

## Protokoll zur Bürgersprechstunde des Oberbürgermeisters zum Thema Fußverkehr in Leipzig



**Termin:** 14. April 2015, 17-19 Uhr

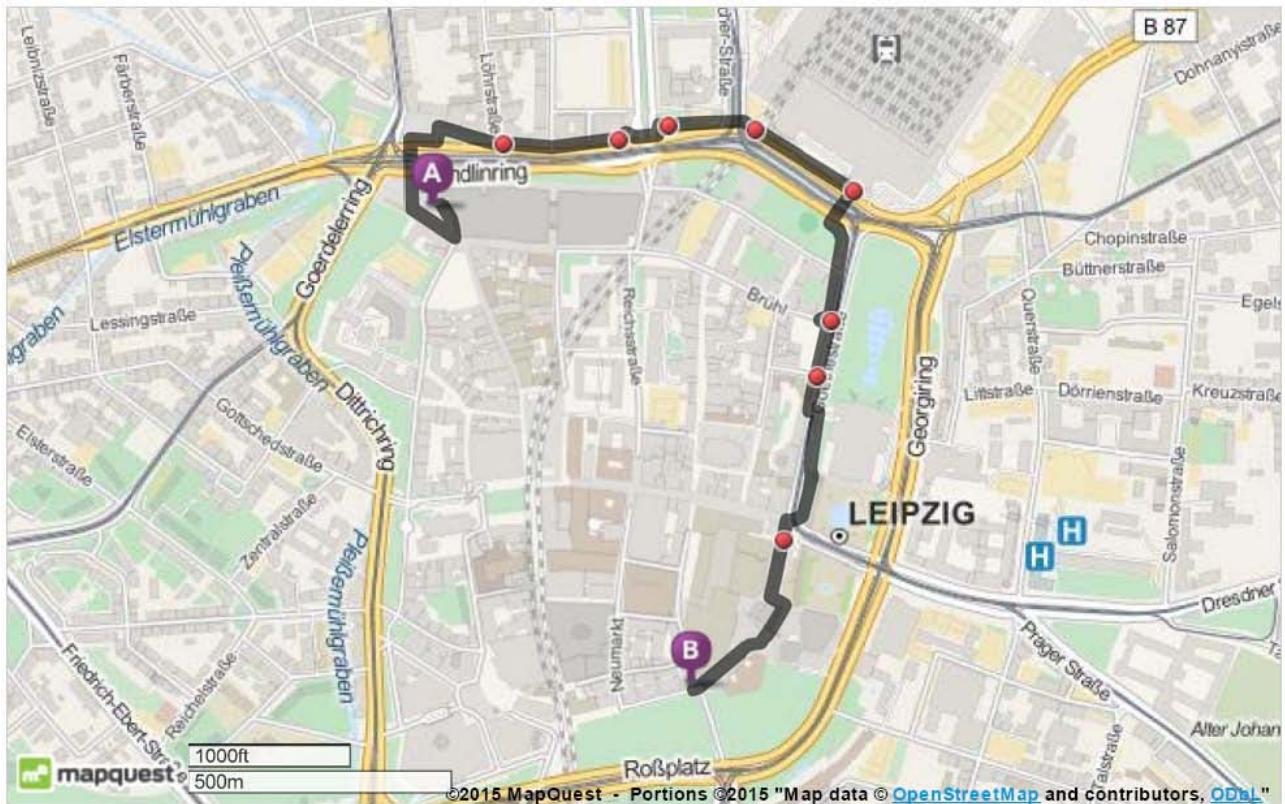
**Anliegen:** Ausgewählte Schwerpunkte mit Verbesserungsbedarf im Leipziger Fußverkehr entlang des Promenadenrings aufzeigen

Sensibilisierung aller Beteiligten für die Perspektive und Belange der Fußgänger, unter Einschluss der Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern (MIV, Rad) oder der Aufenthaltsqualität (Sitzmöglichkeiten, Toiletten)

**Teilnehmer:** OBM Burkhard Jung (Stadt Leipzig), Bertram Weisshaar (Fuss eV), Kerstin Dittrich, Florian Quitsch (VCD), Marianne Ramson (ADFC), Christiane Mertens (Blinden- und Sehbehindertenverband), Prof. Gothild Lieber, Margot Geßner (Seniorenbeirat Leipzig), weitere Teilnehmer aus der Stadtverwaltung, von Verbänden sowie interessierte Bürger (insgesamt ca. 35 Personen)

**Route:** Richard-Wagner-Platz – nördlicher Tröndlinring – Hauptbahnhof – Goethestraße / Brühl – Augustusplatz – Universitätsstraße / Schillerstraße vor der Parkmensa

Karte mit Routenverlauf:



## Dokumentation

| Nr. | Station              | Einschätzung der Situation  | Beleg / Foto  |
|-----|----------------------|---|---|
| 1   | Richard-Wagner-Platz | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Begrüßung und Vorstellung der Moderatoren und einzelner Teilnehmer</li> <li>• Einstieg mit Lob zur Neugestaltung des Platzes mit entsprechender Aufenthaltsqualität / Zeichen für die positive Gestaltbarkeit der Stadt</li> <li>• Blindenleitsystem (BLS) insbes. Auf RW-Platz: BSV Leipzig lehnt Übernahme von „Berliner Modell“ ab und wünscht sich das nicht mehr, dagegen lobende Erwähnung des BLS in der Innenstadt; konfliktreiche Situation mit Radfahrern auf RW-Platz</li> <li>• Ringquerung / Überweg über Tröndlinring: zu kurze Ampelphase auf der südlichen Fahrbahn für Fußgänger (10 Sek., im Ggs. dazu 40 Sek nördliche Fahrbahn), zumal für Überquerung von drei Fahrspuren; Kritik von Frau Mertens und Herrn Patzer; zu wenig Aufstellfläche für größere Gruppen an mittleren LSA in unmittelbarer Nähe der Straßenbahn; ununterbrochene Querung in Richtung City während einer Grünphase kaum möglich</li> </ul> | <br> |

|   |   |  |   |
|---|---|--|---|
| 2 | <b>Platz vor dem Ringmessehaus &amp; Hotel Fürstenhof</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kritik an verwirrender / nicht eindeutiger Fuß-/Radwege-Situation in Richtung Hbf, da Fußgänger mehrere Meter über die Zufahrt des Hotels Fürstenhof geführt werden, insbes. da Strecke Teil einer wichtiger Verbindung zw. Hbf und Stadion/Arena ist</li> <li>• Herr Heinemann (VTA) merkt an, dass Pflasterung vor dem Ringmessehaus noch alten Planungen entspricht, die Führung der Fußgänger vor dem Hotel entlang beabsichtigt ist und Rad- und Fußverkehr durch verschiedene Oberflächen(beläge) voneinander getrennt sind</li> <li>• Hinweis auf das für Hotelgäste kostenlose ÖPNV-Gästeticket der LVB, welches stärker beworben werden sollte im Hinblick auf autofreie Anreise (2014: ca. 1,5 Mio. Gästeankünfte)</li> </ul> |  |
|---|---|--|---|

|   |                                     |  |  |
|---|-------------------------------------|--|--|
| 3 | <b>Tröndlinring Ecke Löhrstraße</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Querung aus Fußgängersicht nicht optimal, insbesondere der Löhrstraße, da auf den Ring abbiegende /wartende PKW die Querung blockieren</li> <li>• Hinweis von Frau Friedrich (ASG): Fußgänger die von den Höfen am Brühl zur Haltestelle Gördelerring und umgekehrt wollen, laufen oft durch die Grünfläche, die dadurch öfter erneuert werden müssen – Anmerkung Frau Ramson: einfache gerade Fußwegeverbindungen zu schaffen</li> <li>• Im weiteren: völlig ungenügende Gehwegbreite und zusätzlich verschärfend auch fehlende Lösung für Radverkehr. Daher: Entflechtung Rad-/Fußverkehr und angemessene Gehwegbreite von 5 Metern (mind. 3,5 m)</li> <li>• Eingangsbereich der Volkshochschule erfordert eine Aufwertung und zusätzliche Fahrradbügel, evtl. durch Umwidmung / Wegnahme von 2-3 PKW-Stellplätzen</li> </ul> |  |
|---|-------------------------------------|--|--|

|   |                                      |  |   |
|---|--------------------------------------|--|---|
| 4 | <b>Platz vor dem InterCity-Hotel</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strecke zwischen Löhrstraße und InterCity-Hotel besonders negativ, da stellenweise zu schmal, schlechter Belag / Pflasterung und zusätzlicher Führung des Radverkehrs auf dem Fußweg</li> <li>• Schwierigkeiten auf dem Abschnitt werden von fast allen Teilnehmern bestätigt</li> <li>• Hinweis von Herrn Patzer zu Rad- und Fußverkehr auf dem Abschnitt: ADFC ist für eine Vermeidung der Konkurrenz von Fußgängern und Radfahrern. Hinweis auf die derzeitige juristische Klärung der Frage, ob beim Verbot des Radverkehrs auf dem Ring möglicherweise eine Rechtswidrigkeit vorliegt</li> <li>• Hinweis von Frau Dittrich auf die unglückliche Situation für den Radverkehr vor dem InterCity-Hotel aufgrund der widersprüchlichen Beschilderung</li> </ul> | <br> |
|---|--------------------------------------|--|---|

|   |  |  |   |
|---|--|--|---|
| 5 | <b>Fußgängerunterführung vor dem Astoria</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fußgängerunterführung verdeutlicht gut ehemaliges Denken in der Stadt-/Verkehrsplanung, dass Fußgänger „nach unten oder oben“ gehören und insgesamt 9 Fahrspuren für den motorisierten Verkehr zur Verfügung stehen – das Resultat der autoorientierten Planungen aus den 1930er und 1970er Jahren bestimmt hier aber immer noch die alltägliche Realität (Erst seit kurzem existiert ebenerdige Querungsmöglichkeit auf der anderen Seite der Gerberstraße zu den Höfen am Brühl)</li> <li>• Herr Jung (OBM) weist darauf hin, dass man bereits ein Umdenken in der Verkehrsplanung sieht, begonnen mit dem Abbau der Fußgängerbrücke über den Tröndlinring und der Entscheidung, alle Verkehrsteilnehmer gleichwertig zu behandeln durch eine ebenerdige Querung. Die Kreuzung vor dem Hotel Astoria sei noch nicht der Endpunkt der Entwicklung, aber noch spiele der PKW-Verkehr eine zu große Rolle und zu zukunftsorientierte Verkehrsplanungen könnten möglicherweise die Bürger überfordern. Man solle Schritt für Schritt vorgehen, wofür die Solidarität aller Verkehrsteilnehmer nötig sei. Alleine die Diskussion im Rahmen des Spaziergangs zeigt das Vorhandensein vieler Interessenlagen, notwendig ist eine organische Veränderung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums.</li> </ul> |  |
|---|--|--|---|

|   |                     |  |   |
|---|---------------------|--|---|
| 6 | <b>Hauptbahnhof</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkplatz neben Westhalle Hbf an Einmündung Kurt-Schumacher-Straße: statt Parken besser eine Mobilitätsstation mit multimodalen Fortbewegungsmitteln (CarSharing, Mieträder) einrichten, um das Thema prominent sichtbar zu machen</li> <li>• Hinweis auf hohe Luftschaadstoffbelastung verursacht durch hohes Verkehrsaufkommen; (geschätzter täglicher Kraftstoffverbrauch allein auf dem CityRing über 10.000 Liter; entspricht über 3. Mio Liter im Jahr)</li> <li>• Fußgängersituation vor dem Hbf und bei Überquerung Willy-Brand-Platz gekennzeichnet durch Überquerung mehrerer Fahrspuren, zu kurzen Grünphasen und dem Aufeinandertreffen von Fuß- und Radverkehr an Aufstellflächen vor den Bahnhofshallen</li> <li>• Lösungsvorschläge: Verlängerung der Grünphase für Fußgänger, Reduzierung der PKW-Fahrspuren, Entflechtung / Trennung von Rad- und Fußverkehr</li> <li>• Kommentare: <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Herr Jung (OBM): Der Stadtrat hat bereits den Auftrag für einen Radfahrstreifen vor dem Hauptbahnhof, allerdings löst das nicht das Kernproblem, nämlich den Konflikt von Fußgängern, die die Straße queren wollen, um zur Straßenbahnhaltestelle zu gelangen, und dem Radverkehr vor dem Hauptbahnhof.</li> <li>◦ Herr Patzer: Die Lösung für das Problem ist eine Absetzung des Fahrradstreifens gegenüber dem Gehweg mit einem kleinen Bord für beide Richtungen.</li> <li>◦ Teilnehmer: Der Radweg muss für die Fußgänger besser kenntlich gemacht werden z. B. durch Radsymbole auf dem Fahrradstreifen.</li> <li>◦ Teilnehmer: Es muss eine Fahrradampel geben.</li> <li>◦ Teilnehmer: Es ist ein Problem, dass momentan der</li> </ul> </li> </ul> |  |
|---|---------------------|--|---|

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  |  | <p>Radverkehr für beide Fahrtrichtungen der Bahnhofsseite entlang geführt wird.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>◦ Herr Jung: Radfahrer müssen auf beiden Seiten des Rings vor dem Bahnhof fahren können, aber hierfür gibt es noch keine Lösung. Eine bessere Markierung wird die Probleme nicht lösen; es ist eine bessere Solidarität zwischen den Verkehrsteilnehmern nötig.</li><li>◦ Frau Dittrich: Haltestelle / Traminsel vor dem Bahnhof ist zu eng. Die Situation wird bei einer Erhöhung des Modal Splits noch schwieriger werden.</li></ul> |  |
|--|--|--|--|

|   |                                |  |  |
|---|--------------------------------|--|--|
| 7 | <b>Goethestraße Ecke Brühl</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Goethestraße ist eine der wichtigen Fußwegebeziehungen zwischen Hbf und Oper, Gewandhaus, Uni, City-Hochhaus</li> <li>• an Einmündung Brühl Gehwegbreite viel zu schmal und Gehwegvorstreckungen unzureichend</li> <li>• Zebrastreifen und/oder Aufpflasterung könnten Zoneneinfahrt besser verdeutlichen</li> <li>• durch Baustelleneinrichtung fehlender Gehweg, der temporär auf Stellplätzen entlang der Baustelle geführt werden könnte - generell zeigt die mangelnde Berücksichtigung der Fußverkehrsführung an Baustellen den Bedarf für einen städtischen Fußverkehrsbeauftragten</li> </ul> |  |
|---|--------------------------------|--|--|

|    |   |   |  |
|----|---|---|--|
| 8  | <b>Goethestraße Ecke Ritterstraße</b>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• an Einmündung Ritterstraße Gehwegbreite viel zu schmal und Gehwegvorstreckungen fehlend</li> <li>• Zebrastreifen und/oder Aufpflasterung könnten Zoneneinfahrt besser verdeutlichen</li> </ul>   |   |
| 9  | <b>Augustusplatz</b>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gehweg in Goethestraße (Westseite) zwischen Ritterstraße und Augustusplatz in ziemlich schlechtem Zustand</li> <li>• Haltestelle auf Augustusplatz keine optimale Lösung aus Sicht mobilitätseingeschränkter Personen aber immerhin ein Kompromiss zum besseren Flusse des Rad- und Fußverkehrs</li> </ul>   |  |
| 10 | <b>Universitätsstraße Ecke Schillerstraße</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• viel zu schmaler Gehweg zu Gunsten weniger Stellplätze – innerhalb „autoarmer Innenstadt“</li> <li>• Situation verdeutlicht Bedarf für Fußverkehrsbeauftragten, der rechtzeitig auf diesen Widerspruch hingewiesen hätte.</li> <li>• prüfen: Fußgängerüberweg / Zebrastreifen im Kreuzungsbereich Universitätsstraße / Schillerstraße zur Entschleunigung MIV und besseren Zusammenspiels zwischen MIV, Fuß- und Radverkehr. Tempo 20 wird nur wenig eingehalten, insbesondere nicht von aus der City ausfahrende PKW, insbesondere während Grünphase der LSA</li> </ul> |  |

|    |   |  |  |
|----|---|--|--|
| 13 | <b>Generell / übergreifende Aspekte</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wunsch und Anliegen der Teilnehmer, dass dem Fußverkehr seitens der Stadtverwaltung mehr Aufmerksamkeit gewidmet wird</li> <li>• VCD und Fuss eV wünschen sich einen Fußverkehrsbeauftragten bzw. städtischen „Kümmerer“ für das Thema</li> <li>• Idee, dass dem Fußverkehr einmal im Jahr eine der Bürgersprechstunden des OBM gewidmet wird analog zur OBM-Radtour</li> </ul> |  |
|----|---|--|--|

Protokoll / Fotos: Florian Quitzsch (VCD), Bertram Weisshaar (Fuss eV)

Leipzig, 18.06.2015