

Allgemeine Planungsgrundsätze

- Neue Entwicklungen wie Multimodalität, Mobilitätsmanagement, Car-Sharing sowie neue Umwelt- und Klimaschutzanforderungen erfordern eine neue integrierte Betrachtungsweise und müssen deutlicher hervorgehoben werden / Die im aktuellen STEP vorgenommene Gliederung der nachfolgenden Handlungsfelder sollte daher überdacht, bzw. eine Integrationsperspektive vorangestellt werden / Mobilitätsmanagement und Carsharing muss im STEP neu eingeführt werden und sollte sich hierarchisch über dem Verkehrsmanagement einordnen.

Entwicklung einer verkehrssparsamen Stadtstruktur

- In nachgefragten Lagen sollte der Geschosswohnungsneubau gegenüber dem Stadthausprogramm Priorität haben
- Verstärkte Ausweisung von Mischgebieten (z.B. Bhf.-Westseite, Bayr.-Bhf.)
- emissionsarmes Gewerbe effektiver als bisher in integrierte Lagen lenken
- Förderung ‚Leipziger Laden‘ bei gleichzeitiger Beschränkung großflächigen Einzelhandels
- Höheren Grad an Nutzungsmischung auf der Ebene einzelner Blöcke und Gebäude sicherstellen
- Schulen, Kitas, Bürgerämter und weitere öff. Einrichtungen wohnortnah anbieten

Leipzig im übergeordneten Verkehrsnetz

- Für den MIV ist bereits eine hervorragende Anbindung gegeben. Das Angebot im schienengebundenen Fernverkehr muss jedoch ausgebaut werden
- Mitteldeutschen Fernbus-Knoten in der Nähe des Hauptbahnhofes sicherstellen
- Engagierter Ausbau des Angebots im SPNV auch nach Eröffnung des City-Tunnels

Motorisierter Individualverkehr

- Überprüfung des Straßennetzes mit dem Ziel einzelne Straßen herabzustufen (z.B. Bernhard-Göring-Str., Huygensstr., Stahmelner Str., Berggartenstr., Talstr., Schnorrstr., Henriettenstr., Endersstr., Windorfer Str., Nonnenstr., Schönbachstr., Ludolf-Colditz-Str., Naunhofer Str., ...)
- Fokussierung auf Bestandserhalt im Straßennetz. Bei der Priorisierung von Sanierungsmaßnahmen muss der Aspekt des Lärmschutzes stärker gewichtet werden. Auf den Neu- bzw. Ausbau von Mittleren Ring, A72, B 87 und B181 sollte verzichtet werden, um die Ziele in allen anderen Handlungsfeldern des STEP nicht zu gefährden.
- Konsequente Parkraumbewirtschaftung innerhalb des Tangentenvierecks

Öffentlicher Personennahverkehr

- Finanzausstattung für ÖPNV muss deutlich verbessert werden / Dies kann nicht weiterhin über steigende Ticket-Preise geschehen / Neue Wege bei der ÖPNV-Finanzierung beschreiten
- Gutachten: Bürgerticket für Leipzig
- Ausbau des ÖPNV-Angebots (Takte, Linienverlängerung, Neue Linien, Verknüpfung ...)
- Haltestellennachverdichtung / verstärkte Anwendung (überfahrbarer) Haltestellenkaps / Vermeidung von Haltestelleninseln
- Zum Zwecke der ÖPNV-Beschleunigung gegenüber dem Kfz-Verkehr sollte einer zeitlichen Separierung der räumlichen Separierung Vorrang gegeben werden.

Wirtschaftsverkehr

- Möglichkeiten zum Be- und Entladen insbesondere in Geschäftsstraßen durch Abschaffen von Dauerparken sicherstellen

Fußgängerverkehr

- Entwicklung von Fußverkehrskonzepten unter intensiver Bürgerbeteiligung auf Stadtteilebene / Im Haushalt sollte ein Posten vorgesehen werden, mit dessen Hilfe die Bürgervorschläge kurzfristig umgesetzt werden können.
- Beschneiden von Gehwegbreiten im Zuge von Straßenbaumaßnahmen beenden / gründerzeitliche Gehwegbreiten in bereits sanierten Straßen wiederherstellen
- Entwurfsgrundsätze aus dem gründerzeitlichen Städtebau fördern
- Programm: 100 Zebrastreifen für Leipzig
- Stärkere Ahndung von Gehweg- und Kreuzungsparken / Gehwege baulich durch Gehwegnasen und Poller sichern

Radverkehr

- Umsetzung Radverkehrsentwicklungsplan
- gut ausgestattete Radverkehrskampagnen zusammen mit Verbänden umsetzen
- Reduzierung Fahrspuren für Kfz-Verkehr auf Promenadenring sowie auf vierspurigen Hauptverkehrsstraßen (z.B. Kurt-Eisner-Str.) → Schaffung Radverkehrsanlagen
- Ausbau des Angebots an Fahrradbügel innerhalb und außerhalb der City auf ehemaligen PKW-Stellplätzen im Straßenraum
- Programm: Überdachte Fahrradbügel an allen Kitas und Schulen sowie in Innenhöfen großer Wohnungsbaugesellschaften
- Fahrradparkhäuser: Hauptbahnhof und Leuschner Platz

Besondere Mobilitätsbedürfnisse

- Tempo 30 vor allen Kindertagesstätten und Schulen sowie an Gefahrenstellen auf dem Schulweg
- Einrichten von verkehrsberuhigten Bereichen innerhalb von bestehenden Tempo-30-Zonen
- Erreichbarkeit von Spielplätzen und Grünflächen sicherstellen (mittels Tempo 30 und Fußgängerüberwegen, u.U. auch LSA)
- Sitzbänke insbesondere in Geschäftsstraßen und Stadtteilzentren

Mobilitätsmanagement

- Schaffung von Stabsstelle Mobilitätsmanagement (2 Vollzeitstellen evtl. durch Umschichtung im Amt) → die Stabsstelle entwickelt konkrete MM-Maßnahmen
- Dachmarke als Stadtmarketinginstrument entwickeln (analog Kopenhagen, bzw. Radlhauptstadt München) – Leipzig könnte Modellstadt für Umweltverbund sein
- Carsharing und neue Mobilitätsdienstleistungen hervorheben und aktiv fördern.
- Dichtes Carsharingnetz im öffentlichen Straßenraum ermöglichen / Mobilitätsstationen (Bremer Modell) sollten flächig angeboten werden / auf übertriebene Ausbaustandards (z.B. Elektrozapfsäulen) sollte verzichtet werden
- Kombitickets MDV-Gebiet: Sportforum, Messe, Zoo, Kultur, Großveranstaltungen

Verkehrsmanagement

- Ausbau/Qualifizierung Verkehrsinformationssystem für ÖPNV
- Evaluation der Wirksamkeit von vorhandenen Kfz-Verkehrsleitsystemen
- Die hohen Wegweisungsstandards, die im Bereich des Kfz-Verkehrs heute bereits erreicht sind, sollten auch für den Fuß- und den Radverkehr eingeführt werden.
- Pfortnerung des Kfz-Verkehrs von A72 kommend / Kfz-Verkehrsleitung in den Nordraum über S242, A38, A14

Verkehrssicherheit

- Dachmarke: Vision Zero
- Verkehrserziehung stärker auf autofahrende Erwachsene ausrichten / Geschwindigkeitsüberwachung stärken
- Ausweitung von bestehenden Tempo-30-Zonen / Tempo-30 an Hauptverkehrsstraßen insbesondere in sensiblen Geschäftsbereichen sowie an Unfallschwerpunkten anordnen
- Geschwindigkeitsreduzierung mittels Design herstellen (z.B. Verzicht auf Mittelstreifen)
- Bessere Sicherung von Straba-Haltestellen für ein- und aussteigende Fahrgäste
- Radverkehr konsequent auf der Straße führen

Verkehr und Umwelt

- Umsetzung Luftreinhalteplan / Lärmaktionsplan (z.B. Erhöhung Baumbestand um 5.000 bis 2015, Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen mit hoher Anzahl Lärm-Betroffener, priorisierte Deckensanierung in diesen Abschnitten)
- Schutz ruhiger Gebiete vor zusätzlicher Verlärmung (BimSchG) / keine Verlagerung mittels Straßenneubau
- Schallschutzwände/- wälle am Güterring der DB AG
- Verbesserung des aktiven Lärmschutzes am Flughafen Leipzig-Halle
- Die öffentliche Förderung von E-Mobilität ist aus Umweltgesichtspunkten nur für Fahrrad, Bus und Bahn sinnvoll.

Verkehr und öffentlicher Raum

- Gründerzeitliche Stadtstrukturen als harten Wettbewerbsvorteil Leipzigs gegenüber anderen deutschen Städten erkennen
- Anwendung städtebaulicher Bemessung (RaSt) / Gehwegbreiten erhalten bzw. wiederherstellen / Verkehrsanlagen müssen sich städtebaul. Umfeld anpassen und nicht umgekehrt
- Entwidmung von Straßen/Parkplätzen zugunsten attraktiver Platzgestaltung (z.B. Gottschallstr. Bretschneiderpark, Bereich vor Stadtbibliothek, Bahnhof-Westseite, Lützner Plan, Könnertstr. Ecke Brockhausstr., Südplatz, Ostplatz, Hahnekamm/Wintergarten-/Schützenstr., ...)
- deutliche Ausweitung des Bestandes an Straßenbäumen
- Wiederwendung von historischen Granit-Platten bei Straßensanierung / Verwendung von Natursteinen statt Betonelementen (z.B. für Bordsteine) / Kein Asphalt auf Gehwegen