

Fortschreibung der Konzeption autoarme Innenstadt

0. Vorbemerkungen

Am 06.05.08 wurde in erster Lesung eine Vorlage zur Fortschreibung des „Konzeptes Autoarme Innenstadt“ in die DB OBM eingebracht, deren Inhalt im Rahmen eines Arbeitskreises innerhalb der Verwaltung beraten und in Abstimmungsrunden mit Vertretern der Citygemeinschaft, der Industrie- und Handelskammer, dem Taxigewerbe und der Polizei diskutiert wurde. Es fanden Abstimmungsgespräche mit der Arbeitsgruppe Radverkehr und den Interessenvertretungen ADFC und Ökolöwe statt. Die anschließende Pressekonferenz des Oberbürgermeisters war Auftakt für eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Vorlage wurde ins Internet eingestellt, um Bürgern die Möglichkeit zu geben, sich aktiv an der Diskussion zu beteiligen.

Die Vorlage wurde im Juni 2008 in einer Bürgersprechstunde des OBM vorgestellt und diskutiert, eine weitere Bürgersprechstunde im August unter Leitung des Verkehrs- und Tiefbauamtes zeigte nochmals das rege Interesse der Bevölkerung am Thema. Weitere Veranstaltungen fanden z.B. im Ortsverband Mitte der CDU Leipzig, im SPD-Unterbezirk Leipzig - Arbeitskreis Stadtentwicklung und Verkehr und in der SPD-Fraktion des Stadtrates Leipzig (bei der Friedrich-Ebert-Stiftung), im Behindertenbeirat, hier insbesondere hinsichtlich der Vereinbarkeit mit der von der Stadt unterzeichneten Erklärung von Barcelona, und im Seniorenbeirat statt.

Auch im Rahmen des Treffens der Innenstadtakteure mit dem Oberbürgermeister am 16. Juni 2008 wurden u.a. die Ergebnisse der 1.Lesung präsentiert.

Während der Öffentlichkeitsbeteiligung kamen sehr unterschiedliche Positionen der Bevölkerung zum Tragen, das spiegelte sich insbesondere beim Thema Radverkehr wieder. Zahlreiche Presseartikel und Zuschriften beschäftigten sich mit diesem Thema.

Gemeinsam mit dem Amt für Wirtschaftsförderung und dem Ordnungsamt wurden mit Vertretern der Industrie- und Handelskammer, der Handwerkskammer zu Leipzig und der Kreishandwerkerschaft die Belange und Forderungen der Handwerker und Dienstleister hinsichtlich der Erreichbarkeit der Innenstadt diskutiert und festgestellt, dass diese nicht im Widerspruch zu den mit der Fortschreibung vorgesehenen Veränderungen des Konzeptes autoarme Innenstadt stehen. Man hat sich darüber verständigt, dass für die Bereiche, die zukünftig durch die Ausweitung von Fußgängerzonen in ihrer Befahrbarkeit eingeschränkt werden (Abgrenzung durch Poller) von Handwerkern, Serviceunternehmen und Dienstleistern neue Anträge auf Ausnahmegenehmigungen gestellt werden können, deren Genehmigungen durch das Ordnungsamt entsprechend der bisherigen Regelungen entschieden werden.

Mit den Vertretern der Taxiunternehmen wurde in einer zweiten Diskussionsrunde das Problem der Taxi-Halteplätze erneut beraten. Im Ergebnis konnte der Differenzstandpunkt zum Taxi-Halteplatz Katharinenstraße gelöst, jedoch zur Thomassgasse nicht ausgeräumt werden.

Das vorliegende Konzept versucht nun einen Kompromiss zwischen den Interessen aller Beteiligten unter Beibehaltung der grundsätzlichen Ziele herzustellen, auch wenn nicht alle Hinweise gleichermaßen berücksichtigt werden konnten.

Die Leipziger Innenstadt soll einerseits zum Bummeln und Flanieren einladen und soll daher insbesondere den Fußgängern Aufenthaltsqualität vermitteln sowie Behinderten im Verkehrsraum Sicherheit geben. Andererseits sind aufgrund der Vielfalt an Einrichtungen des Handels und der Kultur sowie zahlreicher Wohnungen aber auch Anlieferverkehre zu berücksichtigen. Die Strategie der Schaffung einer **autoarmen** Innenstadt wird daher beibehalten und das Konzept mit dieser Vorlage aktualisiert und fortgeschrieben. Der Erfolg des Konzeptes hängt im wesentlichen davon ab, wie schnell die Umsetzung gelingt und dass durch Kontrollen die Durchsetzung gewährleistet wird.

1. Veranlassung

Ausgangspunkt für die Überprüfung des Konzeptes autoarme Innenstadt sind die derzeitigen Verkehrsverhältnisse innerhalb des Promenadenringes. Viele Straßen wurden in den letzten Jahren mit großen Anstrengungen bereits umgestaltet und bieten einen ansprechenden Raum zum Bummeln und zum Aufenthalt in der Stadt an.

Der Eindruck wird derzeit durch eine Vielzahl von parkenden und Parkflächen suchenden Fahrzeugen gemindert. Es kommt zu Konfliktsituationen in Fußgängerbereichen zwischen Radfahrern und Fußgängern. Verkehrskontrollen können von Polizei und Ordnungsamt nur im Rahmen der personellen Möglichkeiten durchgeführt werden. Es gab daher den Auftrag an die Verwaltung gemäß Beschluss der Ratsversammlung Nr. RBIV-894/07 vom 20.06.2007 zum Antrag Nr. IV/A164 von Bündnis 90/DIE GRÜNEN und dem dazugehörigen Änderungsantrag Nr. IV/ÄA1 der CDU das Konzept autoarme Innenstadt zu überprüfen und entsprechende Maßnahmen einzuleiten.

2. Derzeitige Beschlusslage

1993 wurde das Konzept autoarme Innenstadt (Beschluss Nr. 801/93 vom 16.06.1993) vom Stadtrat mit der Zielstellung beschlossen, das Stadtzentrum schrittweise vom fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr zu entlasten, um die Aufenthalts- und Erlebnisqualität für Gäste und Bewohner spürbar zu verbessern.

Dieses Konzept wurde bereits mehrfach an die sich ändernde Situation im Stadtzentrum angepasst. So war die Umgestaltung des Hauptbahnhofes, die zur Entwicklung einer neuen Wegebeziehung für Fußgänger über die Nikolaistraße in die Innenstadt führte 1998 Anlass, eine Aktualisierung vorzunehmen.

Weiterhin hat sich der Stadtrat 1997 mit der DS 791 – Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum der Leipziger Innenstadt (Beschluss-Nr. RB-759/97) – mit der Gestaltung der Straßen in der Innenstadt befasst. Somit liegt gegenwärtig im Wesentlichen fest, welche Straßen als sogenannte „Normalstraßen“ befahren werden können und welche Bereiche dem nichtmotorisierten Verkehr – Fußgängern und Radfahrern – vorbehalten sind. Aufbauend auf diesem Gestaltungskonzept wurde das Strategische Konzept für den öffentlichen Raum des Stadtzentrums 2012+ erarbeitet. Dieses wurde in der DB des OBM am 23.10.2007 als Arbeitsgrundlage für die weiteren baulichen Maßnahmen in der Innenstadt bis 2013 bestätigt.

Ergänzende Aussagen zur Gestaltung der Straßen in einem Teilgebiet der Innenstadt und zur Verkehrsorganisation wurden 2002 mit der Konzeption Verkehrsorganisation westliche Innenstadt getroffen.

Als Arbeitsgrundlage der Verwaltung zum Thema Radverkehr wurde das Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs am 18.09.2002 vom Stadtrat beschlossen (Beschluss-Nr. RBIII-1122/02), das auch die Radverkehrsbelange in der Innenstadt mit behandelt.

Diese Konzepte waren in den vergangenen Jahren richtungsgebend und sind auch noch heute Grundlage für das Verwaltungshandeln.

In Abhängigkeit von der Vielzahl laufender und noch geplanter Hochbau- und Straßenbaumaßnahmen in der Innenstadt sowie am Promenadenring wurde nun geprüft, inwieweit sich die Notwendigkeit zu Änderungen der vorhandenen Verkehrsorganisation ergibt.

Im Rahmen der vorliegenden Fortschreibung der Konzeption autoarme Innenstadt werden deshalb die Innenstadtstraßen unter dem Aspekt der Fertigstellung dieser Baumaßnahmen betrachtet.

Ziel muss es sein, dass möglichst ohne größeren personellen Kontrollaufwand eine spürbare Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt erfolgt. Das bedingt im Folgenden Überlegungen zu veränderten Verkehrsführungen und Maßnahmen, die einen Einfahrwiderstand darstellen (Poller). Das in den neunziger Jahren angeführte Argument, dass nicht genügend Stellplätze vorhanden sind, ist nicht mehr relevant, da ausreichend Stellplätze in Tiefgaragen und Parkhäusern vorhanden sind. Das Konzept soll in ausreichendem Maß die Anlieferung der Handels- und Gewerbebetriebe berücksichtigen.

3. Derzeitige Situation

Mit dem heutigen Grundkonzept der Verkehrsorganisation in der Innenstadt lag ein tragfähiges Konzept mit Aussagen zur Gestaltung der Straßen und zur Ein- und Durchfahrtsberechtigung vor. Die bisher beschlossenen Konzeptionen beinhalten Aussagen zum Charakter der Straßen und zum Schutz der Fußgängerbereiche. Da oftmals Verkehrsübertretungen zu verzeichnen waren, wurden Pollerstandorte festgelegt, siehe Punkt 3.1. Die Innenstadt ist insgesamt als Tempo-20-Zone (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) ausgewiesen, die Eingangstafeln weisen darauf hin, dass nur in markierten Flächen und zeitlich beschränkt geparkt werden darf.

Mit diesem Konzept war es dennoch möglich, eine Vielzahl von Anforderungen an den Verkehrsraum in der Innenstadt zu erfüllen. Durch die zeitlich befristet erlaubte Anlieferung auch in Fußgängerbereichen konnten die Anliefervorgänge auf die Zeiten von 5 Uhr bis 11 Uhr konzentriert werden. Außerhalb dieser Zeiten bleiben die Fußgängerbereiche dem Flanieren, Einkaufsbummel und Erleben ohne Störungen durch den motorisierten Individualverkehr vorbehalten. Diese Regelung hat sich prinzipiell bewährt und hat mit zu einer deutlichen Belebung der Innenstadt im Zusammenhang mit der Neuansiedlung von Geschäften und Dienstleistungen beigetragen. Weiter wird auch eine deutliche Zunahme des Wohnanteils in der Innenstadt angestrebt.

Problematisch ist zurzeit die Befolgung der angeordneten eindeutigen straßenverkehrlichen Regelungen in der Innenstadt. So wird trotz Verbot in gesperrte Bereiche eingefahren, z. B. im Bereich Böttchergäßchen oder auf nicht markierten Flächen widerrechtlich geparkt (z. B. Markt). Die Beschilderungen in den Einfahrtsbereichen werden vielfach ignoriert oder zeitliche Begrenzungen missachtet.

Auch Radfahrer aller Altersgruppen sowie Anlieferfahrzeuge ignorieren oft die Zeitbegrenzungen in Fußgängerzonen und das Gebot der Schrittgeschwindigkeit als zulässige Höchstgeschwindigkeit.

Ohne Ahndung von falschem oder illegalem Verkehrsverhalten schleichen sich Gewohnheiten der Verkehrsteilnehmer ein, die als scheinbare „Rechte“ wahrgenommen werden und dann das Unrechtsbewusstsein beim Regelübertritt herabsetzen.

Laut Statistik der Polizeidirektion Leipzig werden im Innenstadtbereich jährlich ca. 400 Unfälle registriert. Im vergangenen Jahr wurden der Polizei 396 Verkehrsunfälle angezeigt, bei denen 36 Personen verletzt wurden. Die Unfallkosten beliefen sich dabei auf etwa 3,7 Mio €. Etwa 275 Unfälle geschahen bei Wende- und Rangiermanövern sowie beim Vorbeifahren an stehenden Fahrzeugen. In 42 Fällen wurden Radfahrer durch motorisierte Fahrzeuge übersehen. Die Polizeidirektion mahnt in diesem Zusammenhang die dringende Reduzierung des MIV innerhalb des Promenadenringes an.

Zurzeit sind wegen verschiedener laufender Baumaßnahmen einzelne Poller außer Betrieb genommen worden. Das hat anscheinend dazu geführt, dass viele Fahrzeugführer dies als „Einladung“ missverstehen und in gesperrte Bereiche trotz eindeutig ausgeschildertem Verbot einfahren.

Für die Fortschreibung der Konzeption autoarme Innenstadt sind die noch anstehenden Baumaßnahmen sowohl im Straßenbau als auch die Hochbaumaßnahmen Chance und Notwendigkeit zugleich, die vorhandenen Verkehrsregelungen zu aktualisieren.

Diese Auswirkungen sollen in dieser Vorlage beschrieben werden und sind Grundlage des Beschlusses zur Fortschreibung der Konzeption der autoarmen Innenstadt.

3.1 Kfz-Verkehr

Der fließende Verkehr ist in der Innenstadt zur Sicherung der Erschließung der Handels- und Dienstleistungseinrichtungen sowie zur Sicherung der Erreichbarkeit der öffentlichen und privaten Parkeinrichtungen in angemessenem Umfang zugelassen. Der Kfz-Verkehr hat somit lediglich Anlieger-, Liefer- und notwendige Erschließungsfunktion. Ein Durchfahren der Innenstadt soll ausgeschlossen werden, um zusätzlichen Verkehr aus dem sensiblen Bereich herauszuhalten.

In diesem Zusammenhang ist die Zufahrt vom Promenadenring zur Innenstadt gegenwärtig möglich

- von Osten über Augustusplatz/Goethestraße
- von Süden über Roßplatz/Universitätsstraße
- von Südwesten über Martin-Luther-Ring/Lotterstraße
- von Westen über Dittrichring/Thomaskirchhof
- von Norden über Willy-Brandt-Platz/Goethestraße.

Die Zufahrt von Norden über Tröndlinring/Gerberstraße/Straße Am Hallischen Tor ist nur für Taxen und Radfahrer erlaubt.

In die Fußgängerzonen können der Kfz-Verkehr zum Anliefern sowie berechnigte Personen in der Zeit von 5 bis 11 Uhr einfahren. Hiermit steht den Händlern ausreichend Zeit zur Verfügung, um ihre Geschäfte andienen und versorgen zu lassen. Außerhalb dieser Zeiten ist die Zufahrt nur noch mit besonderer Ausnahmegegenehmigung möglich. Die Anzahl der gegenwärtig erteilten Ausnahmegegenehmigungen an Berechnigte und die Kriterien für die Erteilung sind den Anlagen 1 und 1.1 zu entnehmen.

Zur Verhinderung einer ungehinderten Durchfahrt des Kfz-Verkehrs durch Fußgängerbereiche sind an folgenden Standorten Poller angeordnet:

- Brühl/Nikolaistraße (südlich Brühl)
- Brühl/Reichsstraße
- Brühl/Hainstraße
- Große Fleischergasse/Kleine Fleischergasse
- Große Fleischergasse/Barfußgäßchen
- Thomaskirchhof/Klostergasse
- Oberer Dittrichring/südlicher Thomaskirchhof
- Neumarkt/Preußergäßchen
- Grimmaische Straße (westlich der Kreuzung Reichsstraße/Neumarkt)
- Reichsstraße/nördlich Schuhmachergäßchen
- Schuhmachergäßchen (östlich der Zufahrt zum Parkplatz)
- Ritterstraße/Nikolaikirchhof

Zeitweise können die Polleranlagen aufgrund von Baumaßnahmen, Veranstaltungen, oder Beschädigungen außer Betrieb gesetzt sein.

3.2 Radverkehr

Die Leipziger Innenstadt hat für den Radverkehr eine hohe Bedeutung sowohl für den Ziel- als auch für den Durchgangsverkehr.

Für den Radfahrer sind heute ausreichend Fahrmöglichkeiten vorhanden, die Straßen der Innenstadt sind überwiegend für den Radverkehr nutzbar. Zeitliche Einschränkungen existieren in Fußgängerzonen mit hoher Fußgängerbelegung.

Das entspricht dem Beschluss zum Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs (Nr. RBIII-1122/02), der unter Punkt 10 aussagt: „Die Fußgängerzonen in der Innenstadt sollen in der Zeit von 11 – 20 Uhr nur dort auch für Radfahrer nutzbar sein sollen, wo eine sichere räumliche Trennung ermöglicht werden kann.“

3.2.1 Radverkehrsführung Promenadenring

Im Zuge des äußeren Promenadenringes sind, bis auf wenige kürzere Abschnitte durchgehende Radfahrbeziehungen in beiden Richtungen gewährleistet. Auch im Verlauf des inneren Ringes ist fast durchgängig eine gute Befahrbarkeit für den Radverkehr gegeben. Lediglich der Abschnitt unmittelbar an der östlichen Gebäude-seite des Gewandhauses (Zufahrtsbereich Gewandhaus) ist für den Radverkehr nur eingeschränkt nutzbar. Hier muss er über die Platzfläche in die Bereiche der Innenstadt oder zu anschließenden Radverkehrsanlagen gelangen.

3.2.2 Querungsmöglichkeiten Promenadenring

Die Anzahl und Qualität der Querungsmöglichkeiten wurden in der letzten Zeit wesentlich erhöht und verbessert, so dass der Promenadenring für den Radverkehr heute keine wirkliche Barrierewirkung mehr darstellt.

3.2.3 Radverkehrsführung Innenstadt

Radfahrer können die Straßen der Innenstadt ohne gesonderte Radwege oder Radfahrstreifen nutzen (Ausnahme: Radfahrstreifen in der Zufahrt Universitätsstraße). Zur Gewährleistung der Befahrbarkeit der Straßen der Innenstadt für Radfahrer wurden alle Einbahnstraßen in der Innenstadt als „unechte Einbahnstraßen“ ausgewiesen. Dadurch kann für den Radverkehr die Einfahrt in Gegenrichtung zugelassen werden. Die Richard-Wagner-Straße ist im Abschnitt zwischen Richard-Wagner-Platz und der Straße Am Hallischen Tor als Fahrradstraße ausgewiesen.

Aufgrund der obersten Priorität der Fußgänger in der Innenstadt bestehen zeitliche Einschränkungen für den Radverkehr in den Fußgängerzonen Grimmische Straße, Hainstraße, Barfußgäßchen, Kloostergasse und Kleiner Fleischergasse (zwischen Markt und Großer Fleischergasse), zu denen das Radfahren verboten ist.

Auf Plätzen und Wegen in Grünanlagen ist das Radfahren grundsätzlich erlaubt.

Verteilt an wichtigen Stellen der Innenstadt sind insgesamt ca. 630 Fahrradanhänger innerhalb des Promenadenringes aufgestellt. Die Anzahl der Fahrradanhänger in den jeweiligen Straßenabschnitten ist in der Anlage 8 aufgeführt.

Das infrastrukturelle Angebot für Radfahrer in der Innenstadt weist damit eine gute Qualität auf.

3.3 Fußgängerverkehr

Neben einer prinzipiellen Bevorrechtigung von Fußgängern und Radfahrern gegenüber dem motorisierten Individualverkehr hat die störungsfreie Abwicklung des Fußgängerverkehrs oberste Priorität in der Innenstadt. So wurden günstigere Bedingungen für den Fußgängerverkehr und das städtische Leben geschaffen, indem die folgenden Straßen als Fußgängerzonen ausgewiesen wurden:

- Hainstraße
- Barfußgäßchen
- Kleine Fleischergasse (zw. Großer Fleischergasse und Barfußgäßchen)

- Klostergasse
- Thomaskirchhof (südl. Teil)
- Grimmaische Straße
- Naschmarkt
- Salzgäßchen
- Nikolaikirchhof/Ritterstraße (südlicher Teil)
- Nikolaistraße (zw. Brühl und Grimmaischer Str.)
- Petersstraße (zw. Markt und Peterskirchhof)
- Preußergäßchen

In Ergänzung und zur Unterstützung dieser Regelungen wurden an den unter Punkt 3.1 genannten Standorten Polleranlagen aufgestellt, um den Kfz-Verkehr in den anlieferfreien Zeiten aus den Fußgängerbereichen fernzuhalten.

Da gegenwärtig aufgrund der Baumaßnahmen zum City-Tunnel Polleranlagen zur Gewährleistung der Zu- und Abfahrt von Baufahrzeugen abgebaut wurden bzw. nicht geschlossen werden können, ist besonders die Situation am Marktplatz und den umliegenden Fußgängerzonen äußerst unbefriedigend.

Die Durchsetzung der angeordneten Verkehrsorganisation erfordert einen intensiven Personaleinsatz des Ordnungsamtes bzw. der Polizei und kann daher nicht ständig abgesichert werden.

3.4 Öffentlicher Personennahverkehr/ Taxen

Die Führung der Straßenbahn und die Anordnung der Haltestellen im Zuge des Promenadenrings:

- Hauptbahnhof
- Augustusplatz
- Wilhelm-Leuschner-Platz
- Neues Rathaus
- Thomaskirchhof
- Goedelerring

gewährleisten eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt.

Für die Buslinie 89 der LVB besteht die Ausnahmeregelung mittels Zusatzzeichen die Innenstadt zu befahren. Die Linienführung wird bei Märkten oder Veranstaltungen jeweils angepasst.

Mit der Fertigstellung des Citytunnels wird es neue Haltepunkte zur S-Bahn unmittelbar im Stadtzentrumsbereich geben:

- Markt
- Hauptbahnhof
- Wilhelm-Leuschner-Platz

Mit diesen Stationen wird eine deutliche Zunahme der ÖPNV-Nutzung, insbesondere für den Verkehr aus der Region, erwartet.

Taxiunternehmen dürfen mit den ausgegebenen 460 Generalchipkarten (für alle Polleranlagen der Innenstadt) zum Zweck der Abholung und des Absetzens von Fahrgästen in die gesperrten Bereiche einfahren.

In bestimmten Bereichen der Innenstadt sind Halteplätze für Taxen angeordnet. Die genauen Standorte sind dem Bestandsplan in der Anlage 4 zu entnehmen.

3.5 Ruhender Verkehr

Anfang der neunziger Jahre, als das Konzept autoarme Innenstadt entstand, bestanden Befürchtungen, dass nicht genügend Stellplätze vorhanden sind und die Kunden lieber zur „grünen Wiese“ fahren. Die Vorlage beschäftigte sich damals intensiv mit dem Problem und wies eine Stellplatzzahl von 8 - 15.000 aus. In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche Tiefgaragen und Parkhäuser gebaut.

Der aktuelle Stand zu den Parkeinrichtungen ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Parkeinrichtungen	Anzahl
mit Anschluss an das Parkleitsystem-Innenstadt	rd. 4.500
ohne Anschluss an das Parkleitsystem-Innenstadt	rd. 620
in der Nähe zur Innenstadt mit Anschluss an das Parkleitsystem-Innenstadt	1.840
in der Nähe zur Innenstadt ohne Anschluss an das Parkleitsystem-Innenstadt	40
zusätzliche geplante Stellplätze in der Innenstadt (Brühl)	840
Parken mit Parkscheinautomat	rd. 500
Parken mit Parkscheibe	rd. 120
Behindertenstellplätze	62
Summe aller Stellplätze	rd. 8.520

Zusätzlich werden derzeit für Hotels und Wohnbebauungen weitere Stellplätze vorgesehen.

Für Anwohner im Innenstadtbereich sind zum Parken an Parkscheinautomaten ohne Gebühr ca. 380 Ausnahmegenehmigungen erteilt.

Detailliertere Angaben zu den Parkeinrichtungen (Standorte, Anzahl der Stellplätze) sind in den Anlagen 2.1, 2.2 und 2.3 sowie der Anlage 4 (Bestandsplan) aufgeführt. Neben den im Bestandsplan ausgewiesenen „Zufahrten zu privaten Stellplatzanlagen“ existieren in der Örtlichkeit noch weitere private Zufahrten im Bestand (aus der Historie bedingt).

Durch das dynamische Parkleitsystem werden die Kraftfahrer direkt zu den Parkeinrichtungen geleitet, was vor allem für ortsfremde Kraftfahrer von Vorteil ist. Diese Parkplätze stehen dem Bürger ganzjährig zur Verfügung, es sind ausreichend Kapazitätsreserven vorhanden, die lediglich bei Großveranstaltungen oder z. B. Adventswochenenden voll ausgeschöpft werden.

Die Stadt kommt auch der Aufforderung des Stadtratsbeschlusses nach, ebenerdige Stellplätze schrittweise zu reduzieren. So wurde im Frühjahr 2008 die Schillerstraße ummarkiert, und eine Reihe von Stellplätzen sind durch Anordnung von Längs- statt Schrägparkern entfallen. Trotz dieser Veränderung wird weiterhin auf nicht markierten Flächen geparkt und so diese Zielstellung umgangen. Verstärkte Kontrollen sollten hier Abhilfe schaffen.

Trotz des ausreichenden Angebots an Stellplätzen in Parkeinrichtungen wird durch das illegale Abstellen von Fahrzeugen auf nicht markierten Flächen die Wahrnehmung des öffentlichen Raums generell gestört. Mit dem vorhandenen Stellplatzangebot und Parkleitsystem ist die Voraussetzung geschaffen, das Verkehrsaufkommen durch weniger Verkehr bei der Suche nach Parkplätzen zu vermindern und die Umweltbelastung durch Lärm und Schadstoffe zu reduzieren.

Die Verwaltung prüft in Umsetzung dieser Vorlage, ob die Beschilderung der Innenstadt (Tempo 20, Parken nur in gekennzeichneten Stellplätzen) durch eine bessere Verdeutlichung der Schilder (Vergrößerung, Kenntlichmachung in Übereinstimmung mit der StVO, ggf. auch durch farbige Kennzeichnung auf der Fahrbahn) machbar ist.

Mit der Fertigstellung der Bebauung am Brühl sind max. weitere rd. 840 Stellplätze geplant. Dafür werden mit der Umgestaltung des Richard-Wagner-Platzes und der Straße Brühl ca. 140 ebenerdige Stellplätze im öffentlichen Raum entfallen.

Weitere Stellplätze sind mit den Baumaßnahmen am Bildermuseum, Oelßners Hof, Deutrichs Hof sowie anderen Vorhaben zu erwarten. Diese Stellplätze sollen vorrangig keine öffentliche Nutzung erfahren, belasten aber den Straßenraum durch zusätzliche An- und Abfahrten.

Mit den genannten Stellplatzkapazitäten ist der Bedarf im Stadtzentrum im Wesentlichen gedeckt. Am Grundsatz, dass Garagen nur vom Ring aus angebunden werden sollen, muss festgehalten werden, um die inneren Straßen nicht unnötig mit Verkehr zu belasten.

4. Baumaßnahmen in den nächsten Jahren

Im Rahmen der weiteren Gestaltung der Innenstadt sind in den nächsten Jahren eine Reihe von Hochbau- und Straßenbaumaßnahmen vorgesehen (siehe Anlage 3). Neben der Gewährleistung des Baustellenverkehrs muss die Erschließung der neuen Gebäude gesichert werden. Die in diesem Zusammenhang zu erwartenden Veränderungen der Verkehrsorganisation erfordern die Anpassung des Konzeptes autoarme Innenstadt an die neuen Gegebenheiten.

5. Fortschreibung der Konzeption/Vorschlag

Die Überprüfung der bestehenden Konzepte hat ergeben, dass sich die heutige Verkehrsregelung grundsätzlich bewährt und zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung der Innenstadt geführt hat. Hieraus folgt, dass es einen geringen Anpassungsbedarf gibt und eine Konkretisierung der Verkehrsregelung im Detail erfolgen muss. Das Problem der Umsetzung liegt eigentlich, wie vorn dargestellt, in der Kontrolle bzw. Durchsetzung der Verkehrsregelungen. Da aber die Polizei in den Abstimmungsberatungen bereits signalisiert hat, dass keine verstärkten Kontrollen möglich sind und auch das Ordnungsamt nur über beschränkte Kapazitäten verfügt, sollte die Verkehrsführung so umgestaltet werden, dass das Durchfahren von vornherein wirkungsvoller unterbunden wird.

Es wird daher vorgeschlagen, die bisherige Verkehrsführung zu verändern und ein Schleifensystem einzuführen.

5.1 Kraftfahrzeugverkehr

Mit dem neuen Konzept der Führung des Kfz-Verkehrs in Schleifen wird die Erschließung der Innenstadt in allen Bereichen gesichert. Die unerwünschte Durchfahrt durch das Stadtzentrum wird wirkungsvoller unterbunden. Zur Verdeutlichung des Schleifenkonzeptes und zur Aufteilung der Verkehre in 4 Quadranten werden die beiden Hauptfußgängerachsen in Nord-Süd-Richtung (Hainstraße - Markt – Petersstraße) und in West-Ost-Richtung (Thomasgasse - Markt - Grimmische Straße) durchgehend miteinander verbunden. Die Erschließung in den jeweiligen Quadranten erfolgt über die „Normalstraßen“, teilweise im Einrichtungsverkehr. Die Zufahrt zu allen öffentlichen Stellplätzen in Parkhäusern oder Tiefgaragen ist über die „Normalstraßen“ rund um die Uhr möglich. Von den „Normalstraßen“ ist das Anliefern ständig, in den gesperrten bzw. Fußgängerbereichen in der Zeit von 5 bis 11 Uhr möglich. Die Zufahrt wird über die folgenden Polleranlagen geregelt:

- Preußergäßchen in die Petersstraße (Nord und Süd)
- Katharinenstraße, unmittelbar vor der Marktfahrbahn in Richtung Markt
- Neumarkt bzw. Reichsstraße in die Grimmische Straße
- Brühl/Katharinenstraße in den Brühl
- Thomasgasse/Thomaskirchhof in Richtung Markt/Hainstraße und Grimmische Straße
- Klostersgasse Richtung Barfußgäßchen
- Nikolaistraße Richtung Nikolaikirchhof

Mit der neuen Fußgängerzone im Brühl zwischen Hainstraße und Katharinenstraße, die im Zusammenhang mit der neuen Brühlbebauung entstehen soll, wird die Durchfahrt in Ost-West-Richtung unterbunden. Durch die bauliche Umgestaltung der Straße Am Hallischen Tor soll die unmittelbare Zufahrt von der Gerberstraße in die Innenstadt für den Kfz-Verkehr verhindert werden.

Die Reichsstraße erschließt von Norden und Osten kommend die öffentlichen und privaten Stellplätze im inneren Bereich der Innenstadt und die neu entstehenden Hotelstandorte Hotel „Motel One“ und Handelshof sowie die potentiellen Planungen für das Bildermuseum und Deutrichs Hof.

Im Südosten erschließen die Straßen Neumarkt und Universitätsstraße und im Südwesten die Normalstraßen um den verkehrsberuhigten Burgplatz und die Burgstraße die inneren Bereiche. Mit der Fertigstellung der Bebauung am Burgplatz ist auch eine Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereichs bis über den Knoten Burgstraße/Ratsfreischulstraße geplant.

Der Nordwesten wird durch die Große Fleischergasse bis zur Wendestelle vor dem Richard-Wagner-Platz erschlossen.

Für die Bereiche, die zukünftig durch die Ausweitung von Fußgängerzonen in ihrer Befahrbarkeit eingeschränkt werden (Abgrenzung durch Poller) können von Handwerkern, Serviceunternehmen und Dienstleistern neue Anträge auf Ausnahmegenehmigungen gestellt werden, deren Genehmigungen durch das Ordnungsamt entsprechend der bisherigen Regelungen entschieden werden.

Der Forderung aus dem Behindertenbeirat der Stadt Leipzig bzgl. der Behandlung des Behindertenfahrdienstes mit gleichem Status wie Taxen in der Innenstadt konnte aus folgenden Gründen nicht nachgekommen werden, da im Gegensatz zu Taxen beim Behindertenfahrdienst die Gruppe der Fahrzeuge nicht eindeutig definiert werden kann. Ein Fahrdienst für Behinderte kann von unterschiedlichen Institutionen, wie Vereinen und Mietwagenunternehmen aber auch von privaten Personen angeboten werden.

Für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung sowie Blinde besteht die Möglichkeit, mit der bundeseinheitlichen Ausnahmegenehmigung in die Fußgängerzonen der Stadt Leipzig während der Lieferzeiten (5 – 11 Uhr) einzufahren und zu parken.

Die Möglichkeit der Befahrung von Fußgängerzonen nach 11 Uhr kann am Erfordernis des jeweiligen Einzelfalls unter Bezugnahme auf den Behinderten selbst geprüft werden. Diese Sichtweise wird auch durch die bundeseinheitliche bzw. sächsische Regelung zu Parkerleichterungen für Schwerbehinderte gestützt, die für einen bestimmbaren Personenkreis ohne Fahrzeugbindung diese Erleichterungen gewähren.

Weiterhin stehen unmittelbar an den Grenzen der gesperrten Bereiche Behindertenparkplätze zur Verfügung. Ebenso können die behindertengerechten Tiefgaragen im Innenstadtbereich (u. a. Tiefgaragen Marktgalerie und Karstadt) genutzt werden.

Für die Kriterien zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen bzw. Chipkarten zum Befahren von Fußgängerbereichen oder zum Befahren von gesperrten Straßen gilt weiterhin die Anlage 3 der Vorlage Nr. 464/98 „Aktualisierung der Verkehrsorganisation autoarme Innenstadt“ (siehe Anlage 1).

5.2 Radverkehr

In der öffentlichen Diskussion wurde sich sehr intensiv zum Radverkehr positioniert. Das reichte von Forderungen nach völliger Freigabe der Straßen in der Innenstadt bis zum absoluten Radfahrverbot. Die Regelungen sollen vor allem leicht verständlich und kontrollierbar sein. Nach ausgiebiger Diskussion und sorgsamer Abwägung wird vorgeschlagen, dass im Stadtzentrum in allen Straßen der Radverkehr zugelassen wird und mit Tempo 20 verkehren kann.

In Fußgängerbereichen gilt als zulässige Höchstgeschwindigkeit Schrittgeschwindigkeit.

In folgenden Fußgängerbereichen wird der Radverkehr nur eingeschränkt zugelassen:

- Petersstraße zwischen Markt und Peterskirchhof; nach dem Umbau bis Schillerstraße
- Grimmaische Straße zwischen Markt und Augustusplatz
- Hainstraße zwischen Brühl und Markt
- Nikolaistraße zwischen Brühl und Grimmaischer Straße

Die Zeitbegrenzung für den Radverkehr richtet sich nach der Zulassung des Anlieferverkehrs (5 Uhr bis 11 Uhr). In Verbindung mit dem Ende der Anlieferzeit (11 Uhr) wird in den Hauptgeschäftszeiten das Radfahren zwischen 11 und 20 Uhr nicht gestattet. Damit wird den Bitten der Behindertenverbände nach mehr Sicherheit

Rechnung getragen. Im Hinblick auf die Attraktivität des Radfahrens ist diese Lösung vertretbar, da parallele Fahrbeziehungen zur Verfügung stehen.

Das Radfahren ist ganzjährig in der Kleinen Fleischergasse, Barfußgäßchen und Kloostergasse aufgrund der Freisitze nicht zugelassen. Der ursprüngliche Denkansatz nur in den Monaten März bis November diese Regelung zu praktizieren, ist aufgrund der fast ganzjährigen Freisitzsaison überholt.

Radverkehr ist von den Straßen außerhalb des Ringes kommend über eine große Zahl von Übergängen am Ring in die Innenstadt möglich. Die Innenstadt ist im Unterschied zu verschiedenen anderen Fußgängerzonen in bundesdeutschen Städten bis auf die o. g. Ausnahmen für den Radverkehr durchlässig. Schwachpunkte gibt es nur an zwei Stellen am Promenadenring (am nördlichen Ring vor dem ehemaligen Landratsamt – Engstelle) und am Gewandhaus (hier gibt es Planungsvorstellungen).

Fahrradabstellanlagen werden mit den Erweiterungen der Fußgängerbereiche jeweils an den Eingangsbereichen zu den Fußgängerzonen in größerer Anzahl eingerichtet. Weiterhin wird geprüft, inwieweit vorhandene Abstellanlagen durch zusätzliche Anlehnbügel ergänzt werden können, ohne andere Funktionen der Straße zu beeinträchtigen. Die konzeptionellen Standortuntersuchungen für die Abstellanlagen im Detail wird die Stadt in enger Zusammenarbeit mit Vertretern der City-Gemeinschaft, den Ladenbesitzern und den Interessenvertretungen vornehmen. Die Umsetzung erfolgt in Abhängigkeit der finanziellen Möglichkeiten.

5.3 Fußgängerverkehr

Das Rückgrat des Fußgängerverkehrs bilden die für Leipzig typischen Passagen in den ehemaligen Messehäusern sowie die vielen Durchgangsmöglichkeiten von Geschäften und Kaufhäusern, die Leipzig auch wetterunabhängig zu einem Erlebnis machen. Ergänzend zu diesem System aus Passagen kommen die verschiedenen Plätze, Fußgängerbereiche und -zonen hinzu, deren Hauptachsen die Hainstraße/Petersstraße und die Thomasgasse/Grimmaische Straße sowie die Nikolaistraße bilden.

In Abrundung der Fußgängerbereiche werden sich zukünftig noch folgende Erweiterungsmöglichkeiten ergeben:

- Richard-Wagner-Platz/Brühl im Zusammenhang mit der Brühlbebauung
- Thomasgasse und Knoten Grimmaische Straße/Neumarkt/Reichsstraße zur Schließung der Haupt-West-Ost-Achse
- Verlängerung der Fußgängerzone Petersstraße bis zur Schillerstraße mit Einbeziehung der Schloßgasse
- Schillerstraße zwischen Neumarkt und Petersstraße nach Umbau des Knotens Roßplatz mit zusätzlicher Ringquerung in der westlichen Zufahrt. Mit der Erweiterung der Fußgängerzone Petersstraße in die Schillerstraße wird eine attraktive Verbindung zum S-Bahnzugang Wilhelm-Leuschner-Platz geschaffen.
- Umgestaltung des Rathausvorplatzes

Als Voraussetzung für die verkehrsbehördlichen Anordnungen der geplanten Erweiterungen der Fußgängerzonen sind straßenrechtliche Umstufungs- bzw. Teileinziehungsverfahren erforderlich. Die dazu notwendigen Vorlagen sind zu gegebener Zeit in den Stadtrat einzubringen.

Zur Verbesserung der Fußgängerbeziehungen von der Haltestelle Augustusplatz zur Grimmaischen Straße soll der Durchgangsverkehr im Zuge Goethestraße/ Augustusplatz reduziert werden. Bereits heute ist die Zufahrt nur bis zur Tiefgarage gestattet. Es hat sich aber eine Menge Durchgangsverkehr eingeschlichen, der den Georgiring umgeht. Es wird vorgeschlagen eine bauliche Unterbindung des Kfz-Verkehrs zwischen der Ein- und Ausfahrt zur Tiefgarage (südlicher Platzbereich) vorzunehmen.

Damit ist für den Kfz-Verkehr aus Richtung Norden über die Goethestraße nur noch die Zufahrt in die Tiefgarage möglich.

Eine Wendemöglichkeit wird unmittelbar vor der Einmündung Grimmaische Straße mit Überfahrt der Gleisanlagen untersucht.

Eine wichtige Bitte der Bürger war, mehr Bänke aufzustellen, um nach dem Einkauf auszuruhen, ohne zwangsläufig gastronomische Einrichtungen in Anspruch nehmen zu müssen. Dieses Anliegen wird mit der Umgestaltung von Straßen und Plätzen geprüft. Sowohl bei der Einordnung von Bänken als auch anderer Einbauten (z.B. Fahrradbügel) in den öffentlichen Raum werden die Belange von Senioren und Menschen mit Behinderungen (z.B. ausreichender Abstand zum Blindenleitsystem) berücksichtigt.

5.4 Öffentlicher Personennahverkehr/Taxen

Durch die neue Führung der S-Bahn im unmittelbaren Innenstadtbereich ist mit einer Neuorientierung bzw. Stärkung der Hauptfußgängerströme zu rechnen. So wird mit den Zugängen am Markt ein neuer Schwerpunkt der Fußgängerströme entstehen. Die Buslinie 89 ergänzt die Erschließung der Innenstadt und bindet vorrangig die südlichen Stadtteile an.

Die Verknüpfung S-Bahn/Bus und die Linienführung muss mit Inbetriebnahme des Citytunnels oder bei Erfordernis jeweils geprüft werden.

Bereits in der überarbeiteten Konzeption von 1998 „Vorlage zur Aktualisierung der Verkehrsorganisation autoarme Innenstadt“ liegen die Standorte aller Taxi-Halteplätze außerhalb der mit Pollern geschützten Fußgängerbereiche.

Die Fortschreibung des Konzeptes autoarme Innenstadt geht davon aus, dass die Taxi-Halteplätze an den bestehenden Standorten mit Anzahl der Stellplätze grundsätzlich beibehalten werden.

Ausnahme ist der Haltplatz Thomasmassage (in der westlichen Marktzufahrt unmittelbar vor Breuninger), der sich problematisch für die Verkehrsabwicklung darstellt.

Hier überlagern sich Taxiverkehr, Zufahrtsverkehr Innenstadt, die Haltestelle der Linie 89 und die geplante Erweiterung des Freisitzes vor Breuninger in den Straßenbereich.

Vorschlag des überarbeiteten Konzeptes ist, die Taxen im Thomaskirchhof an der Tiefgaragenseite in Fahrtrichtung Markt anzuordnen (außerhalb der Poller).

Dafür wurde geprüft, den durch das Konzept (1.Lesung) im Bereich des Böttchergäßchens vorgesehenen Halteplatz in die Katharinenstraße in den Bereich zwischen Böttchergäßchen und Markt mit Aufstellung in Fahrtrichtung Markt (unmittelbar vor der Marktfahrbahn) zu verlagern (heutiger Stand), um dem Wunsch der Taxiunternehmen entgegenzukommen (Sichtbeziehung vom Markt zum Taxistellplatz, siehe auch Thomasgasse).

Der Halteplatz am Augustusplatz wird beibehalten. Im Zusammenhang mit der geplanten Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs im Zuge der Goethestraße/Augustusplatz durch eine bauliche Maßnahme zwischen der Ein- und Ausfahrt zur Tiefgarage (siehe auch Punkt 5.3) sind keine Ausnahmeregelungen für das Taxigewerbe möglich.

Der Halteplatz am Brühl/Am Hallischen Tor wird beibehalten. Eine Anfahrt aus Richtung Norden über die Gerberstraße/Am Hallischen Tor sowie aus Richtung Westen als Rechtsabbieger vom Tröndlinring wird im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben Höfe am Brühl nicht mehr möglich sein, da einerseits die Durchfahrt Am Hallischen Tor in Richtung Innenstadt baulich unterbunden wird (südlich der Zufahrt Einkaufszentrum) und andererseits der Rechtsabbieger aufgrund der geplanten Tiefgaragenausfahrt aus Sicherheitsgründen generell entfällt.

Die Erreichbarkeit des Halteplatzes ist somit künftig nur über den Brühl aus Richtung Goethestraße gegeben. Zugeständnisse für eine ungehinderte Einfahrt von Taxen würde zwangsläufig auch weiteren Kfz-Verkehr nach sich ziehen.

Die Ausfahrtsbedingungen bleiben wie im Bestand erhalten.

Zusätzlich wird den Taxiunternehmen ein Taxi-Halteplatz nördlich der geplanten Poller in der Reichsstraße (südl. Schuhmachergäßchen) vorgeschlagen, um insbesondere die in diesem Bereich neu entstehenden Hotelstandorte (Hotel „Motel one“, Deutrichs Hof) mit bedienen zu können, die Aufstellrichtung ist noch zu prüfen. Dieser Standort wird von den Vertretern der Taxiunternehmen befürwortet.

Damit werden folgende Taxi-Halteplätze eingeordnet:

- Thomasgasse neben Tiefgaragenzufahrt Marktgalerie
- Katharinenstraße
- Brühl/Am Hallischen Tor
- Augustusplatz
- Große Fleischergasse
- Markgrafenstraße/Deutsche Bank
- Reichsstraße (neu)

Weiterhin werden temporäre Taxi-Halteplätze für den Bedarf nach bestimmten Veranstaltungen ausgewiesen, die nur in den Abendstunden nutzbar sind.

Temporäre Taxi-Halteplätze

- Augustusplatz zwischen mdr und Gewandhaus vorhanden; Augustusplatz östliche Gewandhausseite wird geprüft
- Dittrichring vor Thomaskirche (tagsüber Busse) z. Z. in der Anhörung, mit Fortschreibung erfolgt Verlegung nördlich Thomaskirchhof
- Universitätsstraße, vor Moritzbastei wird geprüft

Die an die Taxiunternehmen ausgegebenen 460 Generalchipkarten müssen beibehalten werden, da sie zum Zweck der Abholung und des Absetzens von Fahrgästen in den gesperrten Bereichen benötigt werden. Die Anzahl der 460 ausgegebenen Generalchipkarten an das Taxigewerbe wird jedoch nicht erhöht, da die Versorgung der Innenstadt mit Taxen unter Beachtung der kurzen Wege innerhalb der gesperrten Bereiche und der angeordneten Taxi-Halteplätze im direkten Umfeld ausreichend ist.

In den Gesprächen mit den Taxiunternehmen wurde weitestgehend bis auf den Halteplatz in der Thomasgasse Übereinstimmung erzielt, da aus Sicht des Taxigewerbes eigentlich Standplätze um den Markt wünschenswert wären. Die Verwaltung sieht aber – wie eingangs genannt – Probleme beim Wenden der Fahrzeuge im engen Straßenraum und den starken Fußgängerströmen am Markt/Thomasgasse. Deshalb hat die Verwaltung vorgeschlagen, einen neuen Platz in der Reichstraße anzuordnen, um auch Bedarf aus den neu entstehenden Hotels abzufangen, dieser Platz liegt mitten im Zentrum.

5.5 Ruhender Verkehr

Mit den noch geplanten Baumaßnahmen werden neue Stellplätze in Tiefgaragen und ggf. Parkhäusern entstehen. Mit der Umgestaltung von Straßen zu Fußgängerbereichen bzw. von Plätzen (Richard-Wagner-Platz) werden demgegenüber Stellplätze in der Innenstadt entfallen. Stellplätze für Behinderte werden hierbei verlegt bzw. neu eingerichtet.

Die Schaffung zusätzlichen Parkraumes in der Innenstadt ist nach Auswertung der Stellplatzauslastung über das Jahr nur von untergeordneter Priorität. An Spitzentagen bei Veranstaltungen ist durch den Veranstalter das P+R-System mit zu nutzen. Das betrifft insbesondere die Zeit des Weihnachtsmarktes und verschiedene Anlässe.

Die Reduzierung der Stellplätze im ebenerdigen Straßenraum hat zwar Einnahmeverluste für die Stadt zur Folge, aber insgesamt Imagegewinn durch die Verbesserung des Erscheinungsbildes der Innenstadt. Die Einnahmeverluste können sich auf rund 500.000 € belaufen und sind im Haushaltplan der Stadt zu berücksichtigen.

Die im Konzept von 1993 festgeschriebene Auffassung, größere öffentliche Garagen nur direkt vom Promenadenring anzubinden, wird erneut bestätigt.

In den öffentlichen Diskussionen kam die Frage auf, ob die Parkgebühren im öffentlichen Raum (ebenerdige Stellplätze) nicht wesentlich höher sein müssten, als in den Parkhäusern und ob Kurzparken nicht nur eine halbe Stunde betragen sollte, um Wege zu erledigen. Zum letzteren hat die Verwaltung eine ablehnende Meinung geäußert, da dann eine ständige Kontrolle stattfinden müsste, was personell nicht gewährleistet werden kann. Die Verwaltung prüft in Umsetzung dieser Vorlage, ob eine Erhöhung der Parkgebühren für die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum möglich ist, um die Nutzung von Stellplätzen in Tiefgaragen zu intensivieren. Dadurch kann ggf. eine Kompensierung der o.g. Einnahmenverluste an Parkscheinautomaten erreicht werden.

Um auch zukünftig die Attraktivität des Wohnens innerhalb und in unmittelbarer Nähe des Innenstadtringes zu gewährleisten, sollten Anwohner weiterhin kostenfrei an

Parkscheinautomaten mit einer entsprechenden Ausnahmegenehmigung parken dürfen.

Die Entscheidung für die Erteilung erfolgt auf der Grundlage des § 46 Abs. 1 StVO, wobei vorrangig die Nutzungsmöglichkeit privater Stellflächen zu prüfen ist. Ein Rechtsanspruch auf die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung besteht nicht.

5.6 Pollerstandorte

Sind Pollerstandorte erforderlich, war eine Fragestellung der Diskussion. Die tägliche Verkehrsbeobachtung zeigt, dass ohne Poller jeder in die Innenstadt einfährt, zum Teil trotz eindeutiger Beschilderung bis zum Markt. Poller werden missachtet, umgefahren oder weggezogen. Jährlich werden Reparaturkosten benötigt, auch für Schadensfälle. Die Verwaltung wird daher eine Weiterentwicklung der Poller vorantreiben, um Schadensfälle von der Stadt abzuwenden.

Für die Errichtung neuer Polleranlagen und die genannte Weiterentwicklung der Poller sind entsprechende Mittel im Haushalt einzustellen.

Zur Durchsetzung der Einfahrtsverbote ist die Einrichtung neuer Polleranlagen an folgenden Standorten notwendig:

- Brühl/westlich Katharinenstraße
- Katharinenstraße, unmittelbar vor der Marktfahrbahn
- Große Fleischergasse/Brühl
- Reichsstraße/südlich Schuhmachergäßchen
- Neumarkt/nördlich Gewandgäßchen
- Schillerstraße/westlich Neumarkt
- Schillerstraße/nördlich Markgrafenstraße
- Salzgäßchen (Höhe westlicher Naschmarkt)
- Östlicher Naschmarkt (südliche Begrenzung Alte Handelsbörse)

Ergänzend sind folgende Standorte zu prüfen:

- Grimmaische Straße/Augustusplatz

Im Bestand bleiben folgende Pollerstandorte erhalten:

- Brühl/Nikolaistraße (südlich Brühl)
- Große Fleischergasse/Kleine Fleischergasse
- Große Fleischergasse/Barfußgäßchen
- Thomaskirchhof/Klostergasse
- Oberer Dittrichring/südlicher Thomaskirchhof
- Neumarkt/Preußergäßchen
- Schuhmachergäßchen (neuer Standort östlich Zufahrt Hotel „Motel one“)
- Ritterstraße/Nikolaikirchhof

Folgende Pollerstandorte entfallen:

- Brühl/Reichsstraße
- Reichsstraße/nördlich Schuhmachergäßchen
- Grimmaische Straße (westlich der Kreuzung Reichsstraße/Neumarkt)
- Brühl/Hainstraße (wird ersetzt durch Große Fleischergasse/Brühl s. o.)

5.7 Wegeleitsystem

Das touristische Wegeleitsystem ist in den letzten Jahren aktualisiert und ausgebaut worden. Es wird auch zukünftig ständig an die Erfordernisse angepasst.

Die Verwaltung prüft in Umsetzung des Konzeptes Möglichkeiten, wie eine für das Taxengewerbe kostenfreie Ausschilderung/Wegweisung der Taxi-Halteplätze im Stadtzentrum vorgenommen werden kann - ggf. ist eine Kombination mit dem touristischen Wegeleitsystem möglich.

6. Öffentlichkeitsarbeit

Nach konzeptioneller Bearbeitung eines Grundkonzeptes erfolgten Abstimmungen innerhalb der Verwaltung, im Rahmen eines Arbeitskreises. Dann wurden in Abstimmungsrunden mit Vertretern der Citygemeinschaft, der IHK, dem Taxigewerbe und der Polizei alle Fragen und Probleme diskutiert. Es fanden Gespräche mit der Arbeitsgruppe Radverkehr und den Interessenvertretungen ADFC und Ökolöwe statt.

Die Beteiligten stimmten den erarbeiteten und vorgeschlagenen Veränderungen, wie z.B. Führung des Kfz-Verkehrs in Schleifen und eine damit verbundene Aufteilung der Verkehre in vier Quadranten grundsätzlich zu.

Zu Fragen der Pollerstandorte, der Taxi-Halteplätze, der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen zur Befahrung der Fußgängerzonen, des Radverkehrs in Fußgängerzonen gab es unterschiedliche Auffassungen.

Der Kfz-Verkehr sollte generell wirksamer unterbunden werden. Es gab einzelne Auffassungen zum Verzicht von Pollern bis hin zu frühzeitigem Abschleppen von Fahrzeugen.

Die im Rahmen der Fortschreibung der Konzeption vorgesehene Verlegung der Taxi-Halteplätze Thomasgasse und Katharinenstraße aus der Marktnähe heraus wurde von den Taxiunternehmen kritisiert.

Das Thema „Zulassung von Radverkehr in Fußgängerzonen“ wurde sehr konträr diskutiert. Die Meinungen reichten vom grundsätzlichen Verbot bis hin zur generellen Zulassung.

Für die Fortführung des Verfahrens, insbesondere hinsichtlich der Einbeziehung der Öffentlichkeit wurde die Vorlage in erster Lesung am 06.05.08 in die DB des OBM mit anschließender Pressekonferenz als Diskussionsgrundlage eingebracht. Die Vorlage wurde dann ins Internet eingestellt und war mehrere Wochen für die Bürger zugänglich. Stellungnahmen waren ausdrücklich erwünscht. Im zweiten Bürgerforum im Stadtbüro wurde dann der Zeitraum für Stellungnahmen bis 15.08.08 nochmals erweitert. Verschiedene Vereine, Verbände und Stadtratsfraktionen, die IHK und Handwerkskammer beteiligten sich an den Diskussionen. Allen Akteuren sei dafür Dank, dass sie aktiv die Erarbeitung des Konzeptes begleitet haben.

Dem Konzept liegt als Anhang ein Abwägungsvorschlag bei. Alle Hinweise und Meinungen wurden aufgegriffen und geprüft. Es wurde aus den zum Teil konträren Auffassungen versucht, einen Kompromiss zu finden.

7. Zusammenfassung und Vorschlag für die Weiterarbeit

Das vorliegende Konzept stellt eine Weiterentwicklung des Beschlusses Nr.801/93 zur Konzeption autoarme Innenstadt vom 16.06. 1993 sowie der nachfolgenden Aktualisierungen und Ergänzungen, unter Beachtung der aktuellen Baumaßnahmen und Entwicklungen in der Innenstadt, dar. Erklärtes Ziel der Verwaltung und der Citygemeinschaft ist die Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt für Besucher sowie die Sicherung von ordnungsgemäßen Andienungsmöglichkeiten für die Geschäfte.

Erste Ergebnisse der Veränderungen in der Schillerstraße haben gezeigt, dass ein wichtiger Punkt die Kontrolle sein wird.

Zur Umsetzung der Fortschreibung der Konzeption der autoarmen Innenstadt schlägt die Stadtverwaltung folgende Maßnahmen vor:

1. Schwerpunkt bei der Kontrolltätigkeit sollte sein, Behindertenstellplätze von Fremdparkern freizuhalten, die Parkmöglichkeiten auf dafür nicht vorgesehenen Flächen einzuschränken. Zur Umsetzung der Konzeption sollten daher gemeinsame Aktionen Polizei, Stadtverwaltung, ADAC, ADFC und Citygemeinschaft stattfinden, da bisher von den Autofahrern oft davon ausgegangen wird, dass auch auf nicht markierten Flächen geparkt wird, was jedoch durch die Parkregelung auf den Eingangstafeln im „verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“ untersagt ist. Zur Umsetzung der Konzeption wird bis August 2009 ein Maßnahmenplan erstellt und der Ratsversammlung zur Kenntnis gegeben. In die Erarbeitung werden neben Polizei und Ordnungsamt auch der ADAC, der ADFC und die Citygemeinschaft einbezogen.
2. Die besonders sensiblen Bereiche werden mit Polleranlagen (siehe Punkt 5.6) gesichert. Die Poller sind in ihrer Funktionsfähigkeit zu verbessern („Leuchtpoller“). Dazu sind entsprechende Mittel im Haushalt einzustellen.
3. Die Umgestaltung von Innenstadtstraßen erfolgt im Zusammenhang mit den Hochbaumaßnahmen bzw. und/oder gesonderten Bau- und Finanzierungsbeschlüssen und unter Abstimmung mit dem Spielraumkonzept und den Sondernutzungen (Freisitze, Aufsteller u. ä.).
4. Der Radverkehr ist im Stadtzentrum in allen Straßen zugelassen, Ausnahmen bilden die unter Punkt 5.2 genannten Bereiche in der Zeit von 11 Uhr bis 20 Uhr. Es wird geprüft, ob in die Durchsetzung dieser Ausnahmeregelung durch Ordnungsamt und Polizei auch der „Bürgerdienst LE“ u. a. zur erzieherischen Einwirkung auf sich falsch verhaltende Radfahrer einbezogen werden kann.
5. Zur Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ist bis August 2009 ein Konzept zu erarbeiten und in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln umzusetzen.
6. Die Fußgängerbereiche werden im Zusammenhang mit Hochbaumaßnahmen bzw. mit Fertigstellung des CTL weiter ausgebaut.
7. Die Taxistandorte werden entsprechend Punkt 5.4 bestätigt.

8. Die Anzahl der Generalchipkarten für das Taxigewerbe für die Bedienung aller Polleranlagen wird nicht erhöht.
9. Die Verwaltung wird beauftragt die bauliche Unterbrechung der Fahrbeziehung Goethestraße/Augustusplatz Richtung Ring zu untersuchen.
10. Der Anlieferverkehr wird, wie bereits heute praktiziert, in der Zeit von 5 Uhr bis 11 Uhr in den Fußgängerzonen zugelassen.
11. Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob die Parkgebühren für die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum erhöht werden.
12. In der Ratsfreischulstraße wird das Parken auf eine Straßenseite begrenzt.
13. Es wird geprüft, ob die Busstellplätze direkt vor der Thomaskirche (in Abänderung Anlage 3, Punkt 11) in der gleichen Straße (Dittrichring) nach Süden verschoben werden können.
14. Es wird geprüft, ob die im Straßenraum aufgestellte Beschilderung mit Signets mit den Hinweisen zum Hauptbahnhof, zu den nächstgelegenen Straßenbahn- und Bushaltestellen und den Taxihalteplätzen ergänzt werden können.

8. Beschlussvorschlag

1. Die Fortschreibung der Konzeption autoarme Innenstadt wird bestätigt.
2. Die unter Punkt 7 aufgeführten Maßnahmen 1 bis 14 werden beschlossen. Die Umsetzung erfolgt schrittweise entsprechend der finanziellen Möglichkeiten. Dabei ist besonderes Augenmerk auf die Unterbindung des Durchgangsverkehrs zu richten.
3. Der Oberbürgermeister legt dem Stadtrat bis August 2009 eine Umsetzungsplanung vor, die beginnend mit dem Jahr 2009 in den Jahresscheiben Aussagen über die geplanten Maßnahmen und deren Kosten enthält. Die Kosten sind Grundlage für die Anmeldung zur jeweiligen Haushaltplanung.
4. Der Oberbürgermeister berichtet dem Stadtrat jeweils im ersten Quartal eines Jahres, beginnend mit dem Jahr 2011, über die im letzten Jahr umgesetzten Maßnahmen, deren Kosten und Wirkung.

Anlagen

- Anlage 1: Kriterien für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen bzw. Chipkarten, Auszug aus der Vorlage 464/98 – Aktualisierung der Verkehrsorganisation „autoarme Innenstadt“ – Anlage 3
- Anlage 1.1: Übersicht der erteilten Ausnahmegenehmigungen
- Anlage 2.1: Übersicht über die Parkeinrichtungen
- Anlage 2.2: Übersicht Stellplätze in den Straßen der Innenstadt
- Anlage 2.3: Übersicht Behindertenstellplätze
- Anlage 3: Übersicht der Baumaßnahmen
- Anlage 4: Plan 1 – Bestand Verkehrsorganisation Innenstadt
- Anlage 5: Plan 2 – Fortschreibung Verkehrsorganisation Innenstadt
- Anlage 6: Plan 2.1 – Fortschreibung Verkehrsorganisation Innenstadt, Fahrbeziehungen
- Anlage 7: Plan 2.2 – Radkonzept
- Anlage 8: Tabelle – Fahrradanhängerbügel Innenstadt

**Anlage 3 aus der Vorlage 464/98 - Aktualisierung der Verkehrsorganisation
„autoarme Innenstadt“ -**

**Kriterien für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen bzw. Chipkarten zum
Befahren von Fußgängerzonen oder zum Befahren von gesperrten Straßen in
der Leipziger Innenstadt**

1. Gesetzlich vorgeschriebene Berechtigte gem. § 35 StVO:

- Polizeidienste
- Zolldienste
- Feuerwehr
- Katastrophenschutz
- Rettungsdienste

**2. Havarie und Reinigungsdienste, deren Handeln im öffentlichen Interesse
liegt:**

- Stadtreinigung
- Wasserwerke
- Stadtwerke
- Telekom

3. Private Berechtigte:

- Mieter von Tiefgaragenplätzen, die nur über die gesperrten Bereiche erreichbar sind und Anwohner/Anlieger, soweit auch eine Parkberechtigung erteilt wurde.

4. Sonstige:

Für Notdienste und Serviceunternehmen werden Regelungen getroffen, die im Einzelfall den Einsatz dieser Unternehmen (Aufzugs-, Installations- und Betreuungsfirmen) ermöglichen. In diesen Fällen wird das Ordnungsamt mit geeigneten Partnern (Handwerkskammer, IHK etc.) entsprechende Verfahrensweisen abstimmen.

Weitere Ausnahmen können nur in begründeten Einzelfällen zugelassen werden.

Übersicht der erteilten Ausnahmegenehmigungen/Chipkarten für Berechtigte zum Befahren von Fußgängerzonen oder zum Befahren von gesperrten Straßen in der Innenstadt

1. Ausnahmegenehmigungen/Chipkarten zum Befahren von gesperrten Bereichen der Innenstadt für alle Poller (Generalchipkarten)

Erteilungskriterien	Anzahl
Berechtigte nach § 35 StVO (Polizeidirektion, Bundespolizei, Rettungsdienste, Branddirektion, Stadtreinigung)	ca. 220
Havariendienste (Gewerbetreibende mit Verträgen als Gas-, Wasser-, Elektro-, Aufzugs-, Telekommunikations-Notdienst)	ca. 40
Taxigewerbe	ca. 460
Summe:	ca. 720

Stand Juli 2007

2. Ausnahmegenehmigungen/Chipkarten zum Befahren von gesperrten Bereichen der Innenstadt an bestimmtem Polleranlagen

Erteilungskriterien	Anzahl
Nutzer von Tiefgaragen	ca. 240
Anwohner, die ihre Fahrzeuge im nichtöffentlichen Verkehrsraum abstellen	ca. 70
Gewerbetreibende, die eine Lieferung nur nach 11 Uhr gewährleisten können	ca. 20
Gaststätten mit Cateringbetrieb (Parkdauer zeitlich beschränkt)	18
LVB für Störfälle der Buslinie 89	12
Abschleppunternehmen	12
Summe:	ca. 380

Stand Juli 2007

Weiterhin wurden ca. 380 Ausnahmegenehmigungen für Anwohner im Innenstadtbereich zum Parken an Parkscheinautomaten ohne Gebühr erteilt.

Übersicht über die öffentlich zugänglichen Stellplätze in Parkhäusern, Tiefgaragen und auf Parkplätzen in der Innenstadt und unmittelbar angrenzend

1. Parkeinrichtungen mit Anschluss an das Parkleitsystem - Innenstadt

Parkeinrichtung	Anzahl Stellplätze
PH Hauptbahnhof - Promenaden West	700
PH Hauptbahnhof - Promenaden Ost	600
TG Augustusplatz	1260
TG Burgplatz	75
TG Petersbogen	450
TG Marktgalerie	400
TG Karstadt	410
PP Naturkundemuseum	38
PP Feuerwache	77
PH Zentralstraße	75
PH Martin-Luther-Ring (Otto-Schill-Straße)	410
Summe:	4.495 / rd. 4.500

Stand Juli 2007

2. Parkeinrichtungen ohne Anschluss an das Parkleitsystem - Innenstadt

Parkeinrichtung	Anzahl Stellplätze
PH Forum am Brühl (Richard-Wagner-Straße)	65
TG Commerzbank (Littstraße)	120
PP Gerberstraße	100
PP Ritterstraße/Brühl	44
PP Große Fleischergasse	120
PP Querstraße (2 Parkplätze)	170
Summe:	719 / rd. 620

Summe: 1. + 2. insgesamt:	5.120
----------------------------------	--------------

Stand Juli 2007

3. Weitere Parkeinrichtungen in der Nähe zur Innenstadt mit Anschluss an das Parkleitsystem

Parkeinrichtung	Anzahl Stellplätze
PH / PP ZOO	720
TG Löhrs Carré	540
PP Hotel The Westin	180
PH Sternwartenstraße	100
TG Am Bundesverwaltungsgericht	300
Summe:	1.840

Stand Juli 2007

4. Weitere Parkeinrichtungen in der Nähe zur Innenstadt ohne Anschluss an das Parkleitsystem

Parkeinrichtung	Anzahl Stellplätze
PH Am Industriepalast (Zufahrt Hans-Poeche-Straße)	40
Summe:	40
Summe: 3. + 4. insgesamt:	1.880

Stand Juli 2007

5. Zusätzliche geplante Stellplätze in der Innenstadt

Parkeinrichtung	Anzahl Stellplätze
PH / TG Bebauung am Brühl	840

Stand Juli 2008

TG ... Tiefgarage
 PP ... Parkplatz
 PH ... Parkhaus

Übersicht über die Stellplätze in den Straßen der Innenstadt

1. Parken mit Parkscheinautomat

Straße	Stellplätze
Richard-Wagner-Straße zw. Goethestraße und Nikolaistraße	10
Schillerstraße	30
Petersstraße (entfallen mit Verlängerung der Fußgängerzone)	(10)
Neumarkt zwischen Schillerstraße und Magazingasse	12
Neumarkt zwischen Magazingasse und Kupfergasse	9
Neumarkt zwischen Kupfergasse und Gewandgäßchen	9
Reichsstraße	6
Kleine Ritterstraße	16
Brühl zw. Goethestraße und Nikolaistraße	35
Brühl zw. Nikolaistraße und Am Hallischen Tor (entfallen mit Brühlbebauung)	(19)
Brühl zw. Am Hallischen Tor und Richard-Wagner-Platz (entfallen mit Brühlbebauung)	(32)
Universitätsstraße	13
Richard-Wagner-Platz (entfallen mit Brühlbebauung)	(98)
Katharinenstraße	28
Große Fleischergasse	26
Oberer Dittrichring zw. Kleiner Fleischergasse und Ring	17
Oberer Dittrichring zw. Kleiner Fleischergasse und Thomas-kirchhof (entfallen wegen Busstellplätzen)	(23)
Markgrafenstraße zw. Oberer Dittrichring und Burgplatz	45
Markgrafenstraße zw. Burgstraße und Petersstraße	12
Burgstraße	11
Hugo-Licht-Straße	10

Summe:	471 / rd. 500
---------------	----------------------

Bei Berücksichtigung geplanter Baumaßnahmen entfallen ca. 200 Stellplätze (Klammerwerte)

Stand Juli 2008

2. Parken mit Parkscheibe

Straße	Anzahl
Ratsfreischulstraße	33
Oberer Martin-Luther-Ring, Neues Rathaus (mit Umgestaltung Rathausvorplatz entfallen ca. 20 Stellplätze)	35
Oberer Martin-Luther-Ring, Standesamt	30
Lotterstraße	11
Richard-Wagner-Straße	4
Schloßgasse (entfallen mit Verlängerung Fußgängerzone Petersstraße)	6
Summe:	119 / rd. 120
Summe insgesamt:	ca. 620

Stand Juli 2007

Übersicht über die Behindertenstellplätze in der Innenstadt

Nr.	Straße/ Standort	Anzahl
1	Richard-Wagner-Platz (werden verlegt mit Umgestaltung Richard-Wagner-Platz)	2
2	Richard-Wagner-Straße (wird neu eingerichtet nach Abschluss der Baumaßnahme CTL)	2
3	Brühl / Bildermuseum	2
4	Brühl / Nikolaistraße	2
5	Richard-Wagner-Straße / Touristinformation	2
6	Ritterstraße / Polizeirevier	1
7	Ritterstraße / Nikolaikirchhof	4
8	Goethestraße / Oper	1
9	Reichsstraße / Schuhmachergäßchen	2
10	Neumarkt / Galeria Kaufhof	3
11	Neumarkt gegenüber Preußergäßchen (2 x 1 Stellplatz)	2
12	Gewandhaus / Moritzbastei	2
13	Schillerstraße gegenüber Neumarkt (wird neu angeordnet mit Öffnung der Schillerstraße im Zweirichtungsverkehr)	1
14	Schillerstraße / Petersstraße (werden neu angeordnet mit Öffnung der Schillerstraße im Zweirichtungsverkehr)	4
15	Oberer Martin-Luther-Ring / Deutsche Bank	3
16	Oberer Martin-Luther-Ring / Behinderteneingang Neues Rathaus	2
17	Lotterstraße / Neues Rathaus / Stadthaus	1
18	Hugo-Licht-Straße / Burgplatz	1
19	Markgrafenstraße / Bürgeramt	1
20	Burgstraße	3
21	Thomaskirchhof	3
22	Oberer Dittrichring / Museum in der „Runden Ecke“	1
23	Große Fleischergasse / Barfußgäßchen	2
24	Große Fleischergasse gegenüber Haus Nr. 19	1
25	Große Fleischergasse / Sozialamt, Alten- und Behindertenhilfe (zeitbeschränkt Mo – Fr, 8 – 18 h)	2
26	Reichsstraße / Bildermuseum	7
27	Katharinenstraße / Bildermuseum	3
28	Katharinenstraße / Markt (werden mit Erweiterung der Fußgängerzone verlegt)	2

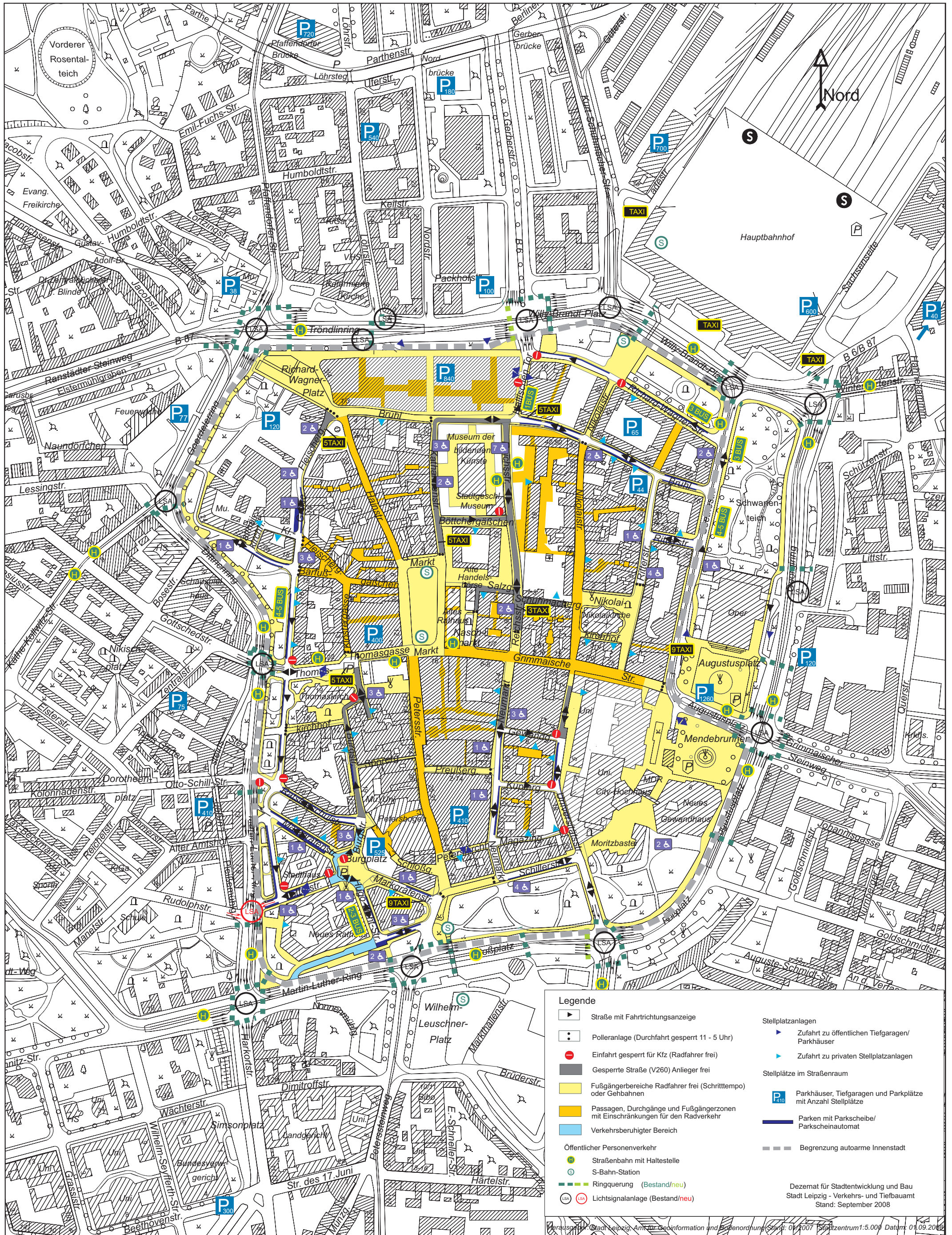
Summe:	62
---------------	-----------

Stand Juli 2007

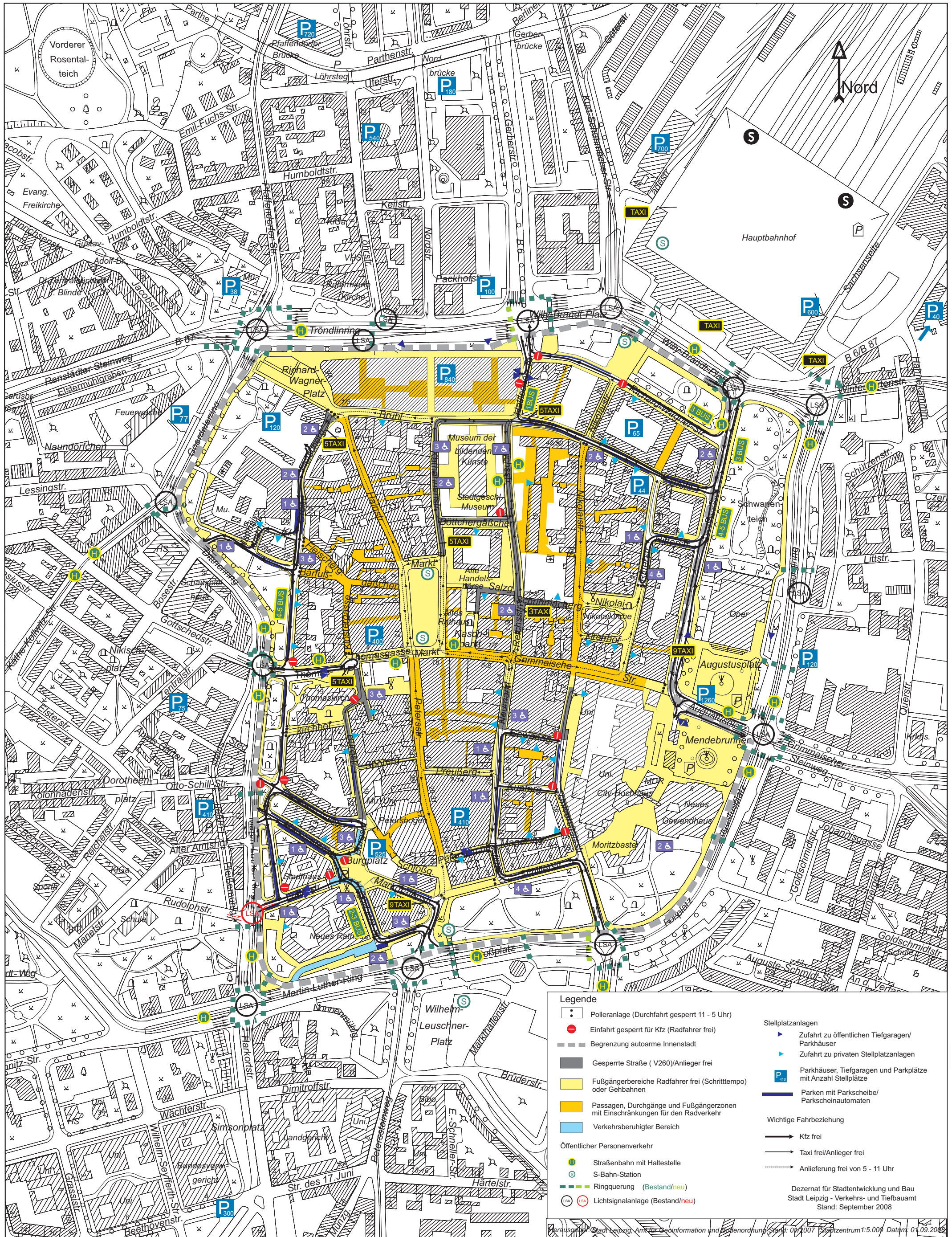
Baumaßnahmen in den nächsten Jahren

Ifd. Nr.	Baumaßnahmen	Folgen/ Auswirkungen
1.	City-Tunnel	<ul style="list-style-type: none"> - angeordnete Verkehrsorganisation zzt. nicht durchsetzbar, da die Zu- und Abfahrt von Baufahrzeugen zu gewährleisten ist - neue Zugänge zur S-Bahn
2.	Universität, Universitätsstraße/ Grimmaische Str./Augustusplatz	<ul style="list-style-type: none"> - Radverkehr in der Fußgängerzone Grimmaische Str. (Augustusplatz bis Universitätsstraße) ohne zeitliche Einschränkung aufgrund Lage der Zufahrt zur Fahrrad-tiefgarage
3.	Umfeld Brühlbebauung, Brühl/ Richard-Wagner-Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Option Ausweisung Brühl (Hainstr. bis Katharinenstr.) als Fußgängerzone - Wegfall Parkplatz und Umgestaltung Richard-Wagner-Platz - Öffnung Straße Am Hallischen Tor aus Richtung Norden (bis zur Brühlbebauung)
4.	Hotelneubau „Motel one“, Nikolaistraße 11-17/ Schuhmachergäßchen	<ul style="list-style-type: none"> - Versetzung Polleranlage im Schuhmachergäßchen
5.	Handelshof, Grimmaische Str. 1-7/ Reichsstr./Salzgäßchen	<ul style="list-style-type: none"> - Zufahrt zur Hoteltiefgarage - Hotelvorfahrt im Salzgäßchen
6.	„Oelßners Hof“, Ritterstraße/Brühl	<ul style="list-style-type: none"> - Zufahrt zu Stellplätzen vom Brühl
7.	Museumsquartier, Winkelbebauung Böttchergäßchen/Katharinenstraße	<ul style="list-style-type: none"> - neue öffentliche und private Stellplätze
8.	Bebauung Burgplatz	<ul style="list-style-type: none"> - Erweiterung verkehrsberuhigter Bereich
9.	Fläche vor dem Neuen Rathaus, Masterplan „Südlicher Promenadenring“	<ul style="list-style-type: none"> - Mischverkehrsfläche mit reduziertem Parkraumangebot
10.	LSA Lotterstraße/Martin-Luther-Ring	<ul style="list-style-type: none"> - neue Abbiegebeziehungen auf den Ring
11.	Umbau Ecke Dittrichring/Oberer Dittrichring (im Zusammenhang Busführung im Oberen Dittrichring)	<ul style="list-style-type: none"> - neue Zufahrtsmöglichkeiten in die Innenstadt - Busparkplätze
12.	Umgestaltung Knotenpunkt Universitätsstraße/Roßplatz (Zulassung aller Fahrbeziehungen)	<ul style="list-style-type: none"> - Befahrbarkeit Schillerstraße im Zweirichtungsverkehr

Fortschreibung Verkehrsorganisation Innenstadt

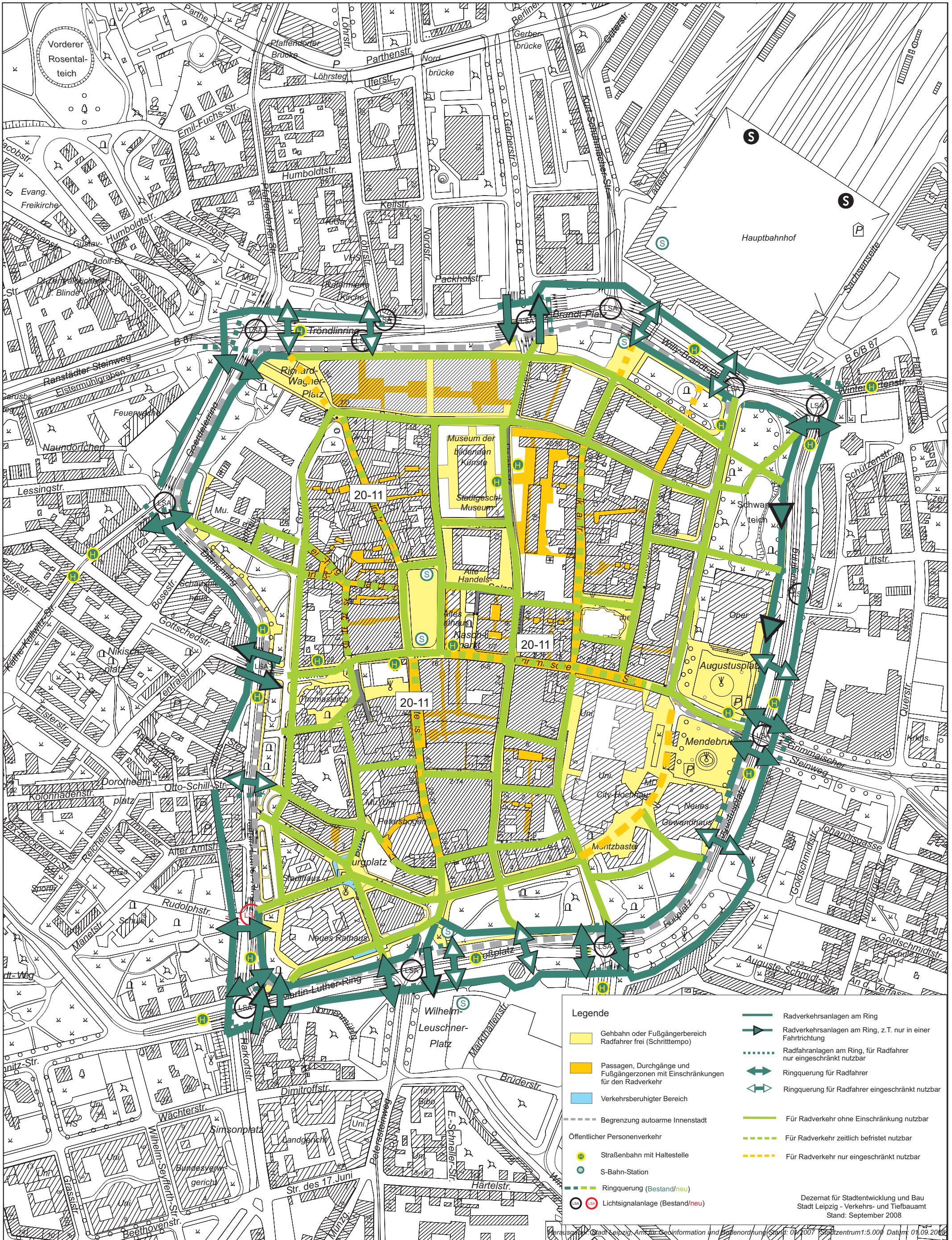


Fortschreibung Verkehrsorganisation Innenstadt-Fahrbeziehung



Anlage 6: Plan 2.1

Radkonzept



Standorte Fahrradanhänger Innenstadt

Lfd.- Nr.	Standort/Straße	Anzahl	Bemerkungen
1	Augustusplatz Rückseite Zeitungsladen/Tiefgarageneinfahrt	15	
2	Augustusplatz Rückseite Restaurants „Augustus“	10	
3	Augustusplatz vor Gewandhaus/Roßplatz in Verlängerung der Baumreihe	4	
4	Augustusplatz vor Gewandhaus/Roßplatz in Verlängerung der Baumreihe	3	
5	Rückseite Gewandhaus neben Moritzbastei	6	
6	Moritzbastei neben Eingang	3	
7	Georgiring an der Kopfseite der Einfahrt zur Tiefgarage Oper	10	2 x 5 parallel stehend
8	Goethestr. Ausfahrt Tiefgarage Oper	13	3 Bügel seitlich zur Goethestraße
9	Goethestr. neben dem Eingang der Dresdner Bank	3	
10	Goethestr. rechts und links des Einganges vom Studentenwerk	10	2 Standorte mit je 5 Bügel
11	Brühl / Goethestr. Hotel „Irbis“	3	
12	Brühl vor Umweltzentrum, Verteilung über die gesamte Front	7	3 Standorte, 2 x 2 und 1 x 3 Bügel
13	Brühl rechts und links an der Fußgängerzone Ritterstr.	6	2 Standorte mit je 3 Bügel
14	Brühl / Ecke Ritterstr. auf Fußgängerzone	3	
15	Brühl Ecke Nikolaistr. gegenüber „BAGEL“	5	
16	Brühl Ecke Nikolaistr. auf der Seite von „BAGEL“	5	
17	Brühl vor ehemals Brühlpelz, Interimslehrstätte der Uni	14	
18	Brühl vor den Arkaden der „Blechbüchse“	5	
19	Richard-Wagner-Str. vor Leipzig-Information	8	
20	Richard-Wagner-Str. zw. Leipzig-Information und Parkhotel	6	
21	Richard-Wagner-Str. neben Eingang zum Parkhotel	6	
22	Richard-Wagner-Str. neben LVB-Pavillon	4	2 Standorte 2 x 2 Bügel
23	Richard-Wagner-Str. vor Foto-Rechnitz	4	
24	Richard-Wagner-Str. Höhe Eingang zum ehemaligen Kaufhaus Karstadt	10	4 Standorte 2 x 2 und 2 x 3 Bügel
25	Richard-Wagner-Platz zw. Telefonzellen und Skateranlage	4	
26	Dittrichring Nr. 18-20	10	
27	Dittrichring / Goedelerring vorm Schulmuseum	4	
28	Ritterstr. vor dem Polizeirevier	4	
29	Ritterstr. rechts und links vom Durchgang Strohsack	6	2 Standorte 2 x 3 Bügel
30	Ritterstr. / Nikolaikirchhof vor „City-Sound“	8	
31	Ritterstr. / Grimmaische Str. Höhe Schuhladen	8	
32	Nikolaistr. neben Haus-Nr. 59 vor Foto-Rechnitz zw. R.-Wagner-Str. und Brühl	5	
33	Nikolaistr. gegenüber Haus-Nr. 57 zw. R.-Wagner-Str. und Brühl	5	

34	Nikolaistr. vor Haus-Nr. 55 zw. R.-Wagner-Str. und Brühl	5	
35	Nikolaistr. vor Haus-Nr. 36 zw. R.-Wagner-Str. und Nikolaikirchhof	5	
36	Nikolaistr. gegenüber Haus-Nr. 39 zw. Brühl und Nikolaikirchhof	3	
37	Nikolaistr. gegenüber Haus-Nr. 37 zw. Brühl und Nikolaikirchhof	4	
38	Nikolaistr. vor „Weltbild“ zw. Brühl und Nikolaikirchhof	3	
39	Nikolaistr. rechts neben Durchgang Strohsack zw. Brühl und Nikolaikirchhof	3	
40	Nikolaistr. Ecke Nikolaikirchhof im Verlauf der Nikolaistr.	4	
41	Nikolaikirchhof Ecke Ritterstr. vor Buchhandlung	6	
42	Nikolaikirchhof hinter der Apsis der Nikolaikirche	6	
43	Katharinenstr. vor der „Pinguinbar“	12	
44	Hainstr. Haus-Nr. 19 „Candyshop“	3	
45	Hainstr. Haus-Nr. 12 „Backinn“	3	
46	Hainstr. gegenüber Haus-Nr. 11 „TITUS“	3	
47	Hainstr. Haus-Nr. 3 neben Eingang „H & M“	3	
48	Hainstr. Höhe „Fotogewölbe“	3	
49	Hainstr. gegenüber Restaurant „Weinstock“	3	
50	Kleine Fleischergasse neben Durchgang „Barthels Hof“ vor Frisör	5	
51	Reichsstr. im Durchgang zw. Hochbeeten gegenüber dem Bildermuseum	5	2 Standorte mit 1 x 2 und 1 x 3 Bügel
52	Reichsstr. zw. Hochbeeten und Wohnblock vor „City-Licht“	5	
53	Reichsstr. zw. Hochbeeten und Wohnblock Höhe Einmündung Böttchergasse	5	
54	Salzgässchen vor Reisebüro	3	
55	Grimmaische Str. vor Sport-Scheck 10 x aufgeschraubte Fahrradbügel	10	
56	Grimmaische Str. neben Durchgang Mädlerpassage vor „Juwelier Wempe“	8	
57	Grimmaische Str. vor Mövenpick	5	
58	Thomaskirchhof am Eingang der Tiefgarage	5	
59	Thomaskirchhof an der Stirnseite der Zufahrt zur Tiefgarage	5	
60	Thomaskirchhof Höhe Apsis der Thomaskirche	5	
61	Thomaskirchhof Straßenstumpf zw. Oberen Dittrichring und Dittrichring	10	
62	Neumarkt gegenüber Haus-Nr. 6-8	8	
63	Neumarkt gegenüber Haus-Nr. 12	8	
64	Neumarkt neben Durchgang Messehofpassage	8	
65	Neumarkt vor Haus-Nr. 26, Asiamarkt	8	
66	Neumarkt vor Kaufhaus Karstadt	12	
67	Neumarkt / Magazingasse	5	
68	Preußergäßchen rechts vor Seiteneingang von Karstadt	7	
69	Preußergäßchen links vor Seiteneingang von Karstadt	9	

70	Petersstr. Höhe Hugendubel	5	
71	Petersstr. zw. Haus-Nr. 18-20 rechts und links vor Eingang „Sinn & Leffers“	8	2 Standorte mit 2 x 4 Bügel
72	Petersstr. Haus-Nr. 28 rechts und links vor Eingang „Müller“	10	2 Standorte mit 2 x 5 Bügel
73	Petersstr. vor Musikschule	14	2 parallel angeordnete Reihen à 7 Bügel
74	Burgstr. zw. Thomaskirchhof u. Sporengäßchen vor Buchhandlung „Wort u. Werk“	5	
75	Burgstr.	5	
76	Burgstr. gegenüber der Einmündung Sporengäßchen	5	
77	Burgstr. zw Haus-Nr. 6-12	13	
78	Burgplatz neben Eingang „Ratskeller“	5	
79	Burgplatz vor Deutscher Bank	3	
80	Markgrafenstr./Oberer Dittrichring	5	
81	Markgrabenstr./Burgplatz rechte Straßenseite	3	
82	Markgrafenstr./Burgplatz linke Straßenseite/Eingang Stadthaus	3	
83	Markgrafenstr. neben Aufzug Tiefgarage	4	
84	Markgrafenstr. neben Ausfahrt Tiefgarage Deutsche Bank	4	
85	Markgrafenstr. neben Haupteingang Deutsche Bank	4	
86	Markgrafenstr. gegenüber Haupteingang Deutsche Bank	8	
87	Lotterstr. Stirnseite der Ein- und Ausfahrt Tiefgarage	3	
88	Lotterstr. Querungshilfe zum Stadthaus	5	
89	Ratsfreischulstr. Haus-Nr. 6	5	
90	Martin-Luther-Ring rechts vom Personaleingang Neues Rathaus	17	
91	Martin-Luther-Ring links vom Personaleingang Neues Rathaus	12	
92	Martin-Luther-Ring Höhe Haupteingang Neues Rathaus	10	2 Standorte mit je 5 Bügel
93	Peterskirchhof vor Stenzler Hof (z.Z. wegen Baustelleneinrichtung abgebaut)	5	
94	Schillerstr. Haus-Nr. 4 vor Sparkasse	6	
95	Schillerstr. Haus-Nr. 6 links vom Hauseingang	13	
96	Schillerstr. Haus-Nr. 6 rechts vom Hauseingang	15	
97	Nikolaikirchhof vor Haupteingang Nikolaikirche	10	
		627	
	Fahrradlehnbügel die nicht dem Verkehrs- und Tiefbauamt gehören		
	Petersstr. Arkaden Peek und Cloppenburg	9	3 Standorte zwischen den Säulen
	Katharinenstr. um das Bildermuseum – 7 Standorte	37	5 x 5 Bügel, 1 x 9 Bügel, 1 x 3 Bügel

Stand Juli 2007