

Auswertung der Testphase Jahnallee

1. Veranlassung

Mit RB III/1209/02 vom 11.12.02 wurde festgelegt, nach dem Umbau der Jahnallee eine einjährige Testphase durchzuführen, um insbesondere im inneren Teil der Jahnallee die Verkehrsorganisation zu erproben (dynamische Straßenraumfreigabe) und danach die endgültige Verkehrsorganisation festzulegen. Das wurde auch in den nachfolgenden Baubeschlüssen so festgehalten.

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme informierte die Verwaltung mit DS IV/2084 „Information zum Stand der Testphase Jahnallee“ über die beabsichtigte Organisation. Inhalt der Informationsvorlage war eine Einschätzung des Verkehrsablauf sowie der Vorschlag zur weiteren Verbesserung der Parksituation. Mit der vorliegenden Vorlage soll nun die Testphase abgeschlossen und die Verkehrsorganisation festgelegt, sowie sonstige verkehrsorganisatorische Maßnahmen im Waldstraßenviertel, die in den Diskussionen mit angesprochen wurden, dargelegt werden.

2. Verkehrssituation

Verkehrsorganisation vor Umbau der Jahnallee:

Führung dese Verkehrs stadteinwärts durch die Jahnallee, stadtauswärts über Gustav-Adolf-Straße.

Entsprechend StVO konnten landwärts **7 Stellplätze** angefahren werden, Parkzeit Montag bis Freitag 8 bis 18 Uhr, stadteinwärts **0 Stellplätze**.

Erschwerend kam hinzu, dass man die Stellplätze nur aus dem Waldstraßenviertel heraus erreichen konnte, da ein direktes Zufahren von der Leibnizstraße in die Jahnallee aufgrund o.g. Verkehrsführung über Gustav-Adolf-Straße nicht möglich war.

Verkehrsorganisation nach Umbau der Jahnallee:

Führung des Verkehrs stadtein- und auswärts über die Jahnallee.

Im inneren Teil der Jahnallee zwischen Leibnizstraße und Waldplatz wird mit dem Prinzip der dynamischen Straßenraumfreigabe der Verkehrsablauf gesteuert, d.h., mittels der Schaltung der Signalanlagen am Waldplatz bzw. an der Leibnizstraße als Pfortnerampel wird der Verkehr so geregelt, dass entweder die Straßenbahn als Pulkführer voran fährt und der Kfz-Verkehr dann im Nachlauf Grün erhält oder der Kfz-Verkehr fährt und die Straßenbahn folgt.

Das Parken war bis zu diesem Zeitpunkt folgendermaßen geregelt:

6 bis 9 Uhr und 15 bis 19 Uhr Haltverbot. In dieser Zeit sind auch keine Anliefergänge möglich. In der übrigen Zeit sind Haltvorgänge bis 3 Minuten und Anliefergänge zum Be- und Entladen gestattet, nachts konnte geparkt werden. Teilweise gab es Ausnahmegenehmigungen zur Anlieferung (z.B. Frischware).

Testphase:

Der Verkehr wurde wie o.g. geführt. Durch Feinabstimmungen an den Signalschaltungen konnten weitere Verbesserungen im Verkehrsablauf erzielt werden.

Im Rahmen der Testphase wurden **landwärts 17 Stellplätze** und **stadteinwärts 6 Stellplätze** (Parken Montag bis Freitag 9 bis 15 Uhr) angeordnet. Von den Regelungen waren Verflechtungsstrecken im Bereich von Signalanlagen und Andienbereiche für Geschäfte ausgenommen, um zu verhindern, dass in zweiter Reihe geparkt und die Straßenbahn behindert wird. Während der Testphase wurden Verkehrsbeobachtungen durchgeführt, um weitere Verbesserungen für Händler und Gewerbetreibende und eine möglichst weitere Vereinfachung der Beschilderung vorzunehmen. Die Kurzparkzeit wurde mit einer Stunde vorgesehen, um Kunden auch ausreichend Zeit für Einkäufe zu geben. Kürzere Parkzeiten mit Parkscheibe sind nicht durchsetzbar.

Im Zeitraum der Testphase gab es Hinweise von Händlern, dass sich die Parksituation verschlechtert hätte (weniger Stellplätze als vorher). Das stellt sich aus eingangs genannter Sicht anders dar. Die Kurzparkzeit soll verändert (von einer Stunde auf eine halbe Stunde) und eine Vereinfachung der Beschilderung vorgenommen werden. Problem für die Verwaltung ist dabei die Kontrolle.

Die Anliegen wurden im Rahmen der Auswertung der Testphase und einer eventuell generellen Änderung der Parkordnung geprüft.

Auswertung der Testphase und Diskussion im Bürgerverein:

Verkehrsablauf

Die Auswertung ergab, dass sich die prognostizierten Verkehrsbelegungen im Zuge der Jahnallee und in der Gustav-Adolf-Straße eingestellt haben. Durch weitere Veränderungen im Verkehrsablauf am Knoten Goedelerring, konnte zusätzlich noch mehr Verkehr aus dem Bereich Jacobstraße herausgehalten werden, dafür wurden zwei Fahrstreifen Richtung Pfaffendorfer Straße eingerichtet, die sich erst nach der Knotenabfahrt auf eine Spur verjüngen.

Die Gustav-Adolf-Straße wurde - wie geplant - stark entlastet und ist heute eine Wohngebietsstraße. Hier stand zur Diskussion, die zzt. mit einer Streckenbeschilderung 30 km/h ausgerüstete Straße eventuell zu einer reinen Tempo 30 Zone umzugestalten. Das würde aber straßenverkehrsrechtlich bedeuten, die Signalanlage (Schulweg) Höhe Tschaikowskistraße zu entfernen (siehe §45 Abs.1c StVO).

Das Problem wurde im Bürgerverein diskutiert; man sprach sich für die Beibehaltung der Signalanlage aus. Die Verwaltung wird daher die Streckenbeschilderung 30 km/h beibehalten. Nach nochmaliger intensiver Prüfung der rechtlichen Belange, wird die Vorfahrtsregelung rechts vor links angewandt, ohne die Straße in eine Tempo 30 Zone einzuordnen.

Mit Ende der Testphase wird die abknickende Vorfahrt Gustav-Adolf-Straße/Leibnizstraße und Gustav-Adolf-Straße/Friedrich-Ebert-Straße entfernt. Nach Überarbeitung der verkehrstechnischen Programme der Signalanlage Waldstraße/Gustav-Adolf-Straße wird das Verkehrszeichen 50 km/h (für die Räumgeschwindigkeit angeordnet) entfernt.

Für den inneren Bereich der Jahnallee zwischen Leibnizstraße und Waldplatz hat sich das System der dynamischen Straßenraumfreigabe bewährt. Das Unfallgeschehen war gering und bezog sich meist auf Unachtsamkeiten beim Fahrstreifenwechsel.

Der Verkehrsablauf wird im inneren Bereich der Jahnallee dann behindert, wenn Fahrzeugführer Linksabbiegen wollen, obwohl das Linksabbiegen an bestimmten Stellen untersagt ist und dadurch der nachfolgenden Verkehr aufgehalten wird. Dadurch kommt auch die Straßenbahn unnötig zum Halt.

Generell ist nochmals auszuführen, dass nur mit dem Ausbau der Jahnallee im vorderen und hinteren Bereich und der Separierung der Stadtbahntrasse ein guter Verkehrsablauf zu erzielen ist. Die Separierung hat den absoluten Vorteil, dass die Straßenbahn ungehindert vom Kfz-Verkehr den Bereich befahren kann. Das entspricht den Verkehrspolitischen Leitlinien und den Zielstellungen des Nahverkehrsplans. Im inneren Teil war ein Ausbau mit besonderem Bahnkörper nicht möglich. Hier mussten technische Möglichkeiten gefunden werden, die zwei Verkehrsarten störungsfrei zu führen. Das wurde mittels der dynamischen Straßenraumfreigabe erreicht. Im Abschnitt Goerdelerring bis Leibnizstraße wird der Verkehr an der Signalanlage Leibnizstraße angehalten (Pfortnerampel). Entweder die Straßenbahn oder der Kfz-Verkehr fährt als Pulkführer. Deshalb wurden die Haltestellen aus dem engen Bereich der Jahnallee herausverlegt, um den Verkehrsfluss nicht anzuhalten, sondern möglichst störungsfrei im inneren Bereich zu führen. Die Anzahl der Fahrstreifen im Bereich zwischen Goerdelerring und Leibnizstraße resultiert aus der Verkehrsprognose, eine Reduzierung wäre einerseits auf Grund der Belegung nicht förderfähig gewesen, andererseits muss die Möglichkeit bestehen, an liegengebliebenen Fahrzeugen oder Baustellen usw. vorbeizufahren.

Insofern ist das System der dynamischen Straßenraumfreigabe auch mit externen Beratern intensiv diskutiert worden und unter kritischer Beachtung aller städtebaulichen Aspekte dann als Lösung eingesetzt worden. Ansonsten wäre die Herausnahme des stadtauswärtigen Verkehrs aus der Gustav-Adolf-Straße nicht möglich gewesen. Eine Verlagerung auf andere Trassen - wie immer wieder gefordert - ist nicht möglich, da keine weiteren aufnahmefähigen Straßen in Ost-West-Richtung zur Verfügung stehen.

Der innere Teil der Jahnallee funktioniert deshalb zufriedenstellend, da im vorderen und hinteren Bereich ein Ausbau erfolgte und das technische System im inneren Teil eine geregelte Durchfahrt der Straßenbahn und der Kfz ermöglicht (Separierung erfolgt damit zeitlich, nicht wie im ausgebauten Bereich räumlich).

Um aber auch den Wünschen der Händler und Gewerbetreibenden entgegenzukommen, wurde über einen gewissen Zeitraum das Parken in bestimmten Bereichen getestet. Es stellte sich nicht völlig problemlos dar und muss bei größeren Schwierigkeiten aufgehoben werden. Es werden keine Parkplätze markiert nur Kurzzeitparken mittels Beschilderung eingerichtet, wie bereits jetzt in einigen Teilen über einen Zeitraum getestet.

Parken und Anliefern

Der Lieferverkehr wurde gewährleistet, teilweise mit Ausnahmegenehmigungen. Die Parkordnung war aufgrund der Zusatzbeschilderung besonders kritisch zu betrachten und Möglichkeiten der Vereinfachung zu prüfen. In Auswertung des Tests in denen insbesondere die umfangreiche Beschilderung zur Diskussion stand, wurde nach Alternativen gesucht und im Bürgerverein insbesondere das Thema Kurzparken mit Zusatzbeschilderung oder Parken ohne Zusatzschilder (bedeutet einfaches Verständnis der Regelung - allerdings dann u.U. Dauerparker) diskutiert.

Folgender Vorschlag wurde vorgestellt:

Stadtauswärts:

An der Signalanlage Leibnizstraße bleibt die stadtauswärtige zweistreifige Zufahrt, um keine Stauerscheinungen zu erzeugen, die dann wiederum die Verkehrsteilnehmer veranlassen würden, über die Gustav-Adolf-Straße zu fahren.

Die Verflechtungsstrecke wird so eingekürzt, so dass bis zur Funkenburgstraße weitere Stellplätze angeordnet werden können, aber gleichzeitig verkehrssicher sich verflochten werden kann.

Im Abschnitt Funkenburgstraße/Tschaikowskistraße wird auf einem Teilstück von ca. 15 m das Beliefern werktags (von 6 bis 19 Uhr) mittels eingeschränktem Haltverbot ermöglicht (siehe Anlage), um die Andienung der Läden zu gewährleisten. Damit ist sichergestellt, dass nicht aus zweiter Reihe angeliefert wird. Im Abschnitt Tschaikowskistraße/Waldplatz wird nur der Stauraum mit Haltverbot beschildert.

Stadteinwärts:

Im Abschnitt Elsterstraße bis Lessingstraße wird ca. mittig ein eingeschränktes Haltverbot angeordnet (werktags von 6 bis 19 Uhr), um die Anlieferung zu ermöglichen. Weitere Beschränkungen für den ruhenden Verkehr erfolgen nicht.

Im Abschnitt Lessingstraße bis Thomasiusstraße wird vor dem Stauraum auf 15 m ein eingeschränktes Haltverbot angeordnet (werktags 6 bis 19 Uhr). Weitere Beschränkungen erfolgen nicht.

Die Diskussion im Bürgerverein brachte folgendes Ergebnis:

Für die Händler und Gewerbetreibenden ist die mehrfache Nutzung der Stellplätze für Kunden wichtig, deshalb wird doch - trotz erforderlicher Zusatzbeschilderung - auf Kurzzeitparken orientiert. Das Kurzzeitparken erfordert allerdings eine Zusatzbeschilderung, um in den Nachtstunden und Sonntags durchgehend parken zu können. Es ist in Abstimmung mit Händlern und Gewerbetreibenden im Bürgerverein dann folgendes vereinbart worden:

Kurzzeitparken werktags 8 bis 18 Uhr. D.h., Montag bis Samstag Kurzzeitparken, sonntags und nachts keine Parkdauerbegrenzung.

Die weitere Einkürzung der Stauräume und Verflechtungsstrecken wurde diskutiert. Die Verwaltung sagte zu, diese Punkte nochmals kritisch zu prüfen. Die Lösung ist in die beiliegenden Plänen eingeflossen. Weitere Veränderungen im Bereich der Verflechtungsstrecke Leibnizstraße/Jahnallee und in den Stauraumzufahrten sind

aus Verkehrssicherheitsgründen und aus dem Verkehrsaufkommen heraus nicht machbar.

Zu den immer wieder geforderten Baumpflanzungen in der inneren Jahnallee gab es unterschiedliche Auffassungen. Die Händler orientierten auf Stellplätze, da durch die Bäume wieder eine ganze Reihe Stellplätze entfallen würden. Leitungen im Untergrund sind ebenfalls vorhanden. Die Verwaltung wies nochmals darauf hin, dass die Verkehrsorganisation bei auftretenden Problemen u.U. auch geändert werden muss und befürwortet keine Baumpflanzungen.

Die angesprochene Lärmproblematik (Gleisanlagen LVB) kann erst mit der Sanierung der Gleise in Angriff genommen werden. Der inneren Teil sollte aus dem Planrechtsverfahren ausgegliedert werden, dadurch wurde nur eine Sanierung der Straße möglich, die Gleisanlagen müssen daher später durch die Leipziger Verkehrsbetriebe erneuert werden.

Zusammenfassend wird eingeschätzt, dass ein nach dem derzeitigen Erkenntnisstand vertretbares Maß an Parkplätzen entsprechend der Möglichkeiten des Straßenzuges geschaffen wird, das Anliefern wird gewährleistet. Eine Markierung der Stellplätze erfolgt nicht.

Die Verkehrsorganisation ist straßenverkehrsbehördliche Aufgabe und muss bei auftretenden Problemen u.U. angepasst oder geändert werden. Zur Verkehrsorganisation erfolgt aus rechtlichen Gründen kein Beschluss des Stadtrates. Die geplante Verkehrsorganisation nach Abschluss der Testphase ist den beiliegenden Plänen zu entnehmen.

Sonstige tangierende Fragen im Waldstraßenviertel

Im Zusammenhang mit Veränderungen der Verkehrsführung und der Parkordnung wurde das Thema Bewohnerparken im Waldstraßenviertel erneut von Bürgern zur Diskussion gestellt und deshalb von der Verwaltung nochmals geprüft. In der Versammlung im Bürgerverein wurde dazu abschließend gemeinsam vorgeschlagen, kein Bewohnerparken vorzunehmen bzw. Bereiche nicht auszudehnen, da trotz kostenpflichtiger Parkgenehmigung dann kein Rechtsanspruch auf Parkplätze besteht.

Eine weitere Bitte des Bürgervereins war die Veränderung der wegweisenden Beschilderung am Kreisverkehr Leutzscher Allee. Aus Richtung Westen kommend soll die Zielwegweisung Stadtzentrum nicht wie bisher über das Tangentenviereck Leutzscher Allee Richtung B 2 erfolgen, sondern über die Straße am Sportforum Richtung Jahnallee oder Richtung Karl-Tauchnitz-Straße. Diese Wegweisung wird seitens der Verwaltung kritisch gesehen, da die Verkehrspolitischen Leitlinien aussagen, Verkehr vom Promenadenring zum Tangentenviereck zu verlagern. Gleichzeitig stand bisher auch immer vom Bürgerverein die Forderung an, Verkehr aus der Jahnallee zu verlagern. Dieser Sachverhalt wird in der Verwaltung zzt. noch weiter geprüft und ist laufende Verwaltungsarbeit.

Zusammenfassung:

Im Rahmen einer Testphase hat die Verwaltung in verschiedenen Szenarien die Verkehrsführung im Bereich Jahnallee/Gustav-Adolf-Straße geprüft. Zusammenfassend wird eingeschätzt, dass die Zielstellung, die Gustav-Adolf-Straße vom Verkehr zu entlasten und zur Wohngebietsstraße umzufunktionieren, erreicht wurde. Der Verkehrsablauf in der Jahnallee funktioniert zufriedenstellend. Die Parkordnung wird angepasst und vereinfacht. Die Verwaltung informiert mit dieser Vorlage den Stadtrat entsprechend der Beschlüsse über die nunmehr geplante Verkehrsorganisation und den Abschluss der Testphase. Die Verkehrsorganisation soll zeitnah umgesetzt werden.

Anlage
2 Pläne innere Jahnallee