

Protokoll des 4. Workshops

Nachhaltige Mobilität Projekt Mach's leiser

Ansprechpartner: Tino Supplies
0341-3065-171
machsleiser@oekoloewe.de
www.machs-leiser.de

Mach's leiser – Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig

Verkehrsberuhigung für Stötteritz

Projektleiter: Tino Supplies, Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V.

Ort: Aula der Franz-Mehring Schule, Gletschersteinstraße 9, 04299 Leipzig

Datum: 10.03.2016

Beginn: 17:30 Uhr Ende: 21:00 Uhr

Moderation: Fritjof Mothes, StadtLabor

Protokoll: Anne Friedrich, Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V.

Zur Einordnung des Workshops in das gesamte Projekt Mach's leiser sehen Sie hier den Projekttablauf.

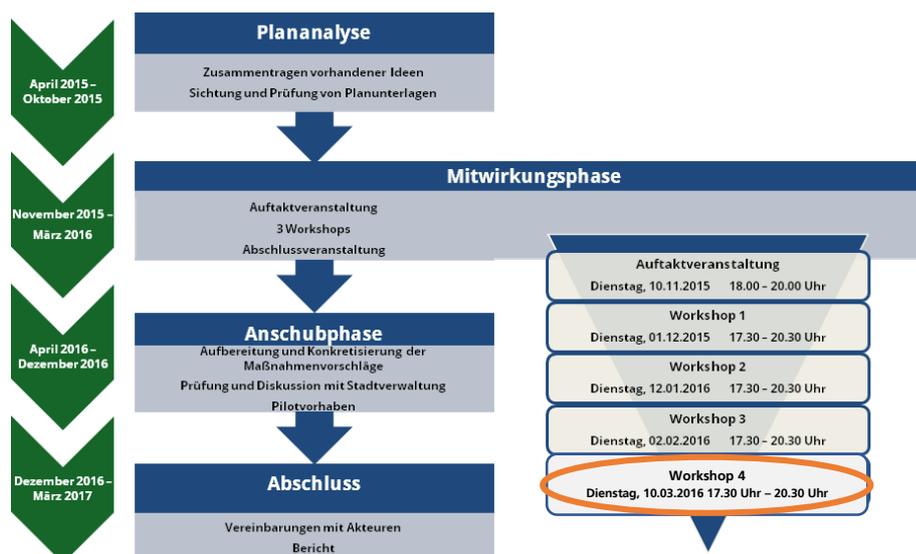


Abbildung 1: Übersicht Projektverlauf

1. Einführung

Der Projektleiter Herr Supplies vom Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V. erläutert den 50 Anwesenden zu Beginn den Projektablauf und die verschiedenen Aufgaben des Projektträgers, des Projektbeirates und der Projektpartner. Den Projektablauf fasst er kurz zusammen:

Zunächst wurden in einer Plananalyse bisherige Ideen zur Lärmreduzierung im Stadtteil gesammelt. In den Workshops wurden diese sortiert, gefiltert und weiterentwickelt. Nach dem heutigen Workshop soll eine Empfehlung für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Stötteritz gegeben werden können, die in die Anschubphase übernommen werden. Der heutige Workshop markiert das Ende der Mitwirkungsphase.

Herr Mothes vom beauftragten Planungsbüro erläutert den Ablauf des heutigen Workshops:

Die heutige Veranstaltung findet wieder im Plenum statt, da es wichtig ist, dass alle das Gesamtbild betrachten. Von den 45 Maßnahmen sollen heute in erster Linie die mit Diskussionsbedarf und die 6 im letzten Workshop neu eingebrachten und nun ausgearbeiteten Vorschläge näher besprochen werden. Der Maßnahmenkatalog soll heute finalisiert werden.

2. Vorstellung der Maßnahmenblätter

*Anhand der Übersichtskarte wird deutlich, dass die von den Bürgern erarbeiteten Maßnahmen über ganz Stötteritz verteilt sind. Herr Mothes stellt zunächst die **33 Maßnahmenblätter vor, für die bereits eine weitgehende Übereinstimmung erzielt wurde**. Zu einzelnen dieser Maßnahmen werden Nachfragen gestellt bzw. redaktionelle Hinweise gegeben:*

M 6 LKW-Leitung und -Begrenzung: Die Tonnenbegrenzung wird von einer Teilnehmerin als zu hoch eingeschätzt. Herr Mothes erklärt die dazu geführte Diskussion. Nach dem eingebrachten Einwand, dass eine geringere Tonnagenbegrenzung auch in anderen Städten angeordnet würde, schlägt Herr Mothes vor, den Sachverhalt auf dem Maßnahmenblatt zu vermerken. Dieser Vorschlag wird durch den Teilnehmerkreis angenommen.

M 8 Optimierung des Knotens An der Tabaksmühle / Prager: Ein Teilnehmer fragt nach einer Verkehrsstrommessung, die man vor der Umsetzung durchführen müsse. Herr Mothes erklärt dazu, dass die Verwaltung solche Sachverhalte immer erst prüft, bevor es an eine etwaige Umsetzung geht. Diese Sichtweise wird durch mehrere Teilnehmer bestätigt.

M 12 Integration der Naunhofer Straße im mittleren Abschnitt in die Tempo-30-Zone: Ein Teilnehmer regt an zu vermerken, dass die technische Realisierbarkeit noch zu prüfen ist. Dies wird jedoch von Amts wegen generell bei allen Maßnahmen gemacht, die die Verwaltung im Stadtgebiet umsetzt, deshalb muss es nicht explizit erwähnt werden.

M 23 Naunhofer Straße ins Radnetz: Es sollte aus der Formulierung der Maßnahme besser ersichtlich werden, dass für verschiedene Varianten der Umsetzung auch verschiedene Abschnitte zu beachten sind. → Die Formulierung „ggf. abschnittsweise“ wird aufgenommen.

M 29 Öffnung der Schönbachstraße für den Radverkehr zwischen Naunhofer- und Prager Straße: Ein Teilnehmer gibt zu bedenken, dass ein Kfz-Fahrstreifen in nur eine Richtung zu einem Rückstau führen könnte. In der Diskussion verweisen andere Teilnehmer auf die Abhängigkeit zu Variante 2 bzw. 3 in Maßnahme 14, Neusortierung der Hauptstraßenführung Schönbachstraße / Ludolf-Colditz Straße'. Die vertiefende Betrachtung wird auf diesen Tagesordnungspunkt verschoben. In Maßnahme 14 wird weitgehende Übereinstimmung darüber erzielt, die Verwaltung zu bitten, alle 3 Varianten zu prüfen und mögliche Vor- und Nachteile transparent zu machen. Für den in M 29 aufgezeigten Teilaspekt heißt das, darzulegen, inwieweit Aufstellflächen an der entsprechenden Ampel vorzusehen sind, um Stauerscheinungen entgegenzuwirken.

M 19 Zusätzliche Blitzer: Festinstallierte Blitzer werden von einer Teilnehmerin als uneffektiv eingestuft, mobile Radarkontrollen hingegen als viel effektiver. Allerdings sei deren Anzahl sehr begrenzt. Andere Teilnehmer wenden ein, dass auch festinstallierte Blitzer z.B. in einer T-30-Zone sehr effektiv sind, da sie zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung dienen und dadurch die Sicherheit erhöhen. Nach einer kurzen Diskussion empfiehlt der Teilnehmerkreis die Formulierung: „Es sollen auch mobile Blitzer bedacht werden“. Diese wird aufgenommen.

Anschließend werden die im 3. Workshop neu entstandenen Maßnahmen vorgestellt. Dazu besteht noch Gesprächsbedarf:

M 40 Oststraße als Radverbindung stärken: Es wird eingewandt, dass tagsüber T30 bereits angeordnet ist und damit die Variante 2 als Empfehlung obsolet ist. Herr Mothes fragt nach Alternativvorschlägen. Eine Einbahnstraßenregelung wird nach der Diskussion von Pro und Kontra überwiegend abgelehnt. In der Diskussion wird deutlich, dass weniger die gefahrenen Geschwindigkeiten das Problem sind, als vielmehr der begrenzte Straßenraum, insbesondere im Sommer, wenn Kleingärten und Freibad stark besucht sind. Dadurch kommt es zu gefährlichen Konfliktsituationen zwischen Rad- und Kfz-Verkehr, da über längere Strecken nur Einrichtungsverkehr möglich ist. Die Teilnehmer äußern mehrfach, dass jedoch ein generelles Park- und Halteverbot, aufgrund der KITAS, der Kleingärten und des Schwimmbades nicht durchsetzbar wäre. Es besteht Übereinstimmung darüber, dies nicht zu empfehlen. Die Frage von Herrn Mothes, ob die Maßnahme gänzlich verworfen werden soll, wird durch die Teilnehmer verneint. Stattdessen besteht weitgehende Übereinstimmung darüber, die Maßnahme mit der Überschrift in die Anschubphase zu übernehmen, die Prüfung einer Fahrradstraße mit Zusatzschild, Kfz-Verkehr frei zu empfehlen und insbesondere im südlichen Bereich der Oststraße, die Situation mit Hilfe einer neuen Parkordnung zu entschärfen. Durch die effektive Gewährleistung kürzerer, wechselseitiger Parkabschnitte bestünden dann regelmäßige Ausweichmöglichkeiten. Es soll ein Verweis auf Maßnahmenblatt M 15 ‚Parkraummanagement‘ eingefügt werden, das bereits zum Inhalt hat, die Parksituation in der südlichen Oststraße, im Bereich der Kita, zu überprüfen.

M 41 Tempo 30 vor Schulen, Kitas und Senioreneinrichtungen: Da das Verkehrsministerium T30 auch vor Kitas und Senioreneinrichtungen plant, wurden diese hier integriert. Für T30 vor Schulen bestand bereits weitgehende Übereinstimmung. Der Teilnehmerkreis hat nun auch in Bezug auf Kitas und Senioreneinrichtungen weitgehende Übereinstimmung geäußert. Es sollen noch folgende Institutionen ergänzt werden: Kita Sommerfelder Straße hat auch Zugang über Oberdorfstraße, Gutshof Stötteritz Oberdorfstraße.

M 42 Nachtabstaltung von Ampeln: Im Teilnehmerkreis besteht weitgehende Übereinstimmung zu diesem Maßnahmenblatt.

M 43 Tempo-30 in der Oberdorfstraße: Im Teilnehmerkreis besteht weitgehende Übereinstimmung zu diesem Maßnahmenblatt.

M 44 Sperrung Augustinerstraße für Durchgangsverkehr: Die Maßnahme wird vom Teilnehmerkreis als sinnvoll erachtet. Sie unterstützt das Anliegen, das Wohngebiet von einem Teil des Kfz-Verkehrs zu entlasten, der in erster Linie die Prager Straße umgehen will. Gleichzeitig wird die wichtige Radverkehrsverbindung zwischen Stötteritz und Probstheida als Ausgangspunkt für Radrouten in den Südosten bzw. zum Markkleeberger See gestärkt. Der Wertstoffhof soll für seine Erreichbarkeit eine Ausschilderung bekommen. Zu diesem Maßnahmenblatt äußert der Teilnehmerkreis weitgehende Übereinstimmung.

Anschließend werden bestehende Maßnahmen mit weiterem Diskussionsbedarf besprochen:

M 45 Radmarkierung auf der Schönbachstraße: Für die Anordnung von Schutzstreifen auf der Schönbachstraße besteht weitgehende Übereinstimmung, da der Straßenquerschnitt die Beibehaltung der beidseitigen Parkordnung ermöglicht. Die genauen Maße des Schutzstreifens sollen noch dargestellt werden.

M 36 Östlicher Vorplatz zum Stötteritzer Bahnhof: Es besteht weitgehende Übereinstimmung darüber, den Kreuzungsbereich durch Gehwegvorstreckungen und Verhinderung des Parkens im Kreuzungsbereich sicherer zu machen. Übereinstimmung besteht ebenso darüber, den öffentlichen Raum durch eine Neuordnung und Begrünung aufzuwerten. Perspektivisch soll ein kleiner Stadtplatz mit Bäumen und Sitzgelegenheiten entstehen. Weitgehende Übereinstimmung besteht weiterhin darüber, auch baulich dafür Sorge zu tragen, dass die Güntzstraße ausschließlich dem Anlieger-Verkehr (Anwohner, Garagen, Kita, Gewerbe, Parken für Anwohner aus Nachbarstraßen bzw. S-Bahn-Nutzer) vorbehalten bleibt und nicht als Durchgangsstraße zur Prager Straße genutzt wird. Dissens besteht über die konkrete zukünftige Anordnung von (evtl. klappbaren) Pollern/Sitzsteinen. Es wurden mehrere Vorschläge vorgebracht und kontrovers diskutiert, die sich in drei Varianten gruppieren lassen. a) Schließung der Pollerreihe zur Papiermühlstraße, Beibehaltung Wendehammer auf dem Stadtplatz b) Öffnung Ein-/Ausfahrt zur Papiermühlstraße am westlichen Platzrand; Versetzung der Poller weiter in Richtung Süden, Wendehammer auf dem Stadtplatz entfällt c)

Schließung zur Papiermühlstraße und dafür Öffnung Ein-/Ausfahrt am Platzrand zur Schönbachstraße, Versetzung der Poller weiter in Richtung Süden, Wendehammer auf dem Stadtplatz entfällt. Es besteht weitgehende Übereinstimmung zu dem Maßnahmenblatt. Der Dissens bezüglich der Poller-Standorte muss aufgezeigt werden.

M 33 Park&Ride am S-Bahnhof Völkerschlachtdenkmal / Alte Messe: Es erscheint aus der Sicht der Teilnehmer wünschenswert, den Wilhelm-Külz-Park als ruhiges Gebiet und den Vorplatz des Völkerschlachtdenkmal aufzuwerten. Der Vorschlag, den P+R-Platz auf die Alte Messe bzw. die südl. Güntzstraße zu verschieben wird von vielen Teilnehmern aus verschiedenen Gründen jedoch als wenig praktikabel angesehen. Im Teilnehmerkreis besteht daher weitgehende Übereinstimmung darüber, das Maßnahmenblatt aus dem Katalog zu streichen.

M 30 Radmarkierung auf der Ludolf-Colditz-Straße: Für die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen muss aufgrund der geringen Straßenraumbreite auf eine Parkreihe verzichtet werden. Es besteht weitgehende Übereinstimmung darüber, dass die Maßnahme unter diesen Umständen nicht empfohlen werden kann. Das Maßnahmenblatt soll entfallen.

M 25 Radmarkierung Kommandant-Prendel-Allee und Kolmstraße: Das Markieren von Radfahr- oder Schutzstreifen erfordert in der K.-Prendel-Allee den Verzicht auf eine Parkreihe. Es besteht weitgehende Übereinstimmung darüber, aus diesem Grund in der K.-Prendel-Allee keine Radmarkierungen vorzusehen. Die Maßnahme soll auf die Kolmstraße beschränkt bleiben, da dort beidseitiges Parken möglich bleibt. Eine in den Straßenraum hineinragende Stelle des Gehweges soll zurückgebaut werden, um eine Gefährdung der Radfahrer zu verhindern. Es soll einen Querverweis auf die notwendige Deckensanierung in der Kolmstraße (M20) vorgesehen werden.

M 24 Radmarkierung Holzhäuser Straße: Für den Abschnitt Prager Straße bis Schönbachstraße besteht bereits weitgehende Übereinstimmung für Radmarkierungen, da beidseitiges Parken möglich bleibt. Die Abschnitte 2 + 3 der Holzhäuser Straße mit geringer Straßenraumbreite sollen in Kombination mit Variante 3 in Blatt M 14 betrachtet und diskutiert werden → Wird aufgenommen.

M 14 Neusortierung der Hauptstraßenführung Schönbachstraße / Ludolf-Colditz Straße: Dazu wird **M 24 Radmarkierung Holzhäuser Straße** aufgerufen und betrachtet.

Es wird eine längere, sehr kontroverse Debatte um die verschiedenen Varianten geführt. Es gibt starke Plädoyers, aber auch starken Widerspruch bei allen Varianten. Der Teilnehmerkreis äußert daraufhin weitgehende Übereinstimmung darüber, keine der Varianten für die Anschubphase zu priorisieren. Die von den Teilnehmern eingebrachten Varianten sollen stattdessen im Maßnahmenblatt aufgezeigt werden. Das Verkehrs- und Tiefbauamt wird gebeten, für alle 3 Varianten eine vertiefende Untersuchung mit Hilfe eines Verkehrsmodells vorzunehmen. Die Vor- und Nachteile jeder Variante sollten transparent gemacht werden. Insbesondere sollte untersucht werden, wie sich die Lärmbelastung und Betroffenenzahl bei den einzelnen Varianten darstellt.

Nach der regen Diskussion sprechen alle Anwesenden Ihre Zustimmung für den gemeinsam erarbeiteten Maßnahmenkatalog aus. Die nunmehr 43 Maßnahmenblätter mit weitgehender Übereinstimmung können in die Anschubphase übernommen werden.

3. Weiterarbeit

Der Maßnahmenkatalog mit den Ergebnissen der Mitwirkungsphase wird nun redaktionell fertig- und dem Projektbeirat vorgestellt, in dem u.a. Vertreter der Stadtverwaltung, der Verkehrsbetriebe sowie der Stadtratsfraktionen involviert sind. Dieser sucht gemeinsam nach Wegen, wie die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen befördern werden kann. Es ist bereits als Erfolg zu werten, dass eine weitgehende Übereinstimmung über 43 Maßnahmen erzielt werden konnte, die Stötteritz leiser und lebenswerter machen werden.

4. Impressionen





8. Anhang – Ergebnistafel der Diskussion

