

A1NEU2 Vision Zero. Für umfassende Verkehrssicherheit auf Leipzigs Straßen

Gremium: AG Stadtentwicklung und Mobilität
Beschlussdatum: 27.09.2018
Tagesordnungspunkt: #2 Antrag A1

Antragstext

1 In den letzten Monaten gab es immer wieder schwere, teilweise tödliche
2 Verkehrsunfälle in Leipzig. Während bundesweit immer weniger Menschen ihr Leben
3 im Straßenverkehr verlieren, konnte in Leipzig mit der bisherigen
4 Verkehrspolitik die Anzahl der Verkehrstoten nicht signifikant gesenkt werden.
5 14 Todesopfer waren es in 2016 in Leipzig, die Mehrheit Fußgänger*innen (3) und
6 Radfahrer*innen (5). Generell scheinen die Zahlen in den letzten Jahren
7 gleichbleibend hoch zu sein. Mit dieser Situation wollen wir uns nicht abfinden.
8 Verkehrstote sind keine Randerscheinung, die wir für unsere Mobilität in Kauf
9 nehmen müssen. Bei einer wachsenden Stadt ist bei gleichbleibendem Straßenraum
10 eher mit der Zunahme von Verkehrsproblemen, Unfällen und Verkehrstoten zu
11 rechnen, wenn kein Umdenken erfolgt. Verkehrstote und Schwerverletzte sind durch
12 eine kluge Verkehrsplanung zu vermeiden. Dabei sind die schwächeren
13 Verkehrsteilnehmer besonders zu schützen.

14 Vision Zero bezeichnet das Ziel, Straßen und Verkehrsmittel so sicher zu
15 gestalten, dass keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr auftreten.
16 Unfallvermeidung ist eine gesellschaftliche Aufgabe, der nicht nur alle
17 Verkehrsteilnehmenden, sondern auch Verkehrs- und Automobilwirtschaft und
18 Politik nachkommen müssen. Wir fordern, dass sich die Stadt Leipzig bei Bund und
19 Land dafür einsetzt, Vision Zero als Leitbild bei der Gesetzgebung und der
20 Verkehrsförderung zu verankern. Unabhängig davon muss die kommunale
21 Verkehrsplanung eine größere Verantwortung übernehmen. Daher muss das
22 Verkehrssystem so gestaltet werden, dass diese Fehler nicht zu
23 lebensbedrohlichen Verletzungen seiner Nutzer führen.

24 Diesem Ziel soll sich die Stadt Leipzig so schnell wie möglich in der Stadt- und
25 Verkehrsplanung verschreiben, um noch mehr unnötige Verkehrstote zu verhindern.
26 Deshalb fordern wir:

27 1. Vision Zero konsequent in kommunaler Mobilitätsplanung berücksichtigen

28 BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN fordern, Vision Zero bei der Verkehrsplanung zum
29 Leitgedanken zu machen. Dazu sind folgende Maßnahmen notwendig:

- 30 • umfassende Bestandsaufnahme des Verkehrsnetzes unter dem Aspekt von Vision
31 Zero vornehmen und daraus folgende Lösungsansätze mit Experten
32 diskutieren,
- 33 • Bildung eines Planungsteams im VTA zur Planung der Umsetzung der Ziele von
34 Vision Zero auf Basis der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und
35 Expertenworkshops.
- 36 • Verankerung eines halbjährlichen Fortschrittsberichts zum Stand der
37 Umsetzung von Vision Zero an den Stadtrat durch das Planungsteam im VTA.
- 38 • bestehende Verkehrsunfallkommission zu einer Verkehrssicherheitskommission
39 mit Vetorecht bei kommunaler Verkehrsplanung weiterentwickeln,
- 40 • bei der kommunalen Verkehrsplanung neben Verbänden auch besonders
41 betroffene Verkehrsteilnehmende wie Kinder, Jugendliche, Senioren und
42 Menschen mit Mobilitätseinschränkung frühzeitig und umfassend beteiligen.

43 2. Vorrang für sichere Verkehrsarten

44 Da das größte Gefahrenpotential bei Unfällen vom motorisierten Individualverkehr
45 (MIV) ausgeht, ist die Verkehrsplanung vom Reifen auf die Füße zu stellen, um
46 Vision Zero umzusetzen.

47 Dazu sind folgende Maßnahmen notwendig:

- 48 • Bei Planungen vorrangig die Bedürfnisse der schwächsten
49 Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen: 1. Fußgänger à 2. Radfahrer und
50 ÖPNV à 3. MIV.
- 51 • Alles was dieser Priorisierung bezüglich der Verkehrsplanung widerspricht,
52 muss (kurz- oder langfristig) so umgestaltet werden, dass die Teilnahme am
53 Verkehr zu Fuß, Rad oder mit dem ÖPNV sicherer wird.

54 3. Geschwindigkeit des MIV im Leipziger Straßennetz reduzieren

55 Die zu hohe Verkehrsgeschwindigkeit des MIV ist einer der zentralen Faktoren für
56 tödliche Verkehrsunfälle. Ziel muss die Senkung der Geschwindigkeit im gesamten
57 Leipziger Straßennetz senken. Dazu sind folgende Maßnahmen notwendig:

- 58 • Ausbau des Anteils von Fußgängerbereichen, in denen nur Lieferverkehr und
59 Radverkehr mit Schrittgeschwindigkeit zugelassen sind,
- 60 • Wohngebiete durch einen höheren Anteil von Fahrradstraßen und die
61 Einrichtung von Radquartieren mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h
62 sicherer machen,
- 63 • in Sammelstraßen unter verstärkter Nutzung von Verkehrsversuchen eine
64 Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h durchsetzen,
- 65 • wir setzen uns für eine Änderung der StVO ein, mit dem Ziel, daß innerorts
66 Tempo 30 Regelgeschwindigkeit wird. In Ausnahmefällen können die Kommunen
67 auf den Hauptstraßen Tempo 50 zulassen.

68 4. Verkehrsraum sicher gestalten

69 Die Gestaltung von Verkehrsräumen beeinflusst das menschliche Verhalten ebenso
70 wie Regeln und Verbote. Deshalb ist beim Neu-, Aus- und Umbau von Straßen und
71 Quartieren sowie der Verkehrsüberwachung der Erhöhung der Verkehrssicherheit
72 Priorität einzuräumen. Stadtverwaltung und kommunale Unternehmen sollen im
73 Rahmen ihres Fuhrparks aktiv zur Verkehrssicherheit beitragen. Dazu sind
74 folgende Maßnahmen notwendig:

- 75 • Bei der Verkehrsplanung konsequent Sicherheitsaudits anwenden,
- 76 • einspurige Kreisverkehre für MIV und Radverkehr anstelle von
77 Ampelkreuzungen und weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- 78 • Erhöhung der Verkehrssicherheit im unmittelbaren Umfeld von Schulen und
79 Kindertageseinrichtungen durch Fußgängerbereiche oder Fahrradstraßen/
80 quartiere,
- 81 • Auflösung von Nutzungskonflikten zu Ungunsten der schwächeren
82 Verkehrsteilnehmer insbesondere durch eine bessere Aufklärung und stärkere
83 Ahndung von Vergehen im ruhenden Verkehr,
- 84 • Einrichtung einer Fahrradstaffel der Polizeibehörde, welche die
85 Freihaltung von Radwegen überwacht,
- 86 • Ausstattung der Lastkraftwagen in den Fuhrparks der Stadtverwaltung und der
87 kommunalen Unternehmen mit technischen Ausstattungen zur Vermeidung von
88 Unfällen in Abbiegesituationen.
-
- 90 • Sicherung des gefahrlosen Fahrgastwechsels an Straßenbahnhaltestellen
91 durch Ampelregelung am Haltestellenende oder durch andere geeignete
92 Maßnahmen

93 5. Informationen und Bildung zu Verkehrssicherheit stärken

- 94 Eine höhere Verkehrssicherheit steht und fällt mit dem Wissen der
95 Verkehrsteilnehmenden.
- 96 Die Stadt Leipzig soll in Zusammenarbeit mit geeigneten Bildungsträgern und
97 Verbänden die Verkehrserziehung an Kitas und Schulen verstärkt fördern.
- 98 Dazu sind folgende Maßnahmen notwendig:
- 99 • Bedarfsgerechter Umbau- und Ausbau der vorhandenen Übungsgelände,
 - 100 • Entwicklung niedrighwelliger und zielgruppengerechter
101 Informationsangebote für erwachsene Verkehrsteilnehmenden,
 - 102 • Information und Beteiligung vor Ort durch regelmäßige Stadtteilforen zur
103 Verkehrssicherheit.

Begründung

Die Zahl der Toten und Verletzten im Leipziger Straßenverkehr ist in den letzten Jahren konstant hoch geblieben. Jede/r der jährlich 14 (2016) bzw. 15 Toten (2015) ist zu viel. Der Anstieg der absoluten Verletztanzahlen von 2367 (2012) auf 2536 (2016) kann nicht hingenommen werden.

Der aus dem Arbeitsschutz stammende Grundgedanke von Vision Zero ist, dass Menschen Fehler machen. Das System Verkehr muss mit diesen Fehlern rechnen und sie verzeihen. Die Belastbarkeitsgrenzen des menschlichen Körpers werden zum entscheidenden Maßstab. Unfallfolgen dürfen auch im schlimmsten Fall nicht mehr tödlich sein. Aus diesem Prinzip folgt, dass nicht mehr allein die Unfallbeteiligten Verantwortung für Unfälle übernehmen müssen, sondern die Verhinderung von Todesfällen und Verletzungen eine gesellschaftliche und politische Aufgabe ist. Mit den hier vorgeschlagenen Maßnahmen wird es für Jung und Alt in Leipzig einfacher und sicherer, zu Fuß oder per Rad die Ziele zu erreichen:

Zu 1:

Um das Ziel Vision Zero umzusetzen, muss im Verkehrs- und Tiefbauamt ein entsprechender Planungsstab mit mindestens 6 Verkehrsplaner*innen eingerichtet werden. Bei der Ausschreibung der Stellen ist darauf zu achten, dass die Bewerber*innen eine besondere Expertise für Rad- und Fußwegeplanung mitbringen.

Eine Bestandsaufnahme der derzeitigen Verkehrsplanung und die Entwicklung von Lösungsansätzen für Vision Zero ist zusammen mit Experten aus Deutschland sowie aus Ländern, die dieses Konzept bereits erfolgreich umsetzen (Großbritannien, Schweden, Schweiz, Norwegen und den Niederlanden) zu diskutieren. Die Leipzig Summer School bietet sich dazu an.

Das Wissen der Nutzer*Innen vor Ort muss bei der Planung berücksichtigt werden, um Gefahrenpunkte zu erkennen und funktionierende Lösungen zu finden.

Zu 2:

Das größte Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit schwerwiegenden Verletzungen im Straßenverkehr geht von Kollisionen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit anderen Verkehrsteilnehmern, wie Fußgängern und Radfahrern aus. Durch verbesserte Verkehrsstrukturen soll die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden ermöglicht werden. Deshalb ist den schwächsten Verkehrsteilnehmenden bei der Verkehrsplanung Vorrang einzuräumen. Diese Vorrangstellung entspricht dem vom Stadtrat am 27.9. beschlossenen Nachhaltigkeitsszenario für die Verkehrsplanung der Stadt Leipzig.

Zu 3.

Eine geringere Geschwindigkeit im Straßenverkehr wirkt sich unmittelbar auf das Risiko von Todesfällen und Verletzungen aus. Ein wirkungsvoller Schritt ist die Ausweitung von Fußgängerzonen/ Fußgängerbereichen. Über die Ausweisung von Fahrradstraßen sollten interessante Projekte wie das Radquartier Bremen (<https://radquartier-bremen.de/>) auf ihre Umsetzbarkeit für Leipzig hin überprüft werden. Die aktuellen bundesrechtlichen Regelungen stehen einer Ausweisung von 30 km/h als Regelgeschwindigkeit entgegen. Um dennoch einen größeren Anteil von Tempo-30-Straßen zu erreichen, soll verstärkt das Mittel von Verkehrsversuchen (StVO §45 (6)) eingesetzt werden. Ziel ist es, die Maximalgeschwindigkeit auf Hauptstraßen zu begrenzen und hier das Verletzungsrisiko durch bauliche Maßnahmen zu begrenzen.

Zu 4.

Die sichere Gestaltung des Verkehrsraums ist wesentlich von den örtlichen Gegebenheiten abhängig und muss dementsprechend differenziert geplant werden (vgl. Pt. 1). Generell sind anstelle von Ampelkreuzungen einspurige Kreisverkehre sinnvoll, wo sich Radfahrer und Kraftfahrzeuge die Spur teilen, wie in Leipzig am Herzliyaplatz oder Erich-Zeigner-Allee/Industriestraße.

Rund um Schulen und Kindergärten sollten auf geeignete Weise verkehrsberuhigte Zonen eingerichtet werden, um Schulkindern und Ihren Eltern einen sicheren Schulweg zu Fuß oder mit dem Rad zu ermöglichen.

Ein weiteres Element von Vision Zero ist das Vermeiden von Nutzungskonflikten zu Ungunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmer. So ist Parken am Straßenrand auf öffentliche Straßen für Radfahrer*innen gefährlich. Für sie sind plötzlich öffnende Türen eine häufige Unfallursache („Dooring Unfälle“), oder sie müssen in den fließenden Verkehr ausweichen. Hier können z.B.

Aufklärungskampagnen seitens der Stadtverwaltung sinnvoll sein, die Radfahrer*innen nahelegen, einen Mindestabstand vom 1m zu parkenden Autos einzuhalten haben und Autofahrer*innen wie Straßenbahnen Radfahrende mit mindestens 1,5m Abstand überholen müssen. Abgesenkte Bordsteine sind für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen da, damit diese die Straßen überqueren können. Sind diese zugeparkt, werden die Schwächsten der Gesellschaft zusätzlich behindert. Zudem müssen Fußgänger sichtbar sein. Geparkte Autos hindern die Sicht für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere an Kreuzungen. Der Stadtordnungsdienst muss diese Vergehen konsequenter – notfalls durch Abschleppmaßnahmen – ahnden.

Zu 5.

Die Verkehrserziehung eignet sich als präventive Maßnahme insbesondere für jüngere Verkehrsteilnehmer*innen. Darüber hinaus sind auch Erwachsene auf geeignete Weise zu informieren. Die konkrete Durchführung dieser Veranstaltung sollte in enger Zusammenarbeit zwischen Bildungsträgern, Verbänden und Verkehrs- und Tiefbauamt erfolgen.

A2NEU2 Leipzigs Mobilität vom Reifen auf die Füße stellen – Fußverkehr sicherer, schnellerer und attraktiver gestalten

Gremium: AG Stadtentwicklung und Mobilität

Beschlussdatum: 27.09.2018

Tagesordnungspunkt: #3 Antrag A2

Antragstext

1 Leipzigs Mobilität vom Reifen auf die Füße stellen – Fußverkehr sicherer,
2 schneller und attraktiver gestalten

3 Eine lebenswerte Stadt, mit Freiflächen, Straßencafés und belebten Plätzen
4 begeistert Menschen und gibt ihnen Heimat und Lebensfreude. Attraktive Wege –
5 nicht nur durch Parks und den Auwald - lassen die Menschen zu Fuß gehen.
6 Zu Fuß gehen ist die Fortbewegungsart, die am wenigsten Platz beansprucht, kaum
7 zu ökologischen Belastungen führt und positive gesundheitliche Auswirkungen mit
8 sich bringt. Fußgänger werden jedoch mit vielfältigen Belastungen und Barrieren
9 konfrontiert. Sie sind die schwächsten und damit am stärksten gefährdeten
10 Verkehrsteilnehmenden. Zugleich ist das Potential des Fußverkehrs insbesondere
11 für Wege unter 2 km längst nicht ausgeschöpft. Um die Mobilitätsziele im Sinne
12 des vom Stadtrat beschlossenen Nachhaltigkeitsszenarios zu erreichen, muss
13 insbesondere der Fussverkehr gefördert werden.

14 Die Schaffung eines Fußverkehrsbauftragten war ein erster wichtiger Schritt. Nun
15 muss es darum gehen, eine schlüssige Fußverkehrsplanung auf den Weg zu bringen
16 und in die gesamte Nahverkehrsplanung der Stadt Leipzig zu integrieren. Dabei
17 sind Radverkehr, ÖPNV und Fußverkehr keine Gegensätze, sondern lassen sich
18 miteinander vereinbaren. Wer den Fußverkehr fördern will, muss dabei
19 insbesondere einen klaren Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr
20 schaffen. Dabei muss es darum gehen, den Fußverkehr sicherer, schneller und
21 attraktiver zu gestalten. Als Beitrag zu diesem Prozess schlagen wir konkret
22 folgende drei Maßnahmen vor:

23 1. Kürzere Wege für Fußgänger*innen – Gehwegnasenprogramm auflegen sowie
24 Durchwegungen mitplanen und umsetzen

25 Nicht nur Gehwegnasen verkürzen die Wege für Fußgänger sondern auch
26 Durchwegungen. Mit einem Gehwegnasenprogramm für alle Stadtteile in Leipzig
27 sollen Kreuzungen für Fußgänger sicherer und schneller überquert werden können.
28 Dabei sind insbesondere Hauptverkehrs- und Haupteerschließungsstraßen zu
29 berücksichtigen. Gehwegnasen sind durch Fahrradbügel und eine konsequente
30 Ahndung von Falschparkern freizuhalten.

31 2. Optimierung von Ampelzeiten

32 Kurze Wartezeiten an Ampeln sorgen für eine höhere Attraktivität des
33 Fußverkehrs. Insbesondere Kreuzungen, an denen für Fußgänger*innen derzeit noch
34 eine Wartezeit von mehr als 60 Sekunden besteht, sind auf optimierte
35 Ampelschaltungen zu Gunsten der Fußgänger*innen hin zu untersuchen. Dabei ist
36 darauf zu achten, dass die gesamte Kreuzung für die Fußgänger*innen in einer
37 Schaltphase überquert werden kann ("Grüne Welle für Fußgänger*innen). An
38 geeigneten Kreuzungen soll das Rundumgrün für Fußgänger*innen im Alltag getestet
39 werden.

40 3. Ausbau von Fußgängerbereichen

41 Fußgängerbereiche sorgen am deutlichsten für den Vorrang des Fußverkehrs und
42 tragen dabei deutlich zu einer Erhöhung der Lebensqualität bei. Wir wollen den
43 Anteil von Fußgängerbereichen bzw. Fußgängerzonen deutlich ausweiten. Dazu
44 sollen Plätze und Straßen im Stadtgebiet identifiziert werden, die sich für den
45 Umbau zu Fußgängerzonen im Stadtteil oder für Fußgänger*innen freundliche
46 Stadtteilzentren eignen.

47
48 4. Auflegung eines Sanierungsprogrammes für Fußwege

Begründung

Gehen ist die natürlichste und grundlegendste Form der Mobilität. Wie das Umweltbundesamt (UBA) mit seiner am 11./12. Oktober veröffentlichten Fußverkehrsstrategie betont hat, sind Fußgängerinnen und Fußgänger die blinden Flecken der Verkehrspolitik. Fußgänger*innen haben oft unter Abgasen, Lärm und Enge zu leiden und sind mit einem Anteil von über 1/3 an allen Verkehrstoten in Deutschland stark gefährdet. Zugleich ist das Potenzial des Fußverkehrs längst noch nicht ausgeschöpft, schließlich sind 20% aller Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, kürzer als zwei Kilometer und könnten meist problemlos zu Fuß zurückgelegt werden. Fußverkehrsstrategien, wie es sie bereits in mehreren europäischen Ländern müssen auf Bundes- und Landesebene entwickelt werden, sind jedoch auch auf kommunaler Ebene notwendig.

Einige der Vorschläge des UBA wie die Verankerung der fußläufigen Erreichbarkeit im Planungsrecht und die Einführung der Regelgeschwindigkeit Tempo 30 innerorts, die Erhöhung der Bußgelder für fußgängerfeindliches Verhalten oder die Festlegung baulicher Mindeststandards für Fußwege oder Ampelschaltungsphasen, sind bundesgesetzlich zu regeln. Unabhängig davon kann Leipzig mit den drei vorgeschlagenen Maßnahmen bereits jetzt vorangehen, um den Fußverkehr zu stärken:

Zu 1.:

Straßenkreuzungen, die nicht ampelgesichert sind, haben oft zu lange Wege für Fußgänger*innen. Dies kann am einfachsten durch sogenannte Gehwegnasen, d.h. bauliche Veränderungen des Kreuzungsbereiches vermieden werden. Nicht nur in der Georg Schwarz Straße werden in Leipzig bereits positive Erfahrungen mit Gehwegnasen gesammelt. Die Verbreiterung der Gehwege im Kreuzungsbereich schlägt dabei zwei Fliegen mit einer Klappe. Der Weg für Fußgänger*innen verkürzt sich oft auf die Hälfte und zudem können die Kreuzungsbereiche von parkenden PKW freigehalten werden, was die Sichtbarkeit unter den Verkehrsteilnehmer*innen (ob aktiv, d.h. Rad- Fussverkehr oder passiv, d.h. PKW, ÖPNV) deutlich erhöht. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn auf der Gehwegnase, Fahrradbügel angeordnet werden, die das Beparken verhindern. Dabei ist darauf zu achten, dass Eltern mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer*innen weiterhin durchkommen.

Temporär kann eine Gehwegnase auch über Markierungen kostengünstig erreicht werden. Dann ist aber darauf zu achten, dass mobile Randsteine das Befahren und Beparken unmöglich machen. Auch bei diesen Lösungen ist auf die Alltagstauglichkeit für Kinderwägen und Rollstühle zu achten.

Gehwegnasen oder Markierungen nützen aber wenig, wenn diese nicht freigehalten werden und sich wildes, ordnungswidriges Parken auf diesen Flächen ausbreitet. Deswegen wollen wir den Stadtordnungsdienst Leipzig so auszustatten, das er seiner Kontrollaufgabe voll umfänglich nachkommen kann, in dem die Dienstzeiten angepasst und die Personalausstattung erhöht wird. Verkehrsverstöße müssen auch vor 7Uhr – insbesondere rund um Schulen – regelmäßig und häufig geahndet werden. Ist die Sicht durch ordnungswidrig abgestellte Fahrzeuge behindert, muss Abschleppen in Leipzig die Regel werden.

Zu 2.

Kürzeren Wartezeiten für Fußgänger*innen steht jedoch (noch) das Dogma des fließenden Autoverkehrs entgegen. Dies zeigt sich insbesondere in der Richtlinie für Lichtsignalanlagen von 2010 (RiLSA 2010). Diese ist nach Einschätzung des Fachverbandes für Fußverkehrs FUSSeV sogar fußgängerfeindlicher als die Fassung von 1992 (<https://gruenlink.de/1j48>)

So legt beispielsweise die RiLSA 2010 die Wartezeit für Fußgänger an roten Ampeln fest: „die maximale Umlaufzeit beträgt 120 s“, wobei mehr „als 90s sollten nach Möglichkeiten vermieden werden.“ sollen (RiLSA 2010 2.6). Dies macht Fußverkehr unattraktiv. Wege von 5 Minuten können, so – wenn eine Straße mit Ampel überquert werden muss – um bis zu 40% länger werden. Dies ist vor dem Hintergrund des am 26.9. beschlossenen Nachhaltigkeitsszenarios für den Leipziger Verkehr im Jahre 2030 eine unzumutbare Benachteiligung der Fußgänger*innen.

Statt nach der RiLSA 2010 sollte sich die Verkehrsplanung in Leipzig nach dem Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002) richten. Die EFA 2002 bezieht sich hauptsächlich auf innerstädtische Situationen und ist deswegen im gesamten Stadtgebiet Leipzigs der RiLSA 2010 bei der Verkehrswegeplanung vorzuziehen. Eine weitere Möglichkeit die RiLSA 2010 im Sinne der Fußgänger*innen zu umgehen, bietet die Richtlinie zum Anlegen von Stadtstraßen von 2006 (RASt 2006). Auch hier werden Verkehrslösungen favorisiert, die deutlich näher am Nachhaltigkeitsszenario liegen als die, die die RiLSA 2010 vorgibt.

An Ampeln führen Wartezeiten von über 60s dazu, dass Menschen eher geneigt sind, bei Rot zu laufen. Deswegen empfiehlt die EFA 2002 eine maximale Wartezeit von 40s. Und auch der FUSSeV fordert „Ampel-Wartezeit für Fußgänger/innen an Ampeln sollte möglichst kurz sein. Das dient der Verkehrssicherheit und hat Priorität vor der Flüssigkeit des Fahrzeugverkehrs (vgl. Verwaltungsvorschrift-StVO zu §§39 bis 43 Rn 5).“

Ziel kann und muss es in Leipzig sein, Fußgänger*innen nach weniger als 60 Sekunden an allen Ampel im Stadtgebiet Grün anzuzeigen. Oft sollte es möglich sein, Fußgänger*innen nicht länger als 30 Sekunden warten zu lassen. An reinen Fußverkehrsampeln wie beispielsweise in der Gustav Adolfstraße/ Tschaikowskistraße oder der Erich Köhn Straße/Rietschelstraße kann versuchsweise ein Dauergrün für Fußgänger gelten. Autofahrer*innen „melden“ sich dann mittels Induktionsschleifen in der Fahrbahn an und bekommen so grün auf Verlangen. Dies wird in Graz bereits umgesetzt und behindert den Autoverkehr nicht (<https://gruenlink.de/1j49>). Bei geeigneten Kreuzungen sollte per Verkehrsversuch §45 Satz 1 (6.) ein Rundumgrün für alle Fußgängerbeziehungen im täglichen Betrieb ausprobiert werden. Dies ist in Leipzig bereits gängige Praxis im Waldstraßenviertel vor und nach den Spielen des örtlichen Fußballbundesligaverbands. Eine Countdown-Ampel kann für mehr Akzeptanz bei Fußgänger*innen sorgen, ist aber im Sinne der Förderung von Fußverkehr nur die zweitbeste Lösung.

Zu 3.

Eine lebenswerte Stadt, mit Freiflächen, Straßencafés und belebten Plätzen begeistert Menschen und gibt ihnen Heimat und Lebensfreude. Attraktive Wege – nicht nur durch Parks und den Auwald - lassen die Menschen zu Fuß gehen.

Durch die Einrichtung von Fußgängerbereiche an zentralen Plätzen und Straßen bekommen Fußgänger*innen mehr Platz und Zeit. Sie führen Studien zufolge auch zu weniger Staus. Plätze, die schon jetzt verstärkt von Fußgänger*innen genutzt werden, derzeit aber noch im Flächenverbrauch vom Autoverkehr dominiert werden, wollen wir so umgestalten, dass Fußgänger*innen mehr Platz bekommen und damit sicherer unterwegs sind. Dies vermindert Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern und erhöht die Lebensqualität - insbesondere durch weniger Lärm und Abgas an diesen Orten. Gleichzeitig reduziert sich der Park-Such-Verkehr und damit eine typische Staufalle innerhalb der Stadt: Wenn klar ist, dass an bestimmten innerstädtischen Plätzen keine Parkmöglichkeiten bestehen, weicht der Autofahrer gleich auf benachbarte Parkflächen aus, oder geht

zu Fuß, weil dies – vor allem wegen der Abwesenheit von PKWs - als angenehmer und entspannender empfunden wird. Solche Lösungen können wir uns in Leipzig nicht nur am Lindenauer Markt (Stadtratsbeschluss zum Umbau der Nordseite zu einer Fußgängerzone von März 2017) sondern beispielsweise auch am Platz vor der Stadtbibliothek oder dem Schützenplatz vor dem Krystallpalastareal vorstellen.

A3 Moratorium des Wassertouristischen Nutzungskonzeptes Leipziger Neuseenland (WTNK)

Antragsteller*in: Wiebke Engelsing, Tobias R. Möller, Ulrike Böhm

Tagesordnungspunkt: #5 Antrag A3

Antragstext

1 Das WTNK entstand zwischen 2005 und 2007 als eine Art Masterplan für die
2 Entwicklung der Gewässerlandschaft rund um Leipzig. Es sollte die vorgesehenen
3 Maßnahmen an Leipziger Gewässern legitimieren und sogar zu einer Vereinfachung
4 der weiteren Genehmigungen von Einzelmaßnahmen führen. Es werden mehr als 100
5 Einzelmaßnahmen an unseren Leipziger Gewässern beraten.

6 Laut Grünem Ring ist das WTNK lediglich ein planerisches Konzept mit informeller
7 Beteiligung. Aktuell findet unter der Federführung des Grünen Rings eine
8 Fortschreibung in Form eines Runden Tisches statt. An diesem „Runden Tisch“ sind
9 unter mehr als 20 Teilnehmenden nur 3 Plätze für anerkannte Naturschutzverbände
10 vorgesehen bzw. besetzt.

11 1. Wir beantragen ein sofortiges Moratorium aller Maßnahmen des WTNK.

12 2. Wir beantragen ein ordentliches Verfahren (strategische Umweltprüfung) mit
13 einer angemessenen Prüfung aller vorgesehenen wassertouristischen Vorhaben
14 an Leipziger Gewässern unter Berücksichtigung der bereits bestehenden
15 Vorbelastungen (z.B. bereits gebaute Schleusen, Ausbaumaßnahmen u.a.) mit
16 der dazu gehörigen Öffentlichkeitsbeteiligung. Ein so umfangreiches
17 Nutzungs- und Ausbaukonzept an den Leipziger Gewässern muss rechtlich und
18 planerisch auf sichere Füße gestellt werden.

19 3. Darüber hinaus fordern wir die Offenlegung der bereits beantragten
20 Maßnahmen an Leipziger Gewässern sowie eine Offenlegung der Planungen und
21 des Zeitplans der Umsetzung dieser Maßnahmen.

22 4. Wir fordern umfassende Anstrengungen der Revitalisierung bzw.
23 Renaturierung der Leipziger Gewässer im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie
24 und der FFH-Richtlinie und keinen weiteren Gewässerausbau.

Begründung

Für ein derartig umfangreiches Tourismusprogramm ist laut Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) eine strategische Umweltprüfung (SUP) mit ordentlicher Beteiligung aller so genannter „Träger öffentlicher Belange“ (einschließlich aller Naturschutz- und Umweltverbände) durchzuführen.

Die SUP ist vom Gesetzgeber vorgesehen, um derartige Einzelvorhaben sinnvoll und unter Berücksichtigung aller Belange frühzeitig und auf einer übergeordneten Ebene hinsichtlich ihrer Sinnhaftigkeit und ihrer Umweltverträglichkeit abprüfen zu können. Dieses Ziel des Gesetzgebers kann an einem Runden Tisch mit unklarem Auftrag, ohne Rechtsgrundlage und unvollständiger Beteiligung nicht umgesetzt werden.

Der Runde Tisch hat keine Rechtsgrundlage. Das zu erarbeitende Konzept bleibt angeblich unverbindlich, damit kann es auch nicht als Planrechtfertigung im Rahmen der erforderlichen

Einzelgenehmigungen herangezogen werden. Erst die SUP würde die Voraussetzung für die Genehmigungsverfahren der einzelnen Bestandteile schaffen.

Hinzu kommt, dass bereits während der Beratungen Tatsachen geschaffen werden.

Beispiel 1: Ein Wanderrastplatz, Bestandteil des kritischen Kurses 1 über den Floßgraben, wird in Markkleeberg bereits gebaut.

Beispiel 2: Trotz fehlender Aussicht auf ein Baurecht wurde der vorzeitige Baubeginn des Harthkanals durch die Landesdirektion gestattet (geschätzte Baukosten: 80 Mio €). Bisher ist völlig unklar, welchen Einfluss das sulfatbelastete Wasser des Zwenkauer Sees auf den Cospudener See, den Floßgraben und die Pleiße haben wird. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung wurde 2009 durch die Landesdirektion nach überschlägiger Prüfung als nicht notwendig erachtet.

Diese parallele bauliche Umsetzung von Einzelvorhaben zeigt die nicht vorhandene Relevanz des Runden Tisches und führt ihn ad absurdum. Der Runde Tisch suggeriert fachliche Beteiligung, suggeriert ein demokratisches Vorgehen, während er lediglich ein Mäntelchen für Wirtschaftsinteressen und den Ausverkauf und Raubbau an unseren Leipziger Naturschätzen (dem Auenwald, den noch vorhandenen naturnahen Gewässerabschnitten, den noch bestehenden Gewässern mit gutem chemischen und ökologischen Zustand) darstellt.

Die Leipziger Gewässer sind überwiegend in unbefriedigendem bis schlechtem Zustand. Es sind alle Anstrengungen zu unternehmen, damit die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie, Erreichung eines guten ökologischen Zustands bzw. Potenzials, erreicht werden können und die Erhaltungsziele der FFH-Richtlinie innerhalb der FFH-Gebiete gewährleistet werden.

Sachsenweit sind über 90 % der Gewässer 2015 in mäßigem bis schlechtem Zustand und haben die vorgegebenen Ziele bis 2015 in keiner Weise erreicht. Nun gilt eine Fristverlängerung bis 2021 bzw. 2027, aber die erforderlichen Renaturierungsmaßnahmen werden nicht angegangen, sondern wie jetzt mit dem WTNK der weitere Ausbau der Gewässer forciert.