klar definiert, lassen sich die Maßnahmen auch zielgerichtet umsetzen und bilden eine Grundlage für Abwägungs- und Entscheidungsprozesse.
- Verschiedene Trends, wie die Ausweitung von CarSharing, die Umgestaltung und Nachverdichtung der Haltestellen sowie eine Taktverdichtung der LVB, die Bindung der Schüler und Schülerinnen sowie der Studierendenschaft an den ÖPNV durch das MDV-Vollticket, sowie Auswirkungen des Citytunnels und die Begrenzung von Stellflächen für KFZ, stützen das Ziel 75% Umweltverbund am Modal Split.

Evaluationen und Weiterentwicklung:

- Ziel ist die methodische Erhebung und systematische Dokumentation von Daten, um die Untersuchung, das Vorgehen und die Ergebnisse nachvollziehbar und überprüfbar zu machen. Die Bewertung erfolgt durch den Vergleich der ermittelten Ist-Werte mit vorher explizit festgelegten, operationalisierten und begründeten Soll-Werten anhand festgelegter Indikatoren. Wenn das Ziel auch für die Stadtverwaltung ist, dann ist eine Evaluation und nicht ein Monitoring anzustreben.
- Mögliche Indikatoren der Evaluation: Besitzquoten Rad/PKW/MDV-Abo, Fahrgastzahlen ÖPNV, Mietpreisentwicklung für Ladenlokale/Büros/Wohnungen,

Investitionen in den ÖPNV/Radverkehr/Straßenbau, Bußgelder, Verkehrsunfälle, Bevölkerungsentwicklung (insbesondere an Hauptverkehrsstraßen), Fahrradbügel, PKW-Stellplätze im öffentlichen Raum, Zufriedenheiten (Radfahrbedingungen, ÖPNV, Fußverkehr) ...

- Eine Evaluation der Ziele des STEP ist unabdingbar. Dies sollte einerseits durch die SrV erfolgen (auch im Jahr 2023) und andererseits durch die jährliche kommunale Bürgerumfrage. Hierbei sind die Kriterien zu erweitern, dies betrifft bspw. Fragen zu den Gründen der Nutzung/Nichtnutzung von Verkehrsmitteln und die Zufriedenheit mit selbigen. Zur Evaluation gehört ebenfalls die Einordnung der Maßnahmen in die Ziele (inwiefern haben sich der Modal Split und die Verkehrsbelegung durch die Umsetzung einer Maßnahme verändert, entspricht die Änderungen den Zielen).
- Eine Evaluation des öffentlichen Raumes ist bei jedem Straßenumbau notwendig. Die Aufteilung des Raumes vor der Maßnahme und nach der Maßnahme ist mit einer vergleichenden Graphik darzustellen. In einer kurzen Erläuterung wird die Neuaufteilung des öffentlichen Raumes begründet. Das knapp gefasste Evaluationsergebnis wird Bestandteil einer jeden Ratsvorlage.

4. Öffentlicher Raum

- Sämtliche Ausstattungsgegenstände sind im „Multifunktionsstreifen“ neben der mindestens 3 m breiten Gehbahn anzuordnen. Hierzu zählen neben Verkehrsschildern, Litfaßsäulen, Bäumen, Hecken und Strommasten auch Fahrradbügel und PKW-Stellplätze.
- Die Städtebauliche Bemessung ist Grundlage aller Planungen und bei allen Beschlussvorlagen des Stadtrates und des Verwaltungsausschusses aufzuführen. Sollte von der Dimensionierung 30-40-30 abgewichen werden, so ist dies in den Vorlagen zu begründen.

5. Leitlinien für einzelne Verkehrsarten

5.1 Fußverkehr

Der Fußverkehr ist die grundlegendste menschliche Fortbewegungsform. Die Aufenthalts-Qualität einer Stadt spiegelt sich in der Frequenz des Fußgängerverkehrs wider. Vereinfacht formuliert gilt: Je mehr Fußverkehr, desto hochwertiger ist der öffentliche Raum gestaltet. Dementsprechend werden bei jedem Straßenum- und -neubau zunächst immer die Belange und Bedürfnisse des Fußverkehrs nach Stand der Technik (RASt und EFA) erfüllt, bevor andere Verkehrsarten Raum zugewiesen bekommen.

- Das durchgehende Fußwegeband ist grundsätzlich mindestens 3 m breit und wird beidseitig durch einen Sicherheitsstreifen von mindestens 0,5 m gesäumt.
- „Bettel“ampeln (Bedarfsampeln) an Knoten sind unzulässig. LSA werden anhand der Raumkanten und Wegebeziehungen errichtet. Hierzu bieten sich Gehwegnasen an.
- „Schlippen“ und Gassen sind für den Fußverkehr zu erhalten und barrierefrei zu gestalten.
- Straßengeländer sind Barrieren für den Fußverkehr und signalisieren die Bevorrechtigung des MIV. Straßengeländer sind im Sinne einer fußgängerfreundlichen Stadt zu vermeiden und abzubauen.

5.2 Radverkehr

- Die integrierte Stadtentwicklung bei gleichzeitiger Verbesserung der Bedingungen des Radverkehrs benötigt Zuständige für den Radverkehr in jedem Amt der Verwaltung.. Ihre Vernetzung kann innerhalb der AG-Rad stattfinden.
- Der Ausbau des Radnetzes ist ein zentrales Element zur Förderung des Radverkehrs in Leipzig. Neben den sehr wichtigen innerstädtischen Lückenschlüssen, ist eine in Zukunft deutlich forcierte Planung und Errichtung von Radverbindungen zu gewährleisten. Hierbei ist die Einordnung in das übergeordnete Radfernwegenetz nötig, welches im Punkt „Einbindung in das übergeordnete Verkehrsnetz“ innerhalb des STEP noch vollständig fehlt.
- Radschnellwege
 - Um über weitere Distanzen zügig voranzukommen, brauchen Radfahrende Wege, auf denen sie möglichst ungehindert von kreuzendem Verkehr fahren können und FußgängerInnen mit gleichmäßigem Tempo zügig und sicher überholen können. Erste Ansätze für Radschnellwege bzw. grüne Radrouten gibt es mit dem Gohliser Bahnbogen, den Radwegen südlich des Bayerischen Bahnhofs und dem Parkbogen Ost. Weitere Radschnellwege sind anzustreben.
 - Der Parkbogen Ost ist als Maßnahme in den STEP Verkehr und öffentlicher Raum sowie den Radverkehrsentwicklungsplan aufzunehmen.
 - Der Gohliser Bahnbogen wurde hingegen in den projektierten Neubau von Radverkehrsverbindungen aufgenommen. Hier regt der ADFC Leipzig eine barrierefreie Verbindung von Norden direkt in den Leipziger Hauptbahnhof hinein an, um die geplante Fahrradstation und die Bahnsteigebene ebenerdig anzuschließen.
- Radverkehr ist auch Wirtschaftsverkehr. Beispielweise lassen sich mit Lastenrädern kostengünstig Lasten transportieren. Hierzu sind entsprechende Bedingungen, z.B. ausreichend breite Radfahrstreifen, zu schaffen.
- Ein wichtiger Punkt zur Förderung des Radverkehrs ist neben baulichen Maßnahmen die Information, Kommunikation und vor allem die Fahrradkultur. Hierzu gilt es, durch regelmäßige Veranstaltungen wie etwa das Stadtradeln und vor allem durch einen offenen Diskurs ein radfahrfreundliches Klima in Leipzig zu erzeugen.
- Fahrradstraßen sind kostengünstige Maßnahmen der Radverkehrsförderung. Die Gestaltung der Fahrradstraßen hat so zu erfolgen, dass auch anderen Verkehrsteilnehmenden die Bevorrechtigung des Radverkehrs verdeutlicht wird, beispielsweise durch Piktogramme oder Farbverwendung auf der Fahrbahn.
- Die Zahlen für Radverkehrsunfälle sind von 2011. Es liegen die Zahlen für 2013 vor und sollten entsprechend in den STEP eingearbeitet werden.
- Das Radfahren ist ganzjährig zu ermöglichen. Die Stadt schafft daher in ausreichender Anzahl Fahrzeuge zur Räumung der Radwege an und setzt diese auch ein, so dass selbst bei Schnee und Eisglätte der Radverkehr nicht beeinträchtigt wird.
- Bei Straßenumbau- und -neubaumaßnahmen sind Leipziger Bügel in ausreichender Zahl am Fahrbahnrand nahe den Zielen (bspw. Hauseingänge) aufzustellen. In den Wohngebieten und Einkaufsstraßen sind Leipziger Bügel entsprechend der

Zielstellung Modal Split nachzurüsten. D.h. wenn 25 % der Wege mit dem Rad und maximal 25 % mit dem PKW zurückgelegt werden sollen, dann sind etwas mehr Fahrradstellplätze als PKW-Stellplätze zu schaffen.

- Die Stadt setzt sich für eine Stärkung und Förderung von Fahrradverleihsystemen (BikeSharing) insbesondere bei Spezialrädern wie etwa Lastenräder ein.
- Bei der Ermittlung der Leistungsfähigkeit der Knoten sind alle Verkehrsarten zu berücksichtigen. Neben dem indirekten Linksabbiegen ist immer auch die Möglichkeit des direkten Linksabbiegens an allen Knoten für Radfahrende im Stadtgebiet zu ermöglichen. Die Leistungsfähigkeit der Knoten ist bei der Planung für alle Verkehrsarten zu ermitteln.

5.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Der Öffentliche Nahverkehr muss stärker gefördert werden:

- Der mittlere Haltestellenabstand wird auf maximal 420 m reduziert, hierzu sind zusätzliche Haltestellen vordringlich in dicht bebauten Stadtquartieren neu einzurichten.
- Ein Sonderprogramm „barrierefreie Haltestellen“ soll dazu beitragen, dass zeitnah Haltestellen für mehr Menschen im öffentlichen Straßenraum sichtbar, nutzbar und attraktiver werden. Das Haltestellenkap am Fahrbahnrand mit angehobener Radspur soll dabei als Standardlösung angewandt werden.
- Sämtliche Straßenbahnhaltestellen sind mit dynamischer Fahrgastinformation (DFI) auszustatten. Haltestellen, bei denen die DFI fehlen, werden nachträglich ausgestattet. Das gilt insbesondere für die Linien 3 und 4.
- Separate Gleiskörper sind in angebauten Straßen ab einer Straßenraumbreite von mehr als 35 m möglich. Ist diese Straßenraumbreite nicht gegeben, werden Kfz-Verkehr und Straßenbahn gemeinsam geführt. In lokalen und örtlichen Geschäftsstraßen (vgl. STEP Zentren) wird die Straßenbahn mit angemessener Geschwindigkeit geführt.
- Alle Straßenbahnen in Leipzig fahren Mo – Sa von 6 – 18 Uhr im 10-min-Takt, das gilt auch für Lützschena/Stahmeln und die Karl-Heine-Straße.
- Die Stadt Leipzig erhöht ihre Zuweisung an die LVB auf 60 Mio. Euro/Jahr.
- Bei der Neuanschaffung von Straßenbahnen wird neben der 100%-Niederflurigkeit auch auf entsprechende Dimensionierung (Sitzplätze) nach Zielstrategie 2025 geachtet, wonach die LVB 2025 mehr als 180 Mio. Fahrgäste jährlich befördern werden.
- Die Wartebereiche der Haltestelle „Hauptbahnhof“ werden verbreitert. Perspektivisch erfolgt eine Erweiterung um 2 Gleise.

5.4 Motorisierter Individualverkehr

Der MIV ist stadtverträglich abzuwickeln und muss ggf. Einschränkungen in Relation zu den Verkehrsarten Fuß, Rad und ÖPNV hinnehmen:

- Die Fahrspurbreite ist so schmal wie möglich zu planen und soll im Hauptstraßennetz 3,25 m grundsätzlich nicht überschreiten, im Nebenstraßennetz wird eine Fahrspurbreite von max. 2,75 m angestrebt.
- Knoten sind so gering wie nur irgend möglich zu dimensionieren. Dies kommt vor

allem der Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie der Verkehrssicherheit zu Gute.

- Als Qualitätsstufe der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr wird D angestrebt.
- Kfz-Parken ist Privatangelegenheit und auch so zu handhaben. Die Verwaltung achtet darauf, dass Stellplätze in angemessener Zahl entsprechend den Zielstellungen des „STEP Verkehr und öffentlicher Raum“ entstehen. Besonders im Gewerbe und Einzelhandel im Kernstadtbereich wird auf Stellplatzablässe gedrängt. Werden PKW-Stellplätze abgelöst, wird die Ablösesumme überwiegend dem Umweltverbund zur Verfügung gestellt.
- Die Dichte und Länge des Hauptstraßennetzes ist gemäß der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) zu prüfen und durch Herabstufung zu reduzieren. In Abschnitten können auch Plätze mit besonderer Aufenthaltsqualität auf ehemaligen Hauptverkehrsstraßen entstehen, bspw. vor der Stadtbibliothek, in der Berggartenstraße auf Höhe Lützowstraße.
- Alle Straßen, die nicht als Hauptverkehrsstraßen nach RIN eingeordnet sind, werden mit Tempo 30 und „rechts vor links“ geregelt.

5.5 CarSharing

- CarSharing muss als eigenständiges Thema behandelt werden.
- Die Stadt Leipzig setzt sich aktiv für CarSharing-Stationen im öffentlichen Raum ein.
- Im Kernstadtbereich beträgt der Abstand zwischen den CarSharing-Stationen maximal 300 m Luftlinie.
- Die Stadt Leipzig richtet ein dichtes Netz von Mobilitätsstationen ein.
- CarSharing ist eine Ergänzung der Verkehrsarten des Umweltverbundes und soll diese nicht verdrängen sondern stärken. Daher ist das stationsbezogene CarSharing dem Modell „Car2go“ vorzuziehen.
- In der Stadtverwaltung wird der Fahrzeugpool ämterübergreifend genutzt und durch externes CarSharing ergänzt.
- Die Stadtverwaltung erarbeitet ein Konzept „CarSharing“, welches auf privates und kommerzielles CarSharing detailliert eingeht.

6. Handlungsfelder für eine stadtverträgliche Mobilität

6.1 Verkehrssparsame Stadtstrukturen

Oberstes Ziel der Verkehrsplanung ist die weitestgehende Verkehrsvermeidung. Eine zentrale Maßnahme der Verkehrsvermeidung ist es, die Nahmobilität in Wohn- und Mischgebieten zu fördern:

- Kleinteilige Nahversorgungsstrukturen. Diese sind – wo nicht vorhanden – zu schaffen und zu erhalten, das gilt insbesondere für Gewerbe- und Einzelhandelseinheiten bis 200 m² in Misch- und Wohngebieten.
- Höhere Nutzungsmischung. Dies erfordert bspw. auch Geschosswohnungsbau mit Gewerbeeinheiten im Erdgeschoss und Wohnungen in den Geschossen 1 – 4 in

den Gründerzeitvierteln.

- Nachverdichtung. In weiten Teilen der Gründerzeitviertel gibt es noch Brachflächen. Diese sind vorrangig zu bebauen, wo erforderlich, mit Kitas und Schulen, andernfalls auch mit Freisitzflächen, Parks, Gärten, oder Spielplätzen.

6.2 Multimodalität und Mobilitätsmanagement

Die Verknüpfung verschiedener Fortbewegungsformen soll stärker beachtet und gefördert werden:

- Hierzu gehört die Weiterentwicklung des Fahrradstadtplanes zu einem im 2-Jahres-Rhythmus herausgegebenen integrierten Mobilitäts-Stadtplan, der Angaben zum Fußgängerverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Bahnverkehr und CarSharing und ihrer Verknüpfungspunkte enthält. Dieser bildet einen Teil der Angebote zum Mobilitätsmanagement für NeubürgerInnen.
- Die Stadt Leipzig richtet eine Stabsstelle „Mobilitätsmanagement“ ein, diese besteht aus mindestens 2 Planstellen.
- Fahrradparker (Fahrradbügel) und Kombitickets sind für alle genehmigungspflichtigen Veranstaltungen zu beauftragen. Einrichtungen der Stadt (Zoo, Oper, Gewandhaus) nutzen das Kombiticket, auch um ihren Gästen eine angenehme und kostengünstige Anreise zu ermöglichen sowie den Parkdruck zu verringern und eine Vorzeigewirkung (Image) zu erzeugen.

6.3 Verkehrsmanagement

- Wichtiges Ziel des Verkehrsmanagements ist die Entlastung der zentrumsnahen Bereiche und Wohngebiete vom Durchgangsverkehr. Hierzu ist auch mit Pfortnerung des stadteinwärtigen Kfz-Verkehrs durch LSA zu arbeiten, insbesondere im Süden von der A72/B2, in der Georg-Schumann-Straße ab Pittlerstraße und in der Lützner Str. ab Kiewer Straße.
- In verkehrsschwachen Zeiten sind LSA abzuschalten.
- Der ÖPNV ist grundsätzlich zu bevorzugen.
- Das betriebliche Verkehrsmanagement ist durch die Stadt Leipzig zu unterstützen, das gilt insbesondere für Jobtickets.

6.4 Verkehrssicherheit

- Die Stadt Leipzig führt Kampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch bzw. unterstützt dahingehend Organisation. Kampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit richten sich vordringlich an Erwachsene, insbesondere AutofahrerInnen.
- Auf die Markierung von Mittelstreifen wird zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verzichtet.
- Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Benutzungspflichtige Hochbordradwege werden den rechtlichen Bestimmungen angepasst.

7. Wirtschaftsverkehr

Wirtschaftsverkehr wird überwiegend mit den Verkehrsarten Fuß, Rad, ÖPNV und PKW

abgewickelt. Es sollen daher nur Maßnahmen für den Wirtschaftsverkehr mit LKW und Transportern gesondert formuliert werden:

- Be- und Entladen am Zielort soll dadurch ermöglicht werden, dass insbesondere in Geschäftsstraßen entsprechende Flächen und Kurzzeitparkplätze eingerichtet werden.
- Es wird ein Masterplan erarbeitet, der die Verlagerung von LKW-Fahrten mit Dieselantrieb auf andere Antriebe besonders für den Kernstadtbereich zum Ziel hat. Komponenten des Masterplans sollten neben der „Güterstraßenbahn“ auch Cargobikes, Hybrid-LKW etc. sein.

8. Besondere Mobilitätsbedürfnisse

Folgende Maßnahmen sind hinsichtlich besonderer Mobilitätsbedürfnisse notwendig:

- Kreuzungsbereiche werden grundsätzlich mit Gehwegnasen gestaltet. Es erfolgt eine Absenkung des Bordes auf 3 cm. Damit Gehwegnasen nicht als Parkflächen missbraucht werden, sollen diese bspw. mit Fahrradparkern ausgestattet werden.
- Besonders in von Fußgängerverkehr stark frequentierten Straßen sind in fußläufigen Abständen Sitzgelegenheiten zu schaffen.
- Vor Schulen und Kindergärten gilt grundsätzlich maximal Tempo 30, die Anordnung von VZ 325 (Spielstraße) ist zu prüfen.
- Einfahrten sind mit glatten Oberflächenbelägen und ohne Absenkungen zu gestalten.
- Fahrradparker sind am Fahrbahnrand aufzustellen.

9. Ausgewählte besondere Problemfelder

9.1 Promenadenring

Der Promenadenring ist wieder als ein Ort mit hoher Aufenthaltsqualität zu gestalten. Die historische Linné-Anlage ist zu erweitern, Radverkehr muss um den gesamten Promenadenring in beiden Richtungen legal möglich sein. Mit kurzfristigen Maßnahmen wie der Markierung von Radfahrstreifen an entsprechenden Stellen soll zumindest Rechtssicherheit für den Radverkehr geschaffen werden.

9.2 Bundesgesetzgebung und Fördermittelpraxis/Einwirken auf den Gesetzgeber

- Die Stadt Leipzig setzt sich für die Änderung monodimensionaler Förderkriterien für Verkehrsinfrastruktur, wie z.B. Führung von Straßenbahnen auf besonderem Bahnkörper nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, in städtebaulich verträgliche, den Zielen des STEPs entsprechende Kriterien auf Landes-, Bundes- und Europaebene ein. Dazu werden u.a. existierende Gremien und Kooperationen wie Sächsischer Städte- und Gemeindetag, Deutscher Städtetag, EUROCITIES, Partnerstädte, Koopstadt genutzt sowie neue Partnerschaften gesucht.
- Die Stadt setzt sich für ein Folgegesetz zur Förderung der ÖPNV-Infrastruktur ohne separaten Gleiskörper ein.


10. Fazit

Der derzeitige Entwurf beschreibt den aktuellen Ist-Zustand aus Sicht des VTA und genügt der Zielstellung der Akquirierung von Fördermitteln. Eine perspektivische Stadtentwicklung lässt sich mit dem vorliegenden Entwurf jedoch nur schwer angehen, da visionäre Entwicklungen und neuere Entwicklungen im Bereich Verkehr nicht berücksichtigt werden. Um als Grundlage für zukünftige Planungen zu dienen, muss der STEP aber zwangsläufig Ziele formulieren, die sich stark vom derzeitigen Ist-Zustand unterscheiden. Aus Sicht des ADFC Leipzig ist es zwingend notwendig, die Stadtplanung vom öffentlichen Raum her zu denken, in den die Verkehrsplanung untergeordnet integriert werden muss.

Mit freundlichen Grüßen



Friedemann Goerl
Vorstand des ADFC Leipzig



Alexander John
Vorstand des ADFC Leipzig