



Ökolöwe | Bernhard-Göring-Straße 152 | 04277 Leipzig

Nachhaltige Mobilität

Tino Supplies
0341-3065-171
mobil@oekoloewe.de

Leipzig, den 10. März 2014

Stellungnahme zum Entwurf des Stadtentwicklungsplans (STEP) Verkehr und Öffentlicher Raum der Stadt Leipzig

Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V.
im Haus der Demokratie Leipzig
Bernhard-Göring-Str. 152
04277 Leipzig

Telefon: 0341-3065-185
Fax: 0341-3065-179

→ www.oekoloewe.de

**Geschäftsstelle, Apfelsaftladen
& Umweltbibliothek**
Montag - Donnerstag 9 - 18 Uhr
Freitag 9 - 12 Uhr

Stadtgarten Connewitz
Kohrener/Burgstädter Straße
Montag - Freitag 9 - 18 Uhr
Sonntag 15 - 18 Uhr

Geschäftskonto
Sparkasse Leipzig
IBAN: DE07 8605 5592 1111 1057 89
BIC: WELADE8LXXX

Spendenkonto GLS Bank
IBAN: DE46 4306 0967 0020 4214 00
BIC: GENODEM1GLS

Geschäftsführung
Nico Singer

Steuernummer
231/141/02229 (FA Leipzig II)

Vereinsregister - Nummer
VR45 (Amtsgericht Leipzig)

Mitglied im anerkannten
Naturschutzverband:

GRÜNE Netzwerk
LIGA Ökologischer
Bewegungen

Einleitung

Der Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. hat den Fortschreibungsprozess intensiv begleitet. Wir möchten unsere Anerkennung für den neuen Ansatz einer intensiveren Bürgerbeteiligung bei der Erstellung des STEP zum Ausdruck bringen. Insbesondere mit dem initiierten Bürgerwettbewerb hat die Verwaltung einen großen Schritt nach vorn gewagt, was auch in der bundesweiten Fachwelt positive Beachtung fand. Auch die Einrichtung eines „Runden Tisches“, für eine effektive Mitwirkung vieler verschiedener Interessengruppen an der Erstellung eines neuen Stadtentwicklungsplans ist ein begrüßenswertes Instrument. Wir bedanken uns für die Möglichkeit der Teilnahme und würden uns freuen, wenn dieses Instrument verstetigt werden könnte. Am Runden Tisch wurden allgemeine Leitlinien diskutiert und darüber in vielen Punkten weitestgehend Einigkeit zwischen den verschiedenen Interessengruppen hergestellt. Die Leitlinien dienen als Orientierung für die Verwaltung, um daraus konkrete Ziele und Maßnahmen zu erarbeiten, die in einem neuen STEP dargelegt werden sollen. Zum erarbeiteten Planentwurf, den wir erst nach der Veröffentlichung zur Kenntnis bekommen haben, nehmen wir wie folgt Stellung:

Perspektive: nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan statt einfacher Fortschreibung

- Wir bedauern, dass der anfangs vielversprechende Prozess nicht genutzt wurde, um einen neuen nachhaltigen Mobilitätsplan (SUMP) für die Stadt Leipzig zu erstellen, wie er auf EU-Ebene als neuer Standard empfohlen wird (<http://www.mobilityplans.eu>). Stattdessen wurde der alte Plan fortgeschrieben, indem analyseseitig viele Dinge ausführlich und von hoher Qualität beschrieben und einige Aspekte hinzugefügt wurden. Es wurden jedoch leider keine Szenarien entwickelt, mit denen Entwicklungstendenzen hätten abgeleitet werden können, die ohne steuerndes Eingreifen wahrscheinlich wären. Es finden sich kaum konkret formulierte Ziele für ein steuerndes Eingreifen, die im Jahr 2020 abrechenbar wären. Es wurden in der Folge auch keine Maßnahmenpakete entwickelt, die das Erreichen oben genannter Ziele passgenau und effektiv gewährleisten.
- In einem nachhaltigen Mobilitätsplan wird auf der Basis einer fundierten Analyse und nach der Entwicklung möglicher Zukunftsszenarien, ein Set von klaren Zielen formuliert. Dem geht eine Verpflichtung zu nachhaltiger Entwicklung voraus. Die formulierten Ziele müssen mit konkreten, abrechenbaren Maßnahmen unterlegt werden. Es muss aus dem Plan klar hervorgehen, was bis zum Jahr 2020 konkret getan bzw. nicht getan werden soll, um die Ziele zu erreichen. Dabei muss ein integrierter Aufstellungsprozess verfolgt werden, der durch alle wesentlichen Teile der Verwaltung aktiv mitgetragen wird. Das ist mit diesem Entwurf leider nicht gelungen. Die Planaufstellung bleibt weitestgehend in sektoralen Zuständigkeiten verhaftet. Der STEP bleibt damit ein weiteres Planwerk unter Vielen. Wir würden es sehr begrüßen, wenn die Verwaltung perspektivisch die Erstellung eines SUMP für Leipzig in Angriff nehmen würde.

inkonsistente Gliederung

- Weil die Kriterien für einen nachhaltigen Mobilitätsplan nicht angewandt wurden, zeigt sich der Entwurf in der Folge in vielen Punkten inkonsistent. Dies drückt sich dann auch in der Gliederung aus. Die einzelnen Kapitel erscheinen wahllos aneinandergereiht. Die Prioritätensetzung wird nicht klar.
- Aus der Betrachtung der ‚Rahmenbedingungen‘ und der ‚übergreifenden Themen‘ müssen erkennbare Schlüsse für die allgemeinen Planungsgrundsätze und die Zielformulierung für die einzelnen Teilaspekte abgeleitet werden. So vermischen wir beispielsweise Aussagen über konkrete Maßnahmenpakete, die aus den Umweltqualitätszielen der Stadt Leipzig bzw. den EU-Vorgaben z.B. in punkto Luftreinhaltung abgeleitet werden.

Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V.

im Haus der Demokratie Leipzig
Bernhard-Göring-Str. 152
04277 Leipzig

Telefon: 0341-3065-185
Fax: 0341-3065-179

→ www.ökolöwe.de

Geschäftsstelle, Apfelsaftladen & Umweltbibliothek

Montag - Donnerstag 9 - 18 Uhr
Freitag 9 - 12 Uhr

Stadtgarten Connewitz

Kohrener/Burgstädter Straße
Montag - Freitag 9 - 18 Uhr
Sonntag 15 - 18 Uhr

Geschäftskonto

Sparkasse Leipzig
IBAN: DE07 8605 5592 1111 1057 89
BIC: WELADE8LXXX

Spendenkonto GLS Bank

IBAN: DE46 4306 0967 0020 4214 00
BIC: GENODEM1GLS

Geschäftsführung

Nico Singer

Steuernummer

231/141/02229 (FA Leipzig II)

Vereinsregister - Nummer

VR45 (Amtsgericht Leipzig)

Mitglied im anerkannten
Naturschutzverband:

GRÜNE Netzwerk
LIGA Ökologischer
Bewegungen

- ‚Handlungsfelder stadtverträglicher Mobilität‘ müssten in der logischen Anordnung vor dem Teilaspekt Verkehr behandelt werden. Auch hier wären konkretere Zielaussagen nötig, von denen man dann Maßnahmen für Mobilitätsmanagement und Verkehrsplanung ableiten könnte.
- Aus unserer Sicht müssen daraufhin erst übergeordnete Ziele für Nutzung und Gestalt des Öffentlichen Raumes formuliert werden, bevor man schlüssig auf den Teilaspekt ‚Verkehr im öffentlichen Raum‘ eingehen kann. Dass im Entwurf diesbezüglich eine Schiefelage besteht, wird schon im Namen des Planwerkes deutlich.
- Der Teilaspekt Verkehr ist im Entwurf konsistent nach Verkehrsarten gegliedert
- Wir vermissen jedoch die konsistente Betrachtung und Zielformulierung nach Verkehrszwecken. (1. Freizeitverkehr, 2. Einkaufsverkehr, 3. Berufs-/Ausbildungsverkehr, 4. Wirtschaftsverkehr) Stattdessen taucht der Wirtschaftsverkehr, als einer von vielen Verkehrszwecken, prominent bei den ‚übergreifenden Themen‘ auf. Die anderen wichtigen Verkehrszwecke hingegen gar nicht. Aus unserer Sicht muss der Wirtschaftsverkehr zusammen mit den anderen Verkehrszwecken in einem Kapitel behandelt werden, das sich vor bzw. nach dem Kapitel ‚Verkehrsarten‘ einordnet. So muss die Stadt Leipzig bspw. eine klare Position dazu einnehmen, wie die Erreichbarkeit des Leipziger Neuseenlands für die Leipziger verbessert werden kann, die kein Auto besitzen. Welche Ziele gibt es für den Berufsverkehr? Was soll bis zum Jahr 2020 konkret getan werden, damit die Zahl X an Ein- und Auspendlern auf das Rad oder in den ÖPNV umsteigen, etc...?
- Mit dem Forschungsprojekt MiD 2008 (<http://www.mobilitaet-in-deutschland.de>) wurde erfasst, wie hoch die Anteile einzelner Verkehrszwecke an den zurückgelegten Wegen der deutschen Bevölkerung sind: 32% Freizeit, 21% Einkauf, 20% private Erledigungen/Begleitung, 20% zur/von Ausbildung/Arbeit, 7% dienstliche Wege (Wirtschaftsverkehr). Die Gewichtung der Verkehrszwecke im Entwurf des STEP steht im Gegensatz zu deren tatsächlicher Bedeutung für das Verkehrshandeln der Bevölkerung.

Modal Split – zentrales Ziel des Entwurfs bleibt unambitioniert

- Eine grundlegende Kritik ist, dass im Entwurf viel beschreibender Text, aber kaum abrechenbare Ziele zu finden sind. Eines der wesentlichen konkret abrechenbaren Ziele im Entwurf des STEP ist die angestrebte Verteilung der Verkehrsarten an den Wegen der Leipziger (modal split) für das Jahr 2020. Dies sollte im STEP deutlicher dargestellt werden.
- Leider wurde im Entwurf das Ziel formuliert, den Anteil des Fußverkehrs bis zum Jahr 2020 zu verringern (im Vergleich zum Basisjahr 2008 von 27,3% auf 27%). Das ist für uns nicht akzeptabel. In einer Szenarioentwicklung hätte deutlich werden können, welcher Fußverkehrsanteil ohne Zutun der Verwaltung für das Jahr 2020 erwartbar wäre. Megatrends, wie der demografische Wandel, Reurbanisierung, Altersarmut als Folge prekärer Beschäftigung, Wertewandel in der jüngeren Generation und der für Leipzig typische Zuzug in fußgängerfreundliche Gründerzeitquartiere sowie die steigende Geburtenzahlen sprechen eher für eine Zunahme des Fußverkehrs. Selbst wenn dem nicht so wäre, muss in einem nachhaltigen Mobilitätsplan die Steigerung des Fußverkehrsanteils ein klares Ziel sein.
- Das Ziel im Entwurf lautet:
 - 27% Fußverkehr, 20% Radverkehr, 23% ÖPNV (Verhältnis 70:30 Umweltverbund zu MIV)
- Wir fordern eine Anpassung des Zieles auf:
 - 28% Fußverkehr, 22% Radverkehr, 25% ÖPNV (Verhältnis 75:25 Umweltverbund zu MIV)

Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V.
im Haus der Demokratie Leipzig
Bernhard-Göring-Str. 152
04277 Leipzig

Telefon: 0341-3065-185
Fax: 0341-3065-179

→ www.okoloe.de

**Geschäftsstelle, Apfelsaftladen
& Umweltbibliothek**
Montag - Donnerstag 9 - 18 Uhr
Freitag 9 - 12 Uhr

Stadtgarten Connewitz
Kohrener/Burgstädter Straße
Montag - Freitag 9 - 18 Uhr
Sonntag 15 - 18 Uhr

Geschäftskonto
Sparkasse Leipzig
IBAN: DE07 8605 5592 1111 1057 89
BIC: WELADE8LXXX

Spendenkonto GLS Bank
IBAN: DE46 4306 0967 0020 4214 00
BIC: GENODEM1GLS

Geschäftsführung
Nico Singer

Steuernummer
231/141/02229 (FA Leipzig II)

Vereinsregister - Nummer
VR45 (Amtsgericht Leipzig)

Mitglied im anerkannten
Naturschutzverband:

GRÜNE Netzwerk
LIGA Ökologischer
Bewegungen

Anmerkungen zu Teilaspekten

Mit vielen beschreibenden Textpassagen des Entwurfes stimmen wir überein. Das generelle Problem der mangelnden Zielkonkretisierung wurde bereits benannt. Nachfolgend möchten wir Anmerkungen zu einigen ausgewählten Teilaspekten im Entwurf machen, die wir anders einschätzen. Wir orientieren uns dabei an der Reihung nach den Seitenzahlen im Entwurf. Wir bitten Sie diese Anregungen mit einzuarbeiten.

- Unsere Zuarbeiten für etwaige **Maßnahmenpakete** wurden noch nicht vollständig in den Planentwurf einbezogen. Bitte berücksichtigen Sie die Maßnahmen bei der Überarbeitung des Entwurfs.
- Uns verwundert, dass ein Großteil der Empfehlung, der durch die Stadt Leipzig **einberufenen Gutachter**, nicht im STEP berücksichtigt werden ([Link: Mobilität 2020 – Neun Fachgutachten](#)).
- S.6/7: Unter der Überschrift ‚**Beteiligung der Öffentlichkeit** an der Verkehrsplanung‘, hatten wir ein Kapitel erwartet, in dem Ziele und Kriterien für eine effektive Bürgermitwirkung an der nachhaltigen, urbanen Mobilitätsplanung definiert und verbindlich festgeschrieben werden. Dies hätten wir sehr begrüßt, da Leipzig, wie viele andere Städte auch, in punkto Bürgermitwirkung noch am Anfang steht. Im Kapitel wird jedoch nur der Aufstellungsprozess des vorliegenden Entwurfs beschrieben. Wir empfehlen daher die Überschrift zu ändern, um Missverständnissen vorzubeugen.
- S.12: **Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen** gewinnen an Bedeutung. Leider ist der STEP in diesem Punkt sehr schmallippig. 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.
- S.14: Verkehr umweltverträglich gestalten - Hier wird der Eindruck erweckt, die Maßnahmen des **Luftreinhalteplans** seien bereits umgesetzt. Davon kann aber überhaupt keine Rede sein. In dem Entwurf ist nicht erkennbar, mit welchen konkreten Maßnahmenpaketen man die Einhaltung verbindlicher EU-Vorgaben zur Luftreinhaltung gewährleisten will.
- S.15: Der Bezug auf das Städtelärmranking eines Hörgeräteherstellers kann keine Grundlage für den STEP sein und muss gestrichen werden ([Link: Stellungnahme zum Städte-Ranking](#)). Es wird in der Analyse generell der Eindruck vermittelt, dass **Verkehrslärm** kein besonderes Problem sei. Das ist falsch. Eine Gesundheitsgefährdung setzt ab Lärmwerten von 65 dB(A) ein. Mehr als 26.700 Leipziger BürgerInnen sind gesundheitsschädigenden Lärmpegeln ausgesetzt, die allein auf den Kfz-Verkehr zurückgehen. Verkehrslärm verursacht in Leipzig externe Kosten von jährlich über 200 Mio. Euro. Eine strategische Lärminderungsplanung wäre somit ein wichtiger Beitrag für ein lebenswertes Wohnumfeld, für mehr soziale Gerechtigkeit bei der Vergesellschaftung externer Verkehrskosten und setzt bedeutende Impulse für eine positive volkswirtschaftliche Entwicklung in Leipzig. ([Link: Stellungnahme Lärmaktionsplan](#))
- S.15: 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)“. Mit diesem Ansatz wird eine erhebliche Lärminderung in den „kleineren“ Hauptverkehrsstraßen in Wohngebieten erreicht. Die dadurch hervorgerufene Zunahme des Verkehrs auf den ohnehin stark belasteten Straßen, führt dort hingegen nur zu einer geringen Zunahme des Lärms. Die Zahl Lärmbetroffener im gesamten Stadtgebiet wird mit diesem Ansatz erheblich reduziert.

Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V.
im Haus der Demokratie Leipzig
Bernhard-Göring-Str. 152
04277 Leipzig

Telefon: 0341-3065-185
Fax: 0341-3065-179

→ www.ökolöwe.de

**Geschäftsstelle, Apfelsaftladen
& Umweltbibliothek**
Montag - Donnerstag 9 - 18 Uhr
Freitag 9 - 12 Uhr

Stadtgarten Connewitz
Kohrener/Burgstädter Straße
Montag - Freitag 9 - 18 Uhr
Sonntag 15 - 18 Uhr

Geschäftskonto
Sparkasse Leipzig
IBAN: DE07 8605 5592 1111 1057 89
BIC: WELA3333

Spendenkonto GLS Bank
IBAN: DE46 4306 0967 0020 4214 00
BIC: GENODEM1GLS

Geschäftsführung
Nico Singer

Steuernummer
231/141/02229 (FA Leipzig II)

Vereinsregister - Nummer
VR45 (Amtsgericht Leipzig)

Mitglied im anerkannten
Naturschutzverband:

GRÜNE Netzwerk
LIGA Ökologischer
Bewegungen

- S.16: Aus unserer Sicht müssen in diesem Kapitel die relevanten **umweltpolitischen Ziele** der Stadt aufgelistet werden und mit Maßnahmen untersetzt sein, dabei kann auch auf konkrete Maßnahmen verwiesen werden, die an andere Stelle im STEP festgeschrieben wurden.
- S.19: Es ist nicht angegeben wie viele **Straßenbäume** bis 2020 zusätzlich neu gepflanzt werden sollen.
- S.25: Im Kapitel **Straßen und Plätze als Lebensraum** wird dem **Promenadenring** leider überhaupt keine Aufmerksamkeit geschenkt. Dies verwundert, da zu diesem Thema extra ein Beteiligungsworkshop durchgeführt wurde und hier noch erhebliche Gestaltungsdefizite bestehen. Der einstmals repräsentative Promenadenring wurde in den letzten Jahrzehnten nach dem Prinzip der ‚autogerechten Stadt‘ überprägt. Er weist heute teilweise 6-8 Fahrspuren für den Kfz-Verkehr auf. Die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr sowie teilweise auch für den ÖPNV (Erreichbarkeit der Haltestellen) sind äußerst schlecht. Der Promenadenring gleicht heute eher einer Rennstrecke, als einem qualitativ hochwertigen öffentlichen Raum, in dem man auch promenieren kann. In regelmäßigen Abständen sind Meldungen zu schweren Unfällen mit Personenschaden zu lesen. Im STEP muss klar benannt werden, dass diese Fehlentwicklung sukzessive behoben wird.
- S.34/35: Hier muss sich der STEP klar gegen den Neubau der B87n aussprechen. Ein Neubau widerspricht fast allen übergeordneten Zielen. Eine bessere Anbindung an Eilenburg, Torgau, Herzberg, Luckau, Lübben und Frankfurt/O. kann, wenn überhaupt nötig, durch einen bedarfsgerechten Ausbau im Bestand gewährleistet werden. Auch der Ausbau der B181 widerspricht den Zielen des STEP und würde zu vermeidbaren Belastungen in Rückmarsdorf und Lindenau, sowie zu Kaufkraftabflüssen aus Leipzig führen. Das **regionale Straßennetz** bedarf keines Ausbaus. Dies sollte im STEP auch so deutlich gemacht werden.
- S.37: **Fußverkehr** - Hier wird behauptet, dass Umsetzungsdefizite bei der **Anordnung von Tempo 30** (oder weniger) in Wohngebieten, inzwischen weitgehend behoben wurden. Dies ist nicht richtig. Verkehrsberuhigte Bereiche („Spielstraße“) sind in äußerst wenigen Wohngebietsstraßen ausgewiesen. Es gibt darüber hinaus noch eine Vielzahl von Straßen, die in bestehende Tempo-30-Zonen einbezogen werden müssen. Auch in vielen „kleineren“ Hauptstraßen in Wohngebieten (HS IV, ES IV) muss noch eine Tempo-30-Streckengeschwindigkeit angeordnet werden (z.B. Bautzner Str., Altranstädter Str., Industriestraße, Holsteinstraße, Linnéstraße, etc...) Das gleiche gilt für schmale Hauptstraßen der Klasse HS III mit dichter Wohnbebauung (z.B. Marschnerstraße im Bachviertel). Die Anordnung einer Tempo-30-Streckengeschwindigkeit in genannten Straßen ist laut geltender Rechtsprechung grundsätzlich möglich. Die Verwaltung ist aufgefordert im Interesse der Bürger 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.
- S.40: Die **Mindestbreite für Seitenräume** in Hauptgeschäftsstraßen liegt bei 6,50 Metern. Bei starkem Fußgängerverkehr (ab 100 Fußgänger/ Spitzenstunde) sind weitere Breitenzuschläge erforderlich. Breitenzuschläge gelten weiterhin für Geschäftsauslagen, Freisitze, Bäume, usw. Die Regelbreite für Seitenräume in typischen Hauptgeschäftsstraßen Leipzigs (wie z.B. der Georg-Schumann-Straße) liegt demnach bei 8 Metern. Dies muss im STEP klar benannt werden.
- S.40: 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. Die Regelbreiten aus der RAST müssen im STEP als Mindestbreiten ausgelegt werden, ab denen Einschränkungen für andere Verkehrsarten geprüft werden. Es ist völlig inakzeptabel, wenn erst bei einer Unterschreitung von 2,50 Metern nach Alternativen gesucht wird. Die in der Vergangenheit praktizierten Eingriffe in historische Seitenräume müssen sukzessive rückgängig gemacht werden.

Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V.
im Haus der Demokratie Leipzig
Bernhard-Göring-Str. 152
04277 Leipzig

Telefon: 0341-3065-185
Fax: 0341-3065-179

→ www.okolowe.de

**Geschäftsstelle, Apfelsaftladen
& Umweltbibliothek**
Montag - Donnerstag 9 - 18 Uhr
Freitag 9 - 12 Uhr

Stadtgarten Connewitz
Kohrener/Burgstädter Straße
Montag - Freitag 9 - 18 Uhr
Sonntag 15 - 18 Uhr

Geschäftskonto
Sparkasse Leipzig
IBAN: DE07 8605 5592 1111 1057 89
BIC: WELADE8LXXX

Spendenkonto GLS Bank
IBAN: DE46 4306 0967 0020 4214 00
BIC: GENODEM1GLS

Geschäftsführung
Nico Singer

Steuernummer
231/141/02229 (FA Leipzig II)

Vereinsregister - Nummer
VR45 (Amtsgericht Leipzig)

Mitglied im anerkannten
Naturschutzverband:

GRÜNE Netzwerk
LIGA Ökologischer
Bewegungen

- S.47: Wesentliche Festlegungen zum **Radverkehr** werden im Radverkehrsentwicklungsplan getroffen. Daher verzichten wir an dieser Stelle auf eine ausführliche Stellungnahme. 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.
- S.57/60: **Öffentlicher Nahverkehr** - Die Umstellung der Tram-Linie 9 auf Bus lehnen wir ab. Es sollte im Gegenteil eine neue Streckenführung in Markkleeberg-West geprüft werden, um neue Kundenpotentiale zu erschließen. Langfristig wäre durchaus auch eine Verlängerung zum Zöbiger Hafen zu diskutieren. Auch die Verlängerung der Linie 11 zum Markkleeberger See sollte weiterhin als Ziel benannt werden. Eine bessere Erschließung des Messegeländes/Sachsenpark durch die Linie 16 sollte geprüft werden. Teil der Prüfung sollte auch eine Verlängerung nach Seehausen und in den Industriepark Nord sein. Angesichts der positiven Entwicklung in Eutritzsch, sollte die Reaktivierung einer ÖPNV-Anbindung über die Wittenberger Straße geprüft werden. Generell sollten im STEP der Fokus auf Ausbau und Angebotsverbesserungen im ÖPNV stärker sichtbar werden.
- S.57/60: Es sollten **neue Haltepunkte** (HS) für den schienengebundenen Regionalverkehr geprüft werden, z.B. in Radefeld/GVZ und Hartmannsdorf.
- S.57/60: Auch für die Straßenbahn müssen die Haltestellenabstände zeitnah überarbeitet werden. Die LVB fährt noch an einem großen Teil potentieller Kunden vorbei. Dies sollte jedoch nicht, wie im Entwurf beschrieben, erst im Rahmen von einzelnen Straßenbaumaßnahmen geschehen. Es sollte ein eigenständiges Programm zur Haltestellennachverdichtung aufgelegt werden. Für darin ausgewählte neue Haltepunkte sollte zu Testzwecken kurzfristig eine niederschwellige Interimshaltestelle eingerichtet werden. Wenn sich die jeweilige HS bewährt, kann sie mittel- bis langfristig barrierefrei umgestaltet werden. Unter anderem an folgenden Standorten sollten neue HS zeitnah getestet/eingerichtet werden: Kaufland/Viadukt, Steinstraße (Linie 10/11), Inselstraße (Linie 4/7), Sportbad an der Elster/ Erich-Zeigner-Allee (Linie 1/2), Forststraße, Moschelesstraße (Linie 14), Trufanowstraße, Baaderstraße (Linie 12)
- Die **Busnetzreform** 2010 mit der Einführung der neuen Linie 74 kann als voller Erfolg gewertet werden. Der Weg einer besseren Feinerschließung des Stadtgebietes mit neuen Buslinien ist damit jedoch noch nicht beendet und muss weiter energisch vorangetrieben werden. So könnte bspw. eine Tangentialverbindung von der westlichen Südvorstadt über Musikviertel, Bachviertel, Sportcampus, Sportforum, Waldstraßenviertel und Gohlis-Süd (Kirschbergstraße) eine wesentliche Angebotslücke schließen. In vielen Bereichen der Stadt sollten neue Quartiersbusse ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot gewährleisten.
- S.57/60: 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.
- S.66/67: **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 Wohngebiets- und 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.

Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V.

im Haus der Demokratie Leipzig
Bernhard-Göring-Str. 152
04277 Leipzig

Telefon: 0341-3065-185
Fax: 0341-3065-179

→ www.ökolöwe.de

**Geschäftsstelle, Apfelsaftladen
& Umweltbibliothek**

Montag - Donnerstag 9 - 18 Uhr
Freitag 9 - 12 Uhr

Stadtgarten Connewitz

Kohrener/Burgstädter Straße
Montag - Freitag 9 - 18 Uhr
Sonntag 15 - 18 Uhr

Geschäftskonto

Sparkasse Leipzig
IBAN: DE07 8605 5592 1111 1057 89
BIC: WELADE8LXXX

Spendenkonto GLS Bank
IBAN: DE46 4306 0967 0020 4214 00
BIC: GENODEM1GLS

Geschäftsführung

Nico Singer

Steuernummer

231/141/02229 (FA Leipzig II)

Vereinsregister - Nummer

VR45 (Amtsgericht Leipzig)

Mitglied im anerkannten
Naturschutzverband:

GRÜNE Netzwerk
LIGA Ökologischer
Bewegungen

- S.66/67: Insbesondere das **Neubauvorhaben zw. Gustav-Esche-Str. und B6n** ist mit unüberwindbaren Planungswiderständen konfrontiert. Der Neubau bedeutet einen unmittelbaren Eingriff in das EU – Vogelschutzgebiet (SPA / kritische Effektdistanzen) sowie einen unmittelbaren Eingriff in das FFH-Gebiet „Leipziger Auensystem“ (Stickstoffeinträge). Wir möchten darauf schon auf der Ebene des STEP hinweisen, damit der Stadt Leipzig an dieser Stelle weitere Planungskosten erspart bleiben.
- S.66/67: Bezüglich des „**Mittleren Rings Südost**“ verwundert uns, dass die Ergebnisse des dazu durchgeführten Bürgerworkshops nicht im Plan festgeschrieben wurden. Das Ergebnis war, die Wohngebietsvariante sofort zu streichen und stattdessen die Verkehrsberuhigungskonzepte aus dem Bürgerwettbewerb „Ideen für den Stadtverkehr“ zeitnah umzusetzen. Bezüglich der Bahnvariante war ebenfalls nicht mehr von einem Neubau die Rede. Hier wurde lediglich ein Ausbau im Bestand diskutiert. Wir fordern die sofortige Streichung des Mittleren Rings (inkl. Trassenfreihaltung). Dem Steuerzahler müssen weitere Planungskosten erspart bleiben. Die Investoren brauchen endlich Planungssicherheit!
- S.66/67: Wir sind mit der **Zielplanung zum Straßennetz 2025** nicht einverstanden. Aus unserer Sicht müssen z.B. die Bernhard-Göring-Straße, die Talstraße, die Schnorrstraße, die Querstraße, und die Friedrich-Bosse-Straße herabgestuft werden. Auch für das Hauptstraßennetz in anderen dicht bebauten Wohngebieten muss geprüft werden, inwieweit möglichst große Bereiche in bestehende Tempo-30-Zonen einbezogen werden können.
- S.69: Aus unserer Sicht muss das **Straßen- und Brückenbauprogramm** den neuen Anforderungen und Zielen angepasst werden. Derzeitig wird der STEP um das bestehende Straßen- und Brückenbauprogramm „herumgeschrieben“. Es müsste aber genau umgekehrt sein. Der STEP definiert Ziele und Prioritäten, daraus würde sich dann eine konkrete Gehweg-/Radweg-/Straßenbauliste ableiten.
- S.69: Das aufgeführte Bauprogramm passt in einigen Punkten nicht zu den Leitlinien des STEP. Insbesondere die Lärmsanierung in Hauptnetzstraßen mit dichter Wohnbebauung sollte in der Abwägung stärker gewichtet werden. So lehnen wir bspw. den Neubau eines Kreisverkehrs an der Lyoner Straße ab, auch die Priorisierung eines Ausbaus der Gerhard-Ellrodt-Straße erschließt sich uns nicht. Stattdessen sollte bspw. die grundhafte Sanierung der Landsberger Straße zwischen Hölderlinstraße und Hoepfnerstraße in das Programm eingeordnet werden. Auch die Verlängerung der Roscherstraße an der Westseite des Hauptbahnhofes sollte hohe Priorität haben.
- S.83: Wir vermissen eine **Carsharing-Rahmenplanung**, so wie sie bspw. in Bremen praktiziert wird. Welche Ziele verfolgt die Stadt bei der Förderung des Carsharings? Wie viele öffentliche Stellplätze will man, bis zu welchem Zeitraum, an welchen Standorten bereitstellen? Wir plädieren hierbei für ein flächendeckendes Netz insbesondere in den Gründerzeitvierteln und für eine zeitnahe Umsetzung. Wie geht man zukünftig mit Freefloating-Angeboten um? Dazu ist im STEP nichts zu finden.
- S.84: Das **Mobilitätsmanagement** muss personell unteretzt sein. Mit dem STEP muss daher die Schaffung eines neuen Sachgebiets ‚Mobilitätsmanagement‘ innerhalb der Stadtverwaltung beschlossen werden. Diesem Sachgebiet müssen mehrere Personalstellen zugewiesen werden, damit es arbeitsfähig ist und Prozesse effektiv gestalten kann. Es ist nicht nachvollziehbar, dass im STEP der „personelle Ausbau“ der Verkehrsmanagementzentrale festgeschrieben werden soll, ohne gleichzeitig das übergeordnete Mobilitätsmanagement personell aufzubauen.
- S.89: Es ist klar zu benennen, dass das **Verkehrsmanagement** als ein Teilbaustein eines übergreifenden Mobilitätsmanagements insgesamt das Ziel haben muss, den Verkehrsträgern des Umweltverbundes Reisezeitvorteile gegenüber dem Kfz-Verkehr zu verschaffen und die Stadt von Kfz-Verkehr zu entlasten. Kostenintensive Parkleitsysteme und andere umfangreiche technische Hilfen zur Parkplatzsuche dienen der Attraktivierung des Kfz-Verkehrs gegenüber anderen Verkehrsarten und binden Finanzmittel, die bei der

Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V.
im Haus der Demokratie Leipzig
Bernhard-Göring-Str. 152
04277 Leipzig

Telefon: 0341-3065-185
Fax: 0341-3065-179

→ www.ökolöwe.de

**Geschäftsstelle, Apfelsaftladen
& Umweltbibliothek**
Montag - Donnerstag 9 - 18 Uhr
Freitag 9 - 12 Uhr

Stadtgarten Connewitz
Kohrener/Burgstädter Straße
Montag - Freitag 9 - 18 Uhr
Sonntag 15 - 18 Uhr

Geschäftskonto
Sparkasse Leipzig
IBAN: DE07 8605 5592 1111 1057 89
BIC: WELA8LXXX

Spendenkonto GLS Bank
IBAN: DE46 4306 0967 0020 4214 00
BIC: GENODEM1GLS

Geschäftsführung
Nico Singer

Steuernummer
231/141/02229 (FA Leipzig II)

Vereinsregister - Nummer
VR45 (Amtsgericht Leipzig)

Mitglied im anerkannten
Naturschutzverband:

GRÜNE Netzwerk
LIGA Ökologischer
Bewegungen

Förderung des Umweltverbundes fehlen.

- S.89: Im STEP muss ein klares Bekenntnis zur ÖPNV-Bevorrechtigung bei der Schaltung von **Lichtsignalanlagen** festgeschrieben werden. Hier bestehen noch zahlreiche Defizite, die zu unnötigen Wartezeiten führen. Auch die Belange des Fuß- und Radverkehrs sind, im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten, gegenüber den Belangen des Kfz-Verkehrs klar zu priorisieren. Bereits am Stadtrand beginnend muss eine frühzeitige Pfortnerung des Kfz-Verkehrs erfolgen, um Stauerscheinungen in sensiblen, bewohnten Bereichen der Kernstadt zu vermeiden. Es muss klar benannt werden, dass eine flächendeckende „Grüne Welle“ für den Kfz-Verkehr zum einen technisch gar nicht möglich ist und zum zweiten alle umweltfreundlichen Verkehrsträger benachteiligt. Sie ist damit alles andere als ‚ökologisch‘. Das Schaubild auf dieser Seite des Entwurfs vermittelt hingegen den Anschein, dass man versucht ist, irgendwie allen Ansprüchen gerecht zu werden. Dieser Ansatz würde den besprochenen Leitlinien und dem Ziel eines Modal Split von 70:30 bzw. 75:25 zuwiderlaufen.
- S.92: **Verkehrssicherheit** - Es muss ein Ausbau-Programm für Fußgängerüberwege („100 Zebrastreifen für Leipzig“) im STEP festgeschrieben werden. Die aktuell vorherrschende, restriktive Richtlinienauslegung muss überdacht werden.
- S.92: **Grünpfeile** (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.

Monitoring

- In dem Kapitel werden leider nur parallel verlaufende Planungsprozesse beschrieben und stichpunktartig aneinandergereiht. Aus unserer Sicht muss das Kapitel dahingehend geschärft werden, dass klar benannt wird, bis zu welchem Zeitraum die Ziele des vorliegenden STEP Öffentlicher Raum und Verkehr abgerechnet werden und wie das konkret für jedes einzelne Ziel geschehen soll. Dies ist auch deshalb wichtig, da ein echtes Monitoring zunehmend als wesentliche Voraussetzung für eine Fördermittelvergabe gesehen wird.

Abschließend möchten wir den neuen Ansatz einer intensiveren Bürgerbeteiligung bei der Erarbeitung des STEP würdigen und die Verwaltung in ihrem eingeschlagenen Weg hin zu einem nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan (SUMP) bestärken. Dass neben dem breiten Kulturangebot Leipzigs, vor allem die Qualität öffentlicher Räume, das viele Grün und eine stadtverträgliche Verkehrsorganisation für gute Lebensbedingungen in unserer Stadt sorgen, wird mittlerweile von allen Seiten anerkannt. Leipzig hat sich hier im Wettbewerb gegenüber anderen Großstädten, die in der Vergangenheit das Konzept der ‚autogerechten Stadt‘ verfolgt haben, einen immensen Standortvorteil erarbeitet. Der Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. wird Politik und Verwaltung auch zukünftig nach Kräften dabei unterstützen, diese Stärke Leipzigs weiter zu befördern.

Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V.

im Haus der Demokratie Leipzig
Bernhard-Göring-Str. 152
04277 Leipzig

Telefon: 0341-3065-185
Fax: 0341-3065-179

→ www.ökolöwe.de

Geschäftsstelle, Apfelsaftladen & Umweltbibliothek

Montag - Donnerstag 9 - 18 Uhr
Freitag 9 - 12 Uhr

Stadtgarten Connewitz

Kohrener/Burgstädter Straße
Montag - Freitag 9 - 18 Uhr
Sonntag 15 - 18 Uhr

Geschäftskonto

Sparkasse Leipzig
IBAN: DE07 8605 5592 1111 1057 89
BIC: WELADE8LXXX

Spendenkonto GLS Bank

IBAN: DE46 4306 0967 0020 4214 00
BIC: GENODEM1GLS

Geschäftsführung

Nico Singer

Steuernummer

231/141/02229 (FA Leipzig II)

Vereinsregister - Nummer

VR45 (Amtsgericht Leipzig)

Mitglied im anerkannten
Naturschutzverband:

GRÜNE Netzwerk
LIGA Ökologischer
Bewegungen