



Stellungnahme

Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum

Leipzig 22. Mai 2014

Vorbemerkung:

Anspruch des STEP – Verkehr und öffentlicher Raum ist das Setzen von „anspruchsvollen, überprüfbaren und realistischen Zielen“ für die Mobilitätsentwicklung in Leipzig. Hierbei sollen Wechselwirkungen mit anderen Fachplanungen berücksichtigt werden.

Ferner sollen gleichwertige Mobilitätschancen „gesichert“, umweltverträglicher Verkehr gefördert und der Wirtschaftsstandort Leipzig „gefördert“ werden.

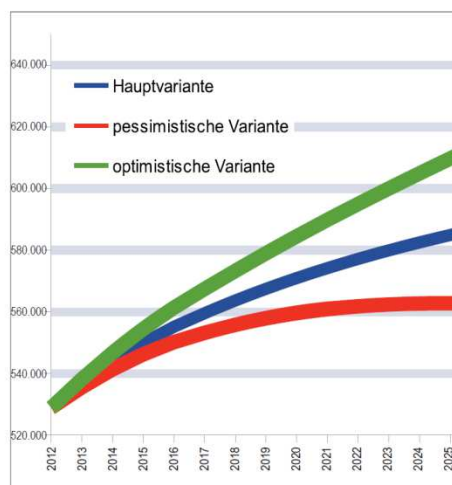
Hierzu stellen wir folgendes fest und regen folgende Änderungen an:

Teil I – Zusammenfassung

1. Rahmenbedingungen

a. Bevölkerungsentwicklung

Stetiges Bevölkerungswachstum seit 2000. Nach Zensus 2011 betrug die Zahl der Einwohner 520.800.



Ursächlich für den Bevölkerungszuwachs waren Wanderungsgewinne, die 2011 und 2012 mit einem Saldo von +9.000 bzw. +11.000 ihren bisherigen Höhepunkt erreichten und sich auf die Jahrgänge im Ausbildungsalter konzentrierten. Unabhängig davon nahm die Altersgruppe der über 70-jährigen zu, von 64.000 im Jahr 2002 auf 88.600 im Jahr 2011 (+38 %).

Die aktuelle Bevölkerungsvorausschätzung des Amtes für Statistik und Wahlen geht

von einer Zunahme der Bevölkerung von 2012 bis 2025 um 56.500 auf 585.000 Einwohner in der Hauptvariante aus (562.000 Ew. in der unteren, 608.000 Ew. in der oberen Variante).

Teil II - Stellungnahme FDP-Fraktion

1. Zu: Rahmenbedingungen

a. Bevölkerungsentwicklung

Die statistische Erfassung des Ist-Zustandes ist im Rahmen der durchschnittlichen statistischen Abweichungen als zutreffend anzusehen.

Die Festlegung auf die „mittlere Bevölkerungsprognose bis 2025“ ist aus Sicht der FDP-Fraktion jedoch zu kritisieren. Bereits die Planungen im Kita- und Schulbereich haben gezeigt, dass Entwicklungen in deutlich kürzeren Zeiträumen auftreten können, welche mit der den Prognosen zugrundeliegenden Extrapolation nicht korrespondieren.

Dieser Fehler sollte im Rahmen des STEP – Verkehr nicht wiederholt werden.

Insbesondere ist für einen Zeitraum von etwa 10 Jahren keine ernstzunehmende Prognose in einem Bereich mit derart vielen Faktoren, Variablen und Akteuren zu stellen. Die FDP-Fraktion schlägt vor, eine vierte Variante zur Bevölkerungsprognose zwischen der Hauptvariante und der optimistischen Variante in den Planungen zu berücksichtigen.

Richtig ist indes die grundsätzliche Schlussfolgerung, dass innerhalb des Prognosezeitraums von einem erhöhten Maß an Verkehr zu rechnen sein muss. Das Wachstumspotential Leipzigs konzentriert sich maßgeblich in den Außenbereichen der Stadt, da im Zentrum die möglichen Potentiale weitgehend ausgeschöpft sind. Dies bedeutet, dass jegliche Verkehrsströme in den Großraum Innenstadt

zunehmen werden.

b. Verkehrsmittelwahl

Leipzig beteiligt sich an der alle fünf Jahre, zuletzt 2008 durchgeführten Erhebung „Mobilität in Städten“ (SrV), die wichtige Aufschlüsse über die Verkehrsteilnahme, das Verkehrsverhalten und die Verkehrsmittelwahl der Leipziger gibt. Eine Auswahl der Ergebnisse wurde in der Broschüre „Unterwegs in Richtung Zukunft“ veröffentlicht. Danach wurden **2008 knapp 40 % aller Wege in Leipzig (Gesamtverkehr) mit dem Auto zurückgelegt**, 27 % zu Fuß, 19 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln und 14 % mit dem Fahrrad. Nach starken Zuwächsen in den 1990er Jahren war der Anteil des Autoverkehrs seit 2003 wieder rückläufig. **Leipzig liegt damit im Mittelfeld vergleichbarer deutscher Großstädte**, in einzelnen Städten werden aber auch höhere Fahrrad- oder ÖPNV-Anteile erreicht. In den Außen- und Siedlungsgebieten Leipzigs – nicht jedoch in den Großsiedlungen – sowie insbesondere in den Umlandgemeinden liegt der Anteil des Kfz-Verkehrs weit über dem Leipziger Durchschnitt. Die durchschnittliche Reiseweite im Gesamtverkehr lag 2008 bei 6,4 km, im Leipziger Binnenverkehr bei 4,2 km je Weg, eine Entfernung, die im Grundsatz noch gut mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann. **Fast 50 % aller Kfz-Wege waren kürzer als 5 km, mit steigender Tendenz.**

c. Integriertes Verkehrsmodell

Das Verkehrs- und Tiefbauamt erstellt in regelmäßigen Abständen Analysen und Prognosen der Verkehrsströme im Straßenhauptnetz und auf den Linien der öffentlichen Verkehrsmittel (Querschnittsbelastungen). Die aktuelle Verkehrsprognose, deren Ergebnisse in den Kapiteln 5.3 (ÖPNV) und 5.4 (MIV) dargestellt sind, beruht auf der Bevölkerungsvorausschätzung von 2009, die in der Hauptvariante einen Bevölkerungsanstieg auf 540.000 Einwohner

bis zum Jahr 2025 annahm. Die inzwischen „optimistischere“ Prognose einer um rund 8 % höheren Bevölkerungszahl und die Anpassung an die Zensusergebnisse für 2011 sind darin noch nicht berücksichtigt. Im Prognosezeitraum ist daher jetzt von einem etwas höheren Verkehrsaufkommen auszugehen, als im integrierten Verkehrsmodell angenommen; insbesondere die erwartete Entlastung des Straßenhauptnetzes dürfte etwas geringer ausfallen. Aufgrund zeitlicher, teils räumlicher und altersspezifischer Differenzierungen kann jedoch nur näherungsweise davon ausgegangen werden, dass sich diese Erhöhung gleichmäßig auf alle Straßenabschnitte und ÖPNV-Linien verteilen wird.

2. Übergreifende Themen

„Das Ziel gleichwertiger Mobilitätschancen gilt auch für Bürgerinnen und Bürger mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen, insbesondere auch für Kinder, für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen. Ihnen soll eine sichere, selbstbestimmte und gleichberechtigte Teilnahme am Verkehrsgeschehen ermöglicht werden.

Die Berücksichtigung von Mobilitätseinschränkungen muss bei allen Verkehrsarten ansetzen. Bei Um- und Neugestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum sind die Belange mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer regelmäßig zu berücksichtigen. Wichtige Gesichtspunkte sind

- die **barrierefreie Gestaltung des Straßen- und Wegenetzes** in der gesamten Stadt, einschließlich eines engmaschigen Angebots von barrierefreien Querungsmöglichkeiten,
- die **Erleichterung der Orientierung** für Menschen mit Sehbehinderungen, u.a. durch kontrastreiche Gestaltung von Verkehrsanlagen,
- die **Schaffung geeigneter Wege und Abstellmöglichkeiten für Mobilitätshilfen** und Fahrzeuge von mobilitätsbehinderten Menschen,
- die Berücksichtigung von besonderen Mobilitätsbedürfnissen auch bei temporären Verkehrsraumeinschränkungen,
- die **Erhöhung der Verkehrssicherheit** für schwächere Verkehrsteilnehmer.

Die uneingeschränkte und selbständige Nutzbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel ist zu gewährleisten; die Barrierefreiheit für Fahrzeuge und Haltestellen soll so zügig wie möglich umgesetzt werden.

2. Übergreifende Themen

Die Erhöhung der Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer greift aus Sicht der FDP-Fraktion zu kurz. Ziel muss es sein, die Sicherheit für ALLE Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

Zu: Verkehr umweltverträglich gestalten

Nach Aussage des STEP Verkehr belegt Leipzig im Ranking der leisesten Städte mit mehr als 250.000 Einwohner den dritten Platz (Vgl.: Städtelärmranking 2011, GEERS-Stiftung/Fraunhofer IBP). Ebenso wird darauf hingewiesen, dass „Verkehrslärm immer stärker als Belastung wahrgenommen“ wird. Individuelles Wahrnehmen kann nicht mit dem Anspruch wissenschaftlich-objektiver Kriterien einhergehen.

Dennoch soll auch „in Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen auf Grundlage von Einzelfallprüfungen Tempo 30 angeordnet werden“. Die Begründung für dieses Instrument ist laut STEP Verkehr, dass hier keine Abhängigkeit von einem Finanzierungsvorbehalt gegeben ist. Weshalb die Lärmemissionen von Straßenbahnen in diese

Die Behindertenbeauftragte der Stadt sowie der Behindertenbeirat und Interessenvertretungen von Behindertengruppen sind in die für sie bedeutsamen Planungen einzubeziehen.

Die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen sind bei der Gestaltung von Verkehrsanlagen angemessen zu berücksichtigen. Es ist nach Wegen zu suchen, sie in den Planungsprozess einzubinden.“,

Überlegungen Eingang finden, erschließt sich der FDP-Fraktion nicht.

Nach Auffassung der FDP-Fraktion zieht sich die Verwaltung hier auf den bequemsten, aber nicht auf einen Weg zurück, der die Interessen aller Verkehrsteilnehmer und Lärmbetroffenen in einen ausgleichenden Einklang bringt.

Die FDP-Fraktion fordert, dass vor einer Durchsetzung von Tempo 30 zuerst eine qualifizierte Analyse der Vor- und Nachteile für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für den Wirtschaftsverkehr, inklusive der wahrscheinlichen Ausweichwege des MIV durchgeführt wird. Ebenso muss geprüft werden, ob eine Änderung in der Kategorisierung der betreffenden Straße notwendig wird. An diesem Verfahren müssen Anwohner und Grundstückseigentümer beteiligt zu werden. Diese Maßnahmen inklusive der Analyse haben dem Stadtrat in Form einer Vorlage zur Entscheidung vorgelegt zu werden.

Die Vermeidung von Verkehr bzw. die Wahl des Verkehrsmittels durch die Bürger sollte nach Ansicht der FDP-Fraktion nicht politisch durch Sanktionen gesteuert werden. Die politischen Akteure sollten auf die Entwicklung reagieren und die benötigten Strukturen schaffen – nicht erzieherisch auf den Bürger einwirken.

Wir lehnen eine Festlegung auf einen „Modal-Split“ als Zielwert nicht grundsätzlich ab. Die Debatte sollte aber ohne ideologische Scheuklappen erfolgen und der Entwicklung folgen. Angebote statt Schikane!

Ferner soll nach STEP-Verkehr die Minderung der Luftschadstoffbelastung durch eine weitere Ausgestaltung

3. Leitlinien für einzelne Verkehrsarten

a) Fußverkehr

„Der Fußverkehr ist durch Sicherung ausreichend breiter und gut begehbarer Gehwege, qualitätvollen Ausbau des straßenunabhängigen Fußwegenetzes, Abbau von Barrieren sowie durch **Verkehrsberuhigung der Wohngebiete** und durch Anlage und Erweiterung von fußgängerfreundlich gestalteten Bereichen im

der Umweltzone weitergeführt werden. Hier ist explizit und umfassend darzulegen, welche Maßnahmen die Stadtverwaltung sich vorstellt und welche Folgen die einzelnen Maßnahmen haben werden.

3. Zu: Leitlinien für einzelne Verkehrsarten

Die FDP-Fraktion spricht sich für eine gleichgewichtete Beachtung der Interessen der Verkehrsteilnehmer aus. Hierbei muss beachtet werden, dass kein Verkehrsteilnehmer sich ausschließlich mit nur einem Verkehrsmittel fortbewegt, sondern die Wahl seines Verkehrsmittels von unterschiedlichen Erwägungen beeinflusst, trifft. Eine einseitige Verkehrspolitik zugunsten einiger Verkehrsarten lehnen wir ab.

a) Fußverkehr

Das Schaffen eines attraktiven Angebotes für alle Verkehrsteilnehmer ist wichtig und richtig.

Das konsequente Ahnden von Parkverstößen ist es im Grundsatz auch. Dennoch wird die Verwaltung aus Sicht

Stadtzentrum und in den Stadtteil- und Wohngebietszentren besonders zu fördern.

Das **städtische Fußverkehrskonzept aus dem Jahr 1997** ist auf der Grundlage einer sorgfältigen Analyse des Ist-Zustandes fortzuschreiben. Insbesondere soll dabei ein funktional differenziertes engmaschiges Wegenetz entwickelt werden.

Für eine sichere, ebenerdige und möglichst umwegfreie Querung von Hauptverkehrsstraßen, nicht nur an Knotenpunkten, sind je nach örtlicher Situation Lichtzeichenanlagen, Fußgängerüberwege oder andere **Querungshilfen einzurichten.**

Auch die Gestaltung des Bahnkörpers, Bordabsenkungen und eine Führung der Kraftfahrzeuge im Pulk können einen Beitrag leisten.
Bei der **Planung und Schaltung von Lichtsignalanlagen sind die Belange des Fußverkehrs** (Lage der Fußgängerfurt, Umlaufzeit, Freigabezeiten) in der Abwägung **gleichwertig zu berücksichtigen.**

Radverkehr und Fußverkehr sind nach Möglichkeit zu entflechten.
Ausgenommen davon sind Straßen und Plätze, die als verkehrsberuhigte Bereiche oder für eine Nutzung nach dem Prinzip „Shared Space“ vorgesehen sind.
Ein- und Ausfahrten sind so zu gestalten, dass der Vorrang der Fußgänger deutlich wird.

Verstöße gegen die Parkdisziplin, insbesondere das Gehwegparken und das Parken in Einmündungsbereichen und an Querungsstellen sind konsequent zu ahnden.

Der städtische Winterdienst ist so durchzuführen, dass Fußgänger, auch wenn sie in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, im Winter mobil bleiben können.
In stark frequentierten öffentlichen Räumen sind in angemessenen Abständen zum Ausruhen geeignete Sitzgelegenheiten anzubieten.“

der FDP-Fraktion ihrer Verantwortung nicht gerecht, ein parkplatzorientiertes Umfeld zu schaffen bzw. die Schaffung durch Dritte hinreichend zu unterstützen, welches den Nutzern des MIV Parkverstöße zu vermeiden überhaupt erst zumutbar ermöglicht.

Eine vermehrte Notwendigkeit durch die Anordnung von „verkehrsberuhigten Bereichen“ oder Tempo 20- bzw. Tempo 10-Zonen sehen wir nicht.

Eine gleichwertige Berücksichtigung der Belange von Fußgängern bei der Planung und Schaltung von Lichtsignalanlagen muss aus Sicht der FDP-Fraktion zwingend berücksichtigen, dass ggf. daraus resultierende Standzeiten von Autos an Ampeln eine Belastung durch Luftschadstoffe sowie auch durch Lärm anfahrender Fahrzeuge zur Folge haben kann.

Ziel muss es sein die Flüssigkeit des Verkehrs zu optimieren statt einzelne Verkehrsarten zu diskriminieren!

b) Radverkehr

„Der Stadtrat hat mit dem Radverkehrsentwicklungsplan 2010-2020 folgende Ziele beschlossen:

Steigerung des Radverkehrsanteils an den täglichen Wegen der Leipziger auf 20 % im Jahr 2020, Senkung des Risikos, beim Rad fahren durch einen Unfall schwer verletzt oder getötet zu werden, bis 2025 (gegenüber 2002) um 25 %, Erhöhung der Zufriedenheit der Bevölkerung mit den Radverkehrsbedingungen.

Das im Radverkehrsentwicklungsplan enthaltene Haupt-Radroutennetz ist schrittweise umzusetzen. Bei allen Maßnahmen an Straßen (Neubau, Umbau, Reparaturen, Markierungen) ist in Abwägung mit den Belangen der anderen Verkehrsarten, insbesondere auch des Fußgängerverkehrs, zu prüfen, ob und wie Verbesserungen für den Radverkehr möglich sind.

In angebauten Hauptnetzstraßen soll der Radverkehr i.d.R. auf Radfahr- oder Schutzstreifen, unter bestimmten Bedingungen auch auf baulichen Radwegen geführt werden, wo dies nicht möglich ist sowie im übrigen Netz bei Tempo 30 (oder geringer) im Mischverkehr, bei starkem Radverkehr auch auf Fahrradstraßen.

Die für den Alltagsverkehr bedeutsamen Elemente des Radroutennetzes und sonstigen Radverkehrsanlagen sollen zu jeder Tages- und Jahreszeit sicher und komfortabel befahrbar und frei von Hindernissen sein.“

c) ÖPNV

„Der **öffentliche Personennahverkehr** ist in seinen Funktionen als mobilitätssichernde Grundversorgung und als umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr mit dem Ziel der barrierefreien Nutzbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen **auszubauen**. Der Nahverkehrsplan der Stadt bildet dafür den verbindlichen Rahmen.

Im Rahmen des Verkehrsverbundes ist die Verknüpfung aller Verkehrsträger zu einem integrierten Verkehrssystem weiter zu optimieren.

b) Radverkehr

Den Ausbau des Radwegenetzes und die Beseitigung von Problemstellen und Netzlücken begrüßt die FDP-Fraktion ausdrücklich. Sofern Radverkehr straßenbegleitend organisiert werden soll, sind Radfahrerschutzstreifen - außer in begründeten Einzelfällen - grundsätzlich Radwegen vorzuziehen.

Dazu gehören eine übersichtliche Tarifgestaltung und eine nutzerfreundliche Informations- und Kommunikationsstrategie sowie optimierte Umsteigebeziehungen durch abgestimmte Fahrpläne und attraktive Umsteigeknoten mit kurzen Wegen.

Durch langfristige Strategien zur Fortentwicklung eines hochwertigen öffentlichen Nahverkehrs sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, dass **bis 2025 mindestens 23 % aller Wege in der Stadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden**. Dazu dienen weitere Angebotsverbesserungen mit attraktiven Tür-zu-Tür-Reisezeiten, eine Investitionsoffensive zur Modernisierung von Fahrzeugen und Infrastruktur sowie die marktorientierte Weiterentwicklung der Produkte und Tarife.

Der öffentliche Nahverkehr ist auf das im Stadtentwicklungsplan Zentren festgelegte Gefüge der Stadtteilzentren auszurichten. Bei der Realisierung neuer Wohnstandorte und Gewerbegebiete haben Standorte in guter Zuordnung zu vorhandenen bzw. geplanten Haltepunkten des Schienenverkehrs Vorrang. Das Nahverkehrssystem soll darüber hinaus die Abwicklung von Großveranstaltungen ermöglichen.

Eine Angebotsverbesserung ist vor allem dort notwendig, wo noch eine ungenügende Marktdurchdringung besteht, z.B. in einigen zentrumsfernen Bereichen sowie bei der Feinerschließung einiger Quartiere.

Das radial orientierte Straßenbahnnetz ist unter Beachtung wirtschaftlicher Aspekte zu erhalten und bedarfsorientiert auszubauen. Stark frequentierte Straßenbahnstrecken sind mit weitgehend flächenhafter oder zeitlicher Separierung vom Radverkehr und vom Kfz-Verkehr zu führen.

Streckenerweiterungen sind im Hinblick auf ihren verkehrlichen Nutzen und ihre Umsetzbarkeit zielgerichtet zu untersuchen.

Mit dem Umbau und Ausbau des Straßenbahnnetzes sich bietende Chancen für eine hochwertige Revitalisierung von Straßenräumen sind mit Maßnahmen der Stadtgestaltung eng zu verzahnen.

Im Interesse einer Erhöhung der Beförderungsqualität und zur Sicherung einer effizienten Betriebsführung sind die Möglichkeiten zur Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Die Steuerung von Lichtsignalanlagen ist dabei besonders auf Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit sowie auf die Erreichbarkeit der Haltestellen auszurichten. Bei Konflikten mit anderen Verkehrsarten sind die Belange des öffentlichen Verkehrs mit besonderem

c) ÖPNV

Eine Finanzierung des ÖPNV durch eine allgemeine Abgabe aller Leipziger Bürger lehnen wir ab. Auch ein moderner ÖPNV muss sich ohne eine ungerechte Belastung für alle Bürger, gleichgültig ob sie den ÖPNV nutzen oder nicht, realisieren lassen. Bei grober Schätzung auf Grundlager der aktuellen LVB-Geschäftszahlen hätte jeder Leipziger rund 250 Euro pro Jahr zu zahlen. Das bedeutet für eine vierköpfige Familie eine Belastung von 1.000 Euro im Jahr, auch wenn sie das Angebot des ÖPNV nicht in Anspruch nehmen wollen oder mangels bedarfsgerechter Angebote können.

Der ÖPNV wird im Übrigen durch die LVV bereits heute aus den Mitteln der Leipziger Bürgerinnen und Bürger subventioniert.

Der Vorsatz, den ÖPNV durch bessere Netze und nutzerfreundliche Telematik etc. attraktiver zu machen, findet die ausdrückliche Unterstützung der FDP.

Gewicht zu berücksichtigen.

Investitionsschwerpunkte (Fahrzeuge, Haltestellen) sind so zu setzen, dass das Ziel eines barrierefreien öffentlichen Nahverkehrs mittelfristig erreicht wird.

Erweiterte Möglichkeiten der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, z.B. durch ein Umlagesystem, sind zu prüfen und öffentlich zu diskutieren.“

d) Motorisierter Individualverkehr

Der **motorisierte Individualverkehr** ist zur Verbesserung der Lebensbedingungen, im Interesse der Stadtentwicklung und der Gesundheit der Bewohner – jedoch unter Beachtung des Wirtschaftsverkehrs – **auf ein stadtverträgliches Maß zu beschränken**. Dies ist sowohl durch Förderung der umweltfreundlichen Alternativen als auch durch verkehrslenkende Maßnahmen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Prioritäten bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen und ein zielgerichtetes Parkraummanagement umzusetzen. Bei der Mittelverwendung für den Straßenbau haben Straßenabschnitte mit hohem Instandhaltungs- oder Aufwertungsbedarf Priorität. **Bei der Bestimmung von Prioritäten ist außerdem zu berücksichtigen, ob das Stadtzentrum entlastet, die Bedingungen für den ÖPNV verbessert oder die Verkehrsberuhigung von Wohngebieten und eine stadtgerechte, kommunikationsfördernde Straßenraumgestaltung ermöglicht wird.** Die im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (SEKo 2020) benannten Schwerpunkträume und Handlungsprioritäten sind zu beachten. Bei jedem Straßenausbau bzw. -neubau sind Entlastungswirkungen anzustreben. Wesentliche Bestandteile des Straßenhauptnetzes sind der äußere Autobahnring, die überwiegend radial verlaufenden Bundes- und Staatsstraßen, die zur Verbindung der Radialen und zur Entlastung von sensiblen Stadtquartieren wichtigen äußeren Tangentialverbindungen sowie das innere Tangentenviereck. Es ist zu prüfen, in welchen Teilabschnitten die bisherigen Planungen für einen Mittleren Ring noch umgesetzt werden sollen. Im Stadtraum innerhalb des Tangentenvierecks wurden die angestrebten Verkehrsreduzierungen durch den Bau des Tangentenvierecks ermöglicht. **Durch organisatorische Maßnahmen ist sicherzustellen, dass die erreichte**

d) Motorisierter Individualverkehr

„Der Motorisierungsgrad in Leipzig liegt unter dem Durchschnitt der meisten vergleichbaren deutschen Städte und unter den Werten für Deutschland insgesamt und für das Leipziger Umland.“

Dennoch soll der motorisierte Individualverkehr weiter beschränkt werden. Das „stadtverträgliche Maß“, welches hierfür als Referenz dienen soll, ist nicht definiert. Somit muss davon ausgegangen werden, dass die Zuschreibung dessen, was „stadtverträglich“ ist, politisch und nicht anhand objektiv-wissenschaftlicher Kriterien geschehen wird. Hinzu kommt, dass davon auszugehen ist, dass in Zukunft ca. 90% aller Bundesbürger einen Führerschein haben werden. Dies ist insbesondere auf eine erhöhte Altersmobilität zurückzuführen. Die Maßnahmen im Entwurf

Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens trotz neuer städtebaulicher Projekte im innerstädtischen Bereich auch langfristig erhalten bleibt. Die künftige Straßengestaltung ist auf den verbleibenden Verkehr auszurichten. Der Promenadenring ist Hauptsammelstraße für den zentralen Bereich der Stadt. Er soll stadträumlich aufgewertet werden und den Bedürfnissen des Fußgänger- und Radverkehrs verstärkt Rechnung tragen.

Parkraumangebot und Preisgestaltung werden zur Steuerung des Verkehrsaufkommens eingesetzt. Da im Stadtzentrum und an dessen Rändern ausreichend Parkmöglichkeiten vorhanden sind, soll bei Neubaumaßnahmen in diesem Bereich zukünftig ein größerer Teil der bauordnungsrechtlich geforderten Stellplätze abgelöst werden.

In Stadtquartieren, in denen die Nachfrage nach Parkraum deutlich über dem Angebot liegt, ist ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten und umzusetzen.

Private Quartiersgaragen sollen durch eine Reduzierung der kostenfreien Stellflächen im öffentlichen Raum unterstützt werden.

des STEP Verkehr fokussieren sich jedoch auf eine Nutzung des ÖPNV bzw. Rad oder Fuß im Bereich dieser Bevölkerungsgruppe.

Diese Schwerpunktsetzung lässt sich auch durch die Erkenntnis, dass in der Gruppe der Jugendlichen und jungen Erwachsenen eine größere Flexibilität in der Wahl der Verkehrsmittel zu beobachten ist, nicht begründen. Im Jahr 2002 nutzten rund 16% der über 75jährigen täglich das Auto. Im Jahr 2010 waren es bereits 22%. Nach einer Umfrage von Infas kündigten neun von zehn Befragten, welche mindestens 50 Jahre alt waren an, „so lange wie möglich“ Auto fahren zu wollen.

Diese Veränderung im Nutzungsverhalten von MIV wird mit dem STEP Verkehr in keiner Weise Rechnung getragen. Laut STEP Verkehr sind mehr als die Hälfte der Behinderten und Schwerbehinderten über 65 Jahre alt – sie gehören also genau zu jener Altersgruppe, welche zukünftig verstärkt den MIV nutzen will und wird. Der Mehrbedarf z.B. an Behindertenparkplätzen o.ä. bleibt dennoch vollkommen unberücksichtigt.

Auch das Vorhaben, die Nutzung des MIV auf 25% des Gesamtanteils zu drücken, spiegelt eine Ausblendung der Realitäten wieder, welche in der Zukunft mit nicht zu unterschätzender Wahrscheinlichkeit zu einem Verkehrskollaps in Leipzig führen würden.

Die „Unterstützung“ privater Verkehrsgaragen durch die Reduzierung kostenfreier Stellflächen im öffentlichen Raum ist inhaltlich zu begrüßen, wenngleich sie im Kontext der ideologisch durchtränkten Autofeindlichkeit dieses STEP zynisch ist, denn es heißt in letzter Konsequenz auch, dass Autofahrer in Leipzig verstärkt zur Kasse gebeten werden sollen.

„Alle Mobilitätsangebote sollen so verknüpft werden, dass die umweltfreundlichen Alternativen zum Auto deutlich werden und den Nutzern eine bewusste Verkehrsmittelwahl erleichtert wird.“

Diese Aussage unterstellt, dass die Bürger nicht in der Lage sind ihr Verkehrsmittel bewusst zu wählen und nur durch politische Steuerung ein Bewusstsein entwickelt wird. Diese Art der bevormundenden Volkserziehung lehnen wir ab!

Teil III. Stellungnahme Vereine und Verbände

a) FUSS e.V.

Forderungen

- Der Anteil des Umweltverbundes an den in der Stadt zurückgelegten Wegen soll bis 2025 auf ein Mindestziel von 70 % steigen (27 – 29 % Fußverkehr, 20 – 22 % Radverkehr, 23 – 25 % ÖPNV), langfristig wird eine weitere Steigerung angestrebt.

- „An zahlreichen Kreuzungen ermöglicht ein „Grüner Pfeil“ den rechtsabbiegenden Autofahrern das Einbiegen in die Straße auch bei für sie roter Ampel. Aus Perspektive der Fußgänger ist dies eine sehr problematische Verkehrsregelung. Häufig kommt es hierdurch zur Gefährdungen von Fußgängern – in dem Moment, wo diese durch die Fußgängerampel Grün erhalten, da dann oftmals ein rechts abbiegendes Fahrzeug zeitgleich die Fußgängerfurt erreicht oder aber bei stockendem Verkehr die Fußgängerfurt blockiert. Daher sollten alle „Grünen Pfeile“ überprüft und an Kreuzungen mit Fußgängerverkehr entfernt werden. Ohnehin wird der Nutzen des grünen Pfeils neuerdings auch aus Perspektive des motorisierten Verkehrs stark bezweifelt.“

- „Der Abstand von Querungsmöglichkeiten / -hilfen sollte im Regelfall 100 Meter nicht überschreiten.“

- „In diesem Sinne ist auch die gängige Art der Aufstellung von Werbeeinrichtungen auf Gehwegen zu überprüfen: Werbetafeln erzielen oft gerade dann die größte Aufmerksamkeit, wenn sich diese in wichtige Blickachsen quer stellen, damit aber Blickbeziehungen zwischen Fußgängern und anderen Verkehrsteilnehmern gefährlich behindern.“

- „Zebrastreifen sind als fußgängerfreundliche und kostengünstige Lösung vermehrt im Stadtgebiet einzusetzen. Dies gilt auch an schwächer belasteten Hauptverkehrsstraßen.“

- „Es ist ein stadtweites Aktionsprogramm „100 Zebrastreifen für Leipzig“ auszuarbeiten, welches auch dem Image des Fußverkehrs dienen soll. In den ersten beiden Jahren sind 30 Stück zu realisieren, in den

Bewertung FDP-Fraktion

- Ablehnung

- Ablehnung, ostdeutsches Erfolgsmodell des rücksichtsvollen Miteinanders!

- Ablehnung, fallspezifisch zu entscheiden

- Ablehnung, hinreichend geregelt

- Ablehnung, Querungshilfen durch sichere Mittelinsel bessere Wahl

- Ablehnung

folgenden drei Jahren weitere 70 Stück.“

- „Bitte ergänzen am Ende vierter Absatz (Beeinträchtigung durch parkende Autos): „Insbesondere sollen die Beeinträchtigungen aber durch bauliche Gestaltungen ausgeschlossen werden. Hierzu eignen sich beispielsweise das geschickte Aufstellen von Sitzbänken, Mülleimern, Fahrradbügel oder bei häufiger Missachtung auch das Abpollern.““

- Zustimmung

- „Große Knoten sollten bei Umbauten in ihrer Komplexität reduziert werden (Bsp: Bayrischer Platz). Dies kann durch Verzicht auf wenig belastete Fahrbeziehungen, schmale Fahrbahnen oder Temporeduktionen etc. geschehen. Damit verkürzen sich Räum- und Wartezeiten. Es ist ein „Durchsignalisieren“ des gesamten Knotenarms mit allen Teilfahrbahnen als Regelfall einzurichten (kein gebrochener Lauf bei aufeinanderfolgenden Furten).“

- Ablehnung

- In den nächsten fünf Jahren sind dazu 5 Modellprojekte zu entwickeln. Der Fachverband Fußverkehr schlägt folgende Ideen für kreative Stadträume vor:

- Ablehnung

- Campus Boulevard in der südlichen Karl-Liebknecht-Straße (HTWK)
- Kneipenmeile Gottschedstraße mit temporärer Sperrung des Verkehrs
- Shared Space als Modellprojekt – ggfs. auch informelle Form
- Flaniermeile
- Wichtige Haltestelle der Straßenbahn mit besonderer Gestaltung und Verkehrsberuhigung im Umfeld (bspw. an der Agentur für Arbeit oder Köhlerstrasse)

b) ADFC

Forderungen

- „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 Entwurf des STEP bietet bisher keinen Raum für einzelne visionäre Projekte, wie zum Beispiel einen

Bewertung FDP-Fraktion

- Zustimmung
(insbesondere Berufsverkehr)

- Ablehnung

städtebaulich attraktiven Bahnhofsvorplatz, die Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf dem Promenadenring auf ein stadtverträgliches Mindestmaß, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit oder eine Neufindung des öffentlichen Raumes durch und für die Menschen.“

- „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), 28% Fuß- und 22% 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.“

- „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.“

- „Straßengeländer sind Barrieren für den Fußverkehr und signalisieren die Bevorrechtigung des MIV. Straßengeländer sind im Sinne einer fußgängerfreundlichen Stadt zu vermeiden und abzubauen.“

- „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.“

- Radschnellwege

- „Der Parkbogen Ost ist als Maßnahme in den STEP Verkehr und öffentlicher Raum sowie den Radverkehrsentwicklungsplan aufzunehmen.“

- „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.“

- „In den Wohngebieten und Einkaufsstraßen sind Leipziger Bügel entsprechend der Zielstellung Modal Split nachzurüsten. D.h. wenn 22 % der Wege mit dem Rad und maximal 25 % mit dem PKW zurückgelegt werden sollen, dann sind etwas mehr Fahrradstellplätze

- Ablehnung

- Zustimmung

- Ablehnung (Regelwerke bundeseinheitlich!)

- Ablehnung

- Ablehnung

- Zustimmung (wo sinnvoll)

- Zustimmung (Ergänzung: Mitteleinsatz für Fußwege mindestens genauso wichtig!)

- neutral (bedarfsgerechte Lösungen finden)

als PKW-Stellplätze zu schaffen.“

- „Der mittlere Haltestellenabstand wird auf maximal 420 m reduziert, hierzu sind zusätzliche Haltestellen vordringlich in dicht bebauten Stadtquartieren neu einzurichten.“

- „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 Fahrspurbreite [für MIV] ist so schmal wie möglich zu planen und soll im Hauptstraßennetz 3,25 m grundsätzlich nicht überschreiten, im Nebenstraßennetz wird eine Fahrspurenbreite von max. 2,75 m 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 Stellplatzablöse gedrängt. Werden PKW-Stellplätze abgelöst, wird die Ablösesumme überwiegend dem Umweltverbund zur Verfügung gestellt.“

- „Alle Straßen, die nicht als Hauptverkehrsstraßen nach RIN eingeordnet sind, werden mit Tempo 30 und „rechts vor links“ geregelt.“

- „CarSharing muss als eigenständiges Thema behandelt werden.“

- „Im Kernstadtbereich beträgt der Abstand zwischen den CarSharing-Stationen maximal 300 m Luftlinie.“

- „CarSharing ist eine Ergänzung der Verkehrsarten des Umweltverbundes und soll diese nicht verdrängen sondern stärken. Daher ist das stationsbezogene CarSharing dem Modell „Car2go“ vorzuziehen.“

- „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.“

- „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

- Ablehnung (nicht finanzierbar, Taktzeiten werden unattraktiver)

- Ablehnung

- Zustimmung

- Ablehnung (besser bedarfsgerecht statt repressiv!)

- Ablehnung (Stellplatzablöse muss endlich zweckgebunden eingesetzt werden! für Stellplätze!)

- Ablehnung

- Zustimmung (da sowohl Teil des Umweltverbundes als auch Teil des MIV)

- Ablehnung (Einzelfallprüfung)

- Ablehnung! (Car2Go innovativ und nutzerfreundlich!)

- Ablehnung

- Einbindung IHK, HWK und

„Güterstraßenbahn“ auch Cargobikes, Hybrid-LKW etc. sein.“

- „Vor Schulen und Kindergärten gilt grundsätzlich maximal Tempo 30, die Anordnung von VZ 325 (Spielstraße) ist zu prüfen.“

weitere Betroffene und Akteure ernst nehmen!
Grundsätzlich ok

- Ablehnung (immer Einzelfallprüfung und Abwägung mit anderen Instrumenten wie Ampeln, Querungshilfen, Lotsen)

c) Ökolöwe

Forderungen

- Andere Gliederung, da Prioritätensetzung unklar ist.
o „Handlungsfelder stadtvträglicher Mobilität‘ müssten in der logischen Anordnung vor dem Teilaspekt Verkehr behandelt werden.“

o „Keine konsistente Betrachtung und Zielformulierung nach Verkehrszwecken. (1. Freizeitverkehr, 2. Einkaufsverkehr, 3. Berufs-/Ausbildungsverkehr, 4. Wirtschaftsverkehr)“

- „Wir fordern eine Anpassung des Zieles (Modal Split) auf: 28% Fußverkehr, 22% Radverkehr, 25% ÖPNV (Verhältnis 75:25 Umweltverbund zu MIV)“

- „Aspekte einer kindergerechten Stadt sollten genauso intensiv behandelt werden, wie das im Entwurf bereits für die Mobilitätsbedürfnisse von älteren Menschen und Menschen mit Handicap geschehen ist.“

- „In der Analyse wird behauptet, dass „eine Umleitung von Verkehrsströmen keine geeignete Maßnahme“ sei, wenn die Richtwerte überall überschritten sind. Das ist eine Fehleinschätzung. So heißt es in den ‚Lärmschutz-Richtlinien-StV‘ des Bundesministeriums für Verkehr: „Es ist unter Lärmaspekten sinnvoll, den Kfz-Verkehr auf wenige schon stark belastete Straßen zu konzentrieren (Bündelung)“.“

- „Das regionale Straßennetz bedarf keines Ausbaus. Dies sollte im STEP auch so deutlich gemacht werden.“

- „Die Verwaltung ist aufgefordert im Interesse der Bürger

Bewertung FDP-Fraktion

- Zustimmung

- Ablehnung (Definitionsunschärfe: Carsharing ist sowohl Umweltverbund als auch MIV)

- Zustimmung

- Ablehnung, da Zielstellung der Sicherstellung eines flüssigen Verkehrs verletzt wird

- Ablehnung (Ausbau

von der derzeitigen, restriktiven Richtlinienauslegung abzuweichen. Im STEP muss klar benannt werden, dass die bestehenden Umsetzungsdefizite bzgl. der Tempo-30-Anordnung abgebaut werden und in welchem Zeitraum das geschehen soll.“

- „Die im Entwurf vorgenommene Orientierung an Mindestbreiten für den Fußverkehr lehnen wir ab. Wir fordern konkrete, spezifische Zielwerte für Seitenraumbreiten in Leipzig, die über die Regelbreiten in der ‚RASt 2006‘ hinausgehen.“

- „Anzumerken bleibt, dass wir der Auffassung sind, dass das darin enthaltene Haupt-Radroutennetz engmaschiger gefasst werden muss. Bzgl. der Finanzierung der Radverkehrsförderung muss ein Betrag von 10 Euro pro Einwohner und Jahr festgeschrieben werden.“

- „Es sollten neue Haltepunkte (HS) für den schienengebundenen Regionalverkehr geprüft werden, z.B. in Radefeld/GVZ und Hartmannsdorf.“

- „Die Stadt Leipzig hat die Zuwendung an die LVB von 60 Mio. Euro auf 45 Mio. Euro gekürzt. Diese Kürzung muss sukzessive zurückgefahren werden. Die Finanzierung des ÖPNV muss auf vielen Säulen stehen und kann nicht allein durch ein etwaiges, neues Umlagesystem gewährleistet werden. Ticketpreise, insbesondere die der Abos, müssen gesenkt werden. Die Stadt Leipzig muss in den entsprechenden Gremien aktiv dafür eintreten, dass gesetzliche Rahmenbedingungen für eine kommunale Nahverkehrsabgabe geschaffen werden.“

- „Motorisierter Individualverkehr - Wir stimmen mit der Feststellung überein, dass das Leipziger Straßennetz konsolidiert ist. Konsequenterweise müssen die im Plan aufgeführten Neubauvorhaben (Neubau zw. Gustav-Esche-Str. und B6, MR-Südost Bahnvariante, Brückenstraße, Neubau zwischen Lützner Str. und Lyoner Straße) gestrichen werden. Sie widersprechen den Kriterien für eine nachhaltige Entwicklung und stehen im Konflikt zu anderen Zielen des STEP. Die knappen finanziellen Ressourcen müssen konsequent auf die Förderung des Umweltverbundes konzentriert werden.“

- Carsharing-Rahmenplanung fehlt

- „Das Mobilitätsmanagement muss personell unteretzt sein.“

- „Im STEP muss ein klares Bekenntnis zur ÖPNV-Bevorzugung bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen festgeschrieben werden.“

bedeutet immer auch Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere für Rad-/Gehwegnutzer

- Ablehnung

- Ablehnung, pauschale Festlegung unzulässige HH-Festlegung und Bevorteilung anderer politischer Priorisierungen

- Zustimmung

- Ablehnung

- Ablehnung

- Ablehnung (Planwirtschaft)
Ablehnung

- „Verkehrssicherheit - Es muss ein Ausbau-Programm für Fußgängerüberwege („100 Zebrastreifen für Leipzig“) im STEP festgeschrieben werden. Die aktuell vorherrschende, restriktive Richtlinienauslegung muss überdacht werden.“

- „Grünpeile (Zeichen 720) an LSA stellen ein Sicherheitsrisiko dar - insbesondere im Bereich von Schulwegen und Straßen mit hohem Fußgängeraufkommen. An sensiblen Stellen müssen sie kurzfristig entfernt werden. Im STEP sollte ein Zeitraum genannt werden.“

- Ablehnung, sachgerechte Einzelfalllösungen finden

- Ablehnung

- Ablehnung

-

d) IHK

Forderungen

- S. 20 Absatz 3 Straßengüterverkehr ist Verursacher von Umweltbelastungen und Gesundheitsgefährdungen... -> streichen, da diskriminierend

- S. 20 Absatz 4 neue Formulierung: -> ...Schienenanteil im Containerverkehr zw. Sachsen und Hamburg (gemessen am Modal Split) fast 6% - bundesweiter Spitzenwert

- S. 22 Absatz 2 Abstimmung zwischen IHK und Netzwerk Logistik Leipzig.Halle e.V. bzgl. Einer Wirtschaftsverkehrsstrategie

- S. 22 Absatz rechts oben regelmäßige Prüfung von Ladezonen bei Planungen im öffentlichen Verkehrsraum und bedarfsmäßige Einrichtung von Ladezonen in der Innenstadt

- S. 23 Absatz 2 Stadt soll stadtnahe Logistikpunkte planungsrechtlich unterstützen. Dazu gehört auch die Unterstützung privater Betreiber.

- S.23 Absatz 3 Streichung, da entbehrlich -> Die Beeinflussung der betriebswirtschaftlichen Abläufe in der Kunden-Lieferantenbeziehung liegen nicht im Zuständigkeitsbereich der Kommune.

Bewertung FDP-Fraktion

- Ablehnung

- Gut!

- Zustimmung

- Zustimmung

- Zustimmung

- Zustimmung

- Zustimmung

- S. 23 Absatz 3 rechte Seite Satz kürzen zu: „Die Stadt wird unterstützen.“ -> Betriebe, die keine Verladung im Containerbetrieb (Straße <-> Schiene) vornehmen, nutzen Angebot nicht.

- Zustimmung

- S. 23 letzter Absatz letzten Satz streichen -> Beschränkungsregeln werden überflüssig, da im Zuge des Auslaufens der befristeten Ausnahmeregelungen zum Befahren der Umweltzone kaum noch gewerblich genutzte Fahrzeuge ohne Grüne Plakette anzutreffen sein werden.

- Zustimmung

- S34 Absatz 2 Textänderung -> „Damit gehören Lkw-Durchgangsverkehre bzw. Transitverkehre durch die Stadt Leipzig der Vergangenheit an.“

- Zustimmung!

- S. 35 letzter Absatz Satz hinzufügen: -> für Caravaning-Touristen an peripheren Lagen Stellplätze mit ÖPNV-Anbindung schaffen

Allgemein:

- Verkehrsform „Taxi“ ist im STEP unterrepräsentiert

- Zustimmung (immerhin ÖPNV-Rechte!)

- Einige Grafiken müssen aktualisiert werden (Kfz-Bestand, Feinstaubbelastung, Luftverkehr)

- Neutral

- Werbung für Veranstaltungen von Verbänden sind unnötig (Autofreier Tag, Stadtradeln, Europäische Mobilitätswoche)

- Neutral

- Absatz über Raumüberwindungskosten ist eine Theorie aus der ökonomischen Globalisierung und hat im STEP nichts zu suchen.

- Zustimmung