

Stellungnahme zum Bauvorhaben KARLI von Fuss e.V., Fachverband Fußverkehr, Ortsgruppe Leipzig

Anforderungen, die das Bauvorhaben auf gesamter Länge betreffen

A | Hauptfußwegeachse

Bereits heute wird die Karl-Liebknecht-Straße zu einem sehr hohen Anteil durch Fußgänger genutzt. Insbesondere durch die neu entstehende S-Bahn-Haltestelle am Leuschner-Platz, aber beispielsweise auch durch die Wiedereröffnung der Stadtbibliothek, wird die Fußgängeranzahl ansteigen. Sie ist zweifelsohne als eine »Hauptfußwegeachse« einzuordnen und wird beispielsweise von dem „Konzept für Fußgängerverkehr in Leipzig“ (1997) auch als solche behandelt. Letzteres stellt u.a. die Problematik der sicheren Straßenüberquerung und der (zu verkürzenden) Fußgängerwartezeiten heraus als ein Schlüsselkriterium für fußgängerfreundliche Verkehrsorganisation. Gerade für die Karl-Liebknecht-Straße wurde überdurchschnittlich hohe Querungen durch Fußgänger ausgewiesen. Dieser Feststellung ist insbesondere bei den Ampelschaltungen Rechnung zu tragen, d.h.: die Grünphasen für Fußgänger sind angemessen lange zu gestalten.

Die Karli ist heute gerade wegen ihrer bis zu acht Meter breiten Gehwegen eine besondere Geschäftsstraße mit Boulevard-Charakter (wie in Leipzig außerhalb des City-Rings nicht viele zu finden sind). Diesen Charakter zu erhalten wird nicht gelingen, wenn die Gehwege auf Mindestbreiten reduziert würden.

B | Fahrzeug-Stellplätze

Die Ziele des Radverkehrsentwicklungsplan sollen bei der Maßnahme besondere Priorität erhalten, da gerade in diesem Stadtgebiet mit gegebenen Mitteln deutliche Effekte zur tatsächlichen Umsetzung der Zielstellungen machbar sind (leichter als in anderen Stadtteilen). So sind neben den vorgesehenen durchgehenden Radspuren insbesondere auch deutlich mehr Fahrradbügel notwendig. Bereits heute reichen die vorhandenen Radstellplätze nicht aus – mit der beabsichtigten Steigerung wird sich die Situation verschärfen. Das nicht geordnete Abstellen von Fahrrädern führt jedoch zur Behinderung insbesondere der Fußgänger. Stellplatz-Bedarf stellt sich bei dieser Straßenumgestaltung also insbesondere als Bedarf an Fahrrad-Stellplätzen dar. Daher drängen wir darauf, auf die in dem vorgelegten Entwurf vorgesehenen PKW-Parkplätze weitgehend zu verzichten und auf diesen Flächen statt dessen Fahrradbügel zu installieren. Im Unterschied zur gegenwärtigen Situation sollen die Fahrradbügel nicht am äußeren Gehwegrand (neben Hauswand), sondern direkt neben dem Fahrradstreifen / der Fahrbahn angeordnet werden. (Gegenwärtig steigen die Radfahrer meist unmittelbar neben dem Stellplatz auf bzw. ab, fahren also immer ein Stück weit über den Gehweg. Dies kann durch die andere Anordnung verhindert werden.)

PKW-Parkplätze sollten in der Karl-Liebknecht-Straße generell nur als Kurzzeit-Parkplätze geführt werden (30 oder 60 Minuten), um so diese Flächen auch der Anlieferung zur Verfügung zu stellen. In diesem Sinne könnte das Parken in der KarLi auch auf die Zeit nach 12 Uhr eingeschränkt werden. Vor 12 Uhr wären diese Flächen dann für Anlieferung reserviert. Darüber hinaus halten wir eine Einführung von Parkgebühren in der Karl-Liebknecht-Straße für sinnvoll.

Kritikpunkte, gegliedert entsprechend den Abschnitten des Bauvorhabens, von Norden nach Süden:

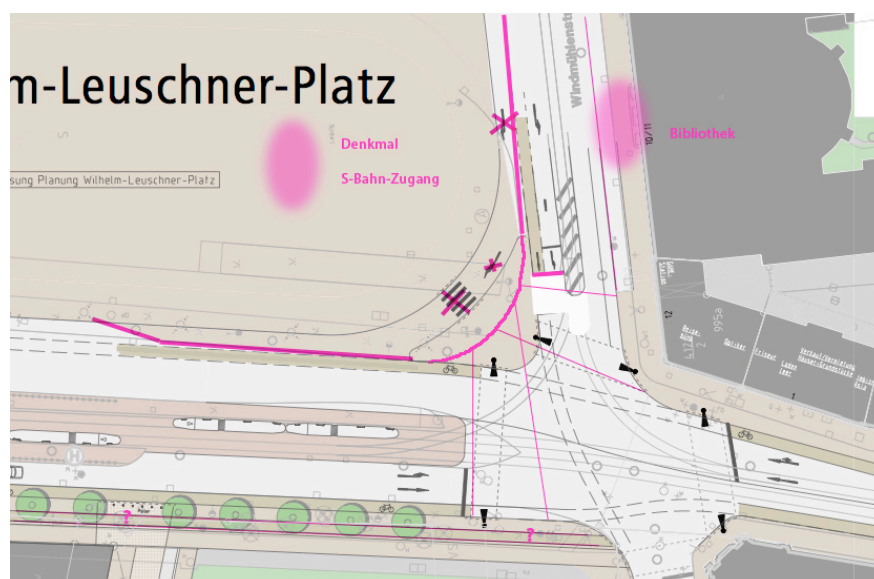
1. Wilhelm-Leuschner-Platz

1.1 Durch eine entsprechende Ampelsteuerung soll eine komfortable Überquerung des Martin-Luther-Rings für Fußgänger ohne Warten in der Fahrbahnmitte möglich werden. Wünschenswert wäre ein längere Grünphase für Fußgänger.

1.2 Die Einmündung der Windmühlenstraße mit getrennten Fahrstreifen für rechts und für links abbiegenden Verkehr wird als für nicht notwendig eingeschätzt. Insbesondere wird die Ausbildung einer „schnellen Rechtsabbiegespur“ mit im Straßenraum separierter Fußgänger-Dreiecksinsel negativ bewertet. Auch die RAST (Kapitel 6.3.8.2) rät von diesen ab: „Dreiecksinseln in Verbindung mit Rechtsabbiegefahrbahnen oder Rechtsabbiegestreifen ohne Signalisierung sollen aus Gründen der problematischen Führung von Fußgängern und Radfahrern nur in Ausnahmefällen angewendet werden. (...) Wenn Rechtsabbiegefahrbahnen erforderlich werden, sollten möglichst Teilaufpflasterungen mit FGÜ angelegt werden.“ Eine Notwendigkeit, die einen solchen Ausnahmefall erforderlich machen würde, sehen wir jedoch keine.

Im Hinblick auf die Wiedereröffnung der Stadtbibliothek sowie der Neugestaltung des Wilhelm-Leuschner-Platzes soll die Windmühlenstraße mit geringem Querschnitt und hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden. So formuliert auch die EFA zu beachtende „Einflussgebiete von Infrastruktureinrichtungen mit erhöhten Anforderungen an Gehwege“ (Tab. 4) und benennt für „Museen, Denkmäler, Gebäude mit überörtlicher Bedeutung“ einen Einflussbereich mit 200 Meter Radius, für „ÖPNV-Haltestellen“ ebenfalls 200 Meter und für „Bahnhöfe“ (neuer S-Bahn-Zugang) gar einen Radius von 500 Meter. Im Bereich der Einmündung der Windmühlenstraße in die KarLi überlagern sich somit gleich mehrere Einflussbereiche (Bibliothek, S-Bahn, Freiheits- und Einheits-Denkmal). Durch die Einführung der neuen S-Bahn-Haltestelle ist eine wachsende Fußwege-Beziehung vom Leuschner-Platz zu Universität, Bundesverwaltungsgericht und Landgericht abzusehen. Vor diesen Betrachtungen halten wir die Beschleunigung des abbiegenden Verkehrs und die Rechtsabbiegespur für falsch. Hingegen sollen die Fußgängerquerungen großzügig dimensioniert werden.

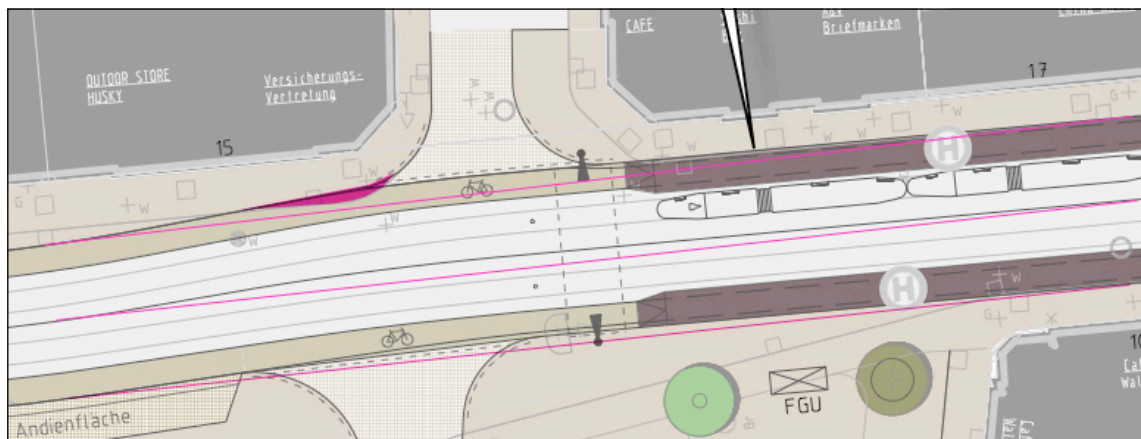
Aus Sicht des Radverkehrs ist zu ergänzen: Das schnelle Abbiegen des MIV würde zur Gefährdung der Radfahrer in der Straße „Wilhelm-Leuschner-Platz“ führen: Die Radfahrer werden dort auf dem Radstreifen links des einbiegenden Verkehrs geführt - somit würden Radfahrer also zugleich links als auch von rechts einbiegenden Fahrzeugen überholt.



1.3 In stadtauswärtiger Richtung ist am Fahrbahnrand eine eigene Radspur vorgesehen. Der Bedarf für die zweite, parallele Radspur (auf dem Gehweg) erklärt sich nicht. Eine Radspur ist sicher ausreichend und die betreffende Fläche wäre in Gänze als Fußweg auszuweisen.

2. Abschnitt Windmühlenstraße – Härtelstraße

2.1 Auf der Ecke der Einmündung der Härtelstraße, Hausnummer 15, rückt der stadteinwärtige rechte Fahrbahnrand sehr eng an die Bebauung heran. Durch eine Verschiebung der Haltestelle Münzgasse in Richtung Westen, bzw. mit einer geringfügigen Korrektur deren Ausrichtung (Winkel) könnte die nach vorliegendem Planungsstand entstehende Engstelle im Fußgängerbereich vermieden werden. Auf der westlichen Straßenseite ist ausreichend Platz für die vorgeschlagene Verschiebung der Fahrbahn.



2.2 Auf der östlichen Straßenseite ist die Einrichtung von fünf Stellplätzen vorgesehen. Wir plädieren auf diese Stellplätze zu verzichten, statt dessen Fahrradstellplätze vorzusehen. In diesem Bereich mit mehreren kleineren Geschäften ist insbesondere eine Gehwegbreite von wenigstens 3,3 Meter (entsprechend EFA) zu erzielen.

Die Andienfläche auf der westlichen Straßenseite soll an deren stadteinwärtigen Stirnseite durch Fahrradbügel eingegrenzt werden, um sowohl weitere Stellplätze für Fahrräder darzustellen als auch um ordnungswidriges Gehwegparken (in „Erweiterung“ der Andienfläche) zu unterbinden.



Bestehende Situation: Die Nutzung der ohnehin unkomfortablen Gehwegbreite wird durch Verkehrsschilder, abgestellte Fahrräder, Aufsteller und Auslagen zusätzlich eingeschränkt.

>> Durch die vorgelegte Planung bliebe diese Raumaufteilung an dieser Stelle im Prinzip so bestehen – nur um fünf Stellplätze zu organisieren. Statt dessen soll der Raum der jetzigen Stellplätze für mehr Gehwegfläche und für Fahrradbügel genutzt werden.

3. Abschnitt Härtelstraße – Riemannstraße

3.1 Im Bereich der neu eingeführten Haltestelle wird der Radweg über das Haltestellenkap geführt. Hier soll eine deutlich ablesbare Unterscheidung zwischen Fußweg / Wartebereich und Radstreifen erzielt werden, um gefährliche Situationen zu vermeiden, wie sich diese zum Beispiel an den beiden Hauptausgängen des Hauptbahnhofes regelmäßig zutragen – weil die an der Ampel wartenden Fußgänger den Radfahrstreifen nicht als solchen erkennen und sich häufig auf diesem aufstellen.

3.2 Mit dem Bau der neuen Haltestelle bietet sich zugleich die Möglichkeit zu einer ansprechenden Platzgestaltung. Im Gegensatz zur derzeitigen, ästhetisch recht unbefriedigenden Situation, sollte auch bei der Anlage von Freisitzen die Durchgängigkeit für Passanten gewährt bleiben, sowie die Organisation / Abgrenzung der Freisitze einen ästhetischen Reiz nicht vermissen lassen.

Der entstehende kleine Platz könnte beispielsweise durch einen außergewöhnlichen Fahrgastunterstand eine besondere Note und Adresse bekommen.

*Zwei Beispiele aus Hannover; Projekt Busstops;
von Heike Mühlhaus,*



von Frank O. Gehry



4. Abschnitt Riemannstraße – Hohe Straße

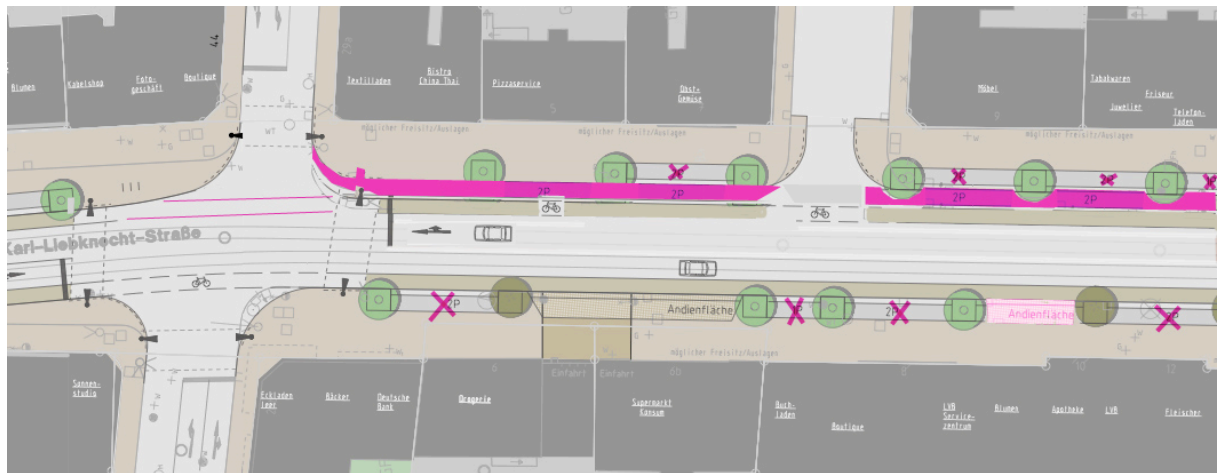
4.1 In diesem Abschnitt richtet sich die grundlegende Kritik gegen die stark reduzierten Seitenraumbreiten (Stellplätze zählen nicht zum Seitenraum), wie es der vorgelegte Entwurf vorsieht. Entsprechend diesem würde zwar:

- die Situation für den Radverkehr verbessert,
- die Situation für die Straßenbahn verbessert,
- indirekt die Situation für den fließenden MIV verbessert,
- als auch Stellplätze für den „ruhenden Verkehr“ geschaffen.

Allein der Raum für Fußgänger und für Geschäftsauslagen und Freisitze etc. wird durch diesen Entwurf drastisch reduziert. Für diesen Abschnitt der Planung kann somit nicht von einem ausgewogenen Kompromiss gesprochen werden. Viel mehr muss betont werden, dass die Aufenthaltsqualitäten und jene Funktionen, die diese Straße eben als ein mehr als bloße Verkehrsstrasse und Durchgangsraum auszeichnen, durch diese Planung reduziert würden. Diese negativen Auswirkungen hingegen würden grundlegend entschärft, sobald auf das einseitig separierte Bahngleis verzichtet wird. Dies erscheint durchaus vertretbar und steht der beabsichtigten Beschleunigung der Straßenbahn nicht entgegen. Dies, da die stadteinwärts fahrende Straßenbahn ja unmittelbar vor diesem Abschnitt an der als überfahrbarem Kap ausgebildeten Straßenbahnhaltestelle mit Ampelsteuerung steht und der MIV hinter der Straßenbahn wartet. Somit kann durch die Ampelregelung der Straßenbahn die bevorrechtigte Verkehrsraumfreigabe dargestellt werden, wodurch diese also von hier ab als „Pulk-Anführer“ stadteinwärts fährt (– genau gleich, wie dies ab der Haltestelle Münzgasse in dem Planentwurf vorgesehen ist).

Folgende Ziele halten wir für prioritär:

- Erhalt der jetzigen Gehwegbreiten und des jetzt vorhandenen Raumes für Aufenthalt und Verweilen, für Freisitze, Geschäftsauslagen, etc. wird möglich.
- Der Seitenraum bleibt frei von „Stehzeugen“; PKW-Stellplätze (stadteinwärts) sollen (wenn überhaupt) auf der Fahrbahn angeordnet werden.
- Die Parkdauer sollte auf 30 Minuten beschränkt werden, um so die Fläche für Anlieferung freizuhalten. Auch wäre eine Freigabe der Stellplätze erst ab Nachmittag denkbar (bis 12 Uhr Fläche für Anlieferung; ab 12 Uhr Kurzzeitparken).



4.2 Die geplanten Stellplätze auf der stadtauswärtigen Seite sollen sämtlich entfallen, um den Seitenraum in diesem wichtigen, mit vielen Geschäften besetzten Abschnitt der Karl-Liebknecht-Straße in bisherigem Umfang für Aufenthalt und Bewegung der Passanten und Fußgänger zu erhalten. Beispielsweise wird die Fläche der beiden geplanten Parkplätze auf Höhe der Haus-Nr. 6 (Drogerie) heute bereits für Fahrradstellplätze genutzt, wobei die vorhandenen Fahrradbügel nicht ausreichen. Vor dem Hintergrund der erklärten Zielsetzung, den Anteil des Radverkehrs am Modal Split zu steigern, sind bei dieser Straßenumgestaltung prioritär Fahrradstellplätze zu organisieren, die sich in die räumlichen Gegebenheiten auch kleinteiliger einpassen lassen.

Zu überprüfen wäre die Einführung einer zweiten Andienfläche.

Auf Höhe der Haus-Nummern 10 und 12 (Eingang LVB) rückt die Hauswand um 1,15 Meter weiter in den Straßenraum vor. Dieser verringerte Seitenraum soll bei der Organisation der Andienfläche und (Fahrrad)Stellplätze möglichst freigehalten werden.

4.3 Baumfällungen

a) Mit Verzicht auf den separierten Gleiskörper gibt es keine Notwendigkeit, den östlichen Bordstein zum Rand hin zu verrücken. Somit wäre der Erhalt der das Straßenbild prägenden Platane auf Höhe Haus-Nr 13a (Bäcker) möglich. Dieser ca. hundert Jahre alter Baum hat den stattlichen Stammumfang von 2,30 Meter (gemessen in 1 Meter Höhe) und hat bereits die tiefgründige Erneuerung der Straße in den 1970er Jahren überstanden. Was damals möglich war, sollte doch auch heute gelingen! Dieser Baum wird die nächsten fünfzig Jahre für das Straßenbild dringend benötigt – solange wird es dauern, bis die neu gepflanzten Bäume nennenswert bildwirksam werden. Die Fußgängerfurt müsste gegenüber dem Entwurf etwas nach Süden verschoben werden, wozu ausreichend Raum vorhanden ist.

b) Platanen (und Linden) sind Herzwurzler, deren Wurzeln in der Regel nicht sehr weit reichen und eine in alle Richtungen verzweigte Hauptwurzel ausbilden. Somit besteht durchaus eine Chance, dass die jetzt vorhandenen Bäume auch nach der Baumaßnahme noch stand-sicher sind. Die in dem vorgesehenen Bauabschnitt vorhandenen Linden stammen aus der Zeit um 1987 und besitzen inzwischen einen Stammumfang zwischen 84 cm und 100 cm (in 1m Höhe). Die Kronenaus-bildung ist unterschiedlich. Einige scheinen wenig vital, andere hingegen haben bereits eine das Straßenbild prägende Wirkung erreicht. Daher plädieren

wir, den Ersatz der Linden noch einmal im Einzelfall zu überprüfen – nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass nur ca. 26% der Straßenbäume in Leipzig ein Alter von über 50 Jahren besitzen, Straßenbäume aber erst ab etwa diesem Alter die Erscheinung einer Straße wirkungsvoll mitprägen.

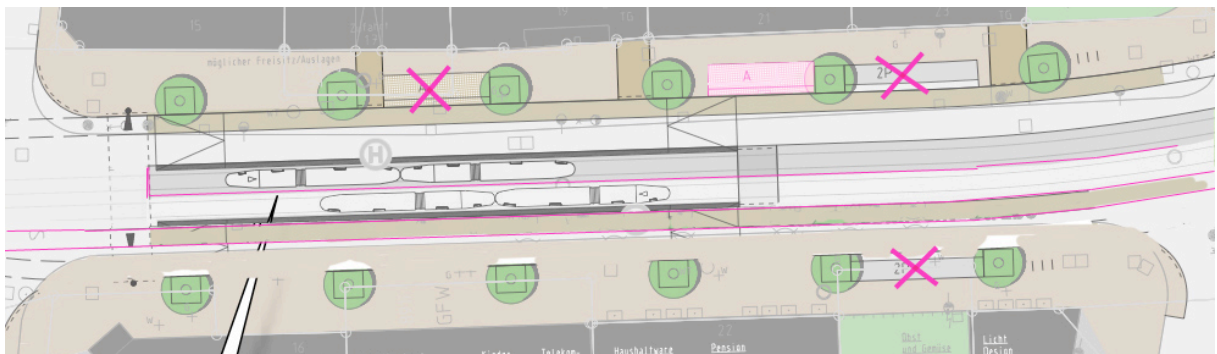
5. Abschnitt Hohe Straße – Paul-Gruner Straße

5.1 Durch die Ausbildung der neuen Haltestelle werden die Gehwege verschmälert – in etwa um die Breite der neuen Fahrradstreifen. Der Fahrbahnbereich (mit Radstreifen) wird also in diesem Abschnitt auf Kosten reduzierter Gehwegbreiten ausgeweitet. Die heutige Gehwegbreite könnte zumindest auf der westlichen Straßenseite erhalten werden, wenn auf den besonderen Bahnkörper in stadtauswärtiger Richtung verzichtet wird. Wir sehen keine zwingende Notwendigkeit für diesen Bahnkörper, da die Straßenbahn bereits ab der Haltestelle Münzplatz ausschließlich auf straßenbündigem Gleis geführt wird und damit sicher an der Pulkspitze fährt. Zwischendurch einbiegender Verkehr kann problemlos in Richtung Süden abfließen, so dass kein Rückstau im Bereich der neuen Haltestelle Hohe Straße zu erwarten ist. Im Haltestellenbereich wird dann – ebenso wie am Münzplatz – nur die Radfahrbahn angehoben. Ab der Paul-Gruner-Straße schwenkt dann die Kfz-Fahrspur neben das Gleis. Ein möglicher Erhalt der Bäume sollte für jeden einzelnen noch einmal überprüft werden.

5.2 Die Andienfläche auf Höhe Haus-Nr. 17 erachten wir für sehr störend an dieser Stelle, da hier die Fahrgäste auf die Straßenbahn warten, sowie ein- und aussteigen (Der ein- und ausparkende Lkw fährt dann durch die Gruppe der wartenden Fahrgäste?). Diese soll daher südwärts verschoben werden, z.B. auf Höhe Haus-Nr. 21 oder Nr. 23. Die Breite der Andienfläche ist auf das geringst mögliche Maß zu reduzieren.

5.3 Auf die jeweils zwei Stellplätze im Gehwegbereich zu beiden Seiten soll verzichtet werden, da diese die Gehwegbreite noch einmal weiter einschränken. Zudem ist zu befürchten, dass durch diese „offiziell eingeführten“ Stellplätze auch im anschließenden Straßenverlauf die Gehwege zum Abstellen von PKW's okkupiert werden (ordnungswidriges Gehwegparken). Hingegen werden Fahrradstellplätze auch in diesem Bereich benötigt. Im Bereich des Ein- und Ausstiegs lassen sich diese schwerlich anordnen.

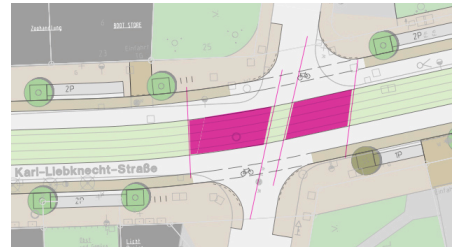
5.4 Die Ausbildung des Gleiskörpers als Rasengleis erachten wir in diesem Teilabschnitt als äußerst ungünstig. Es handelt sich um eine Straße mit beidseitigem Geschäftsbesatz und dementsprechend hohem Querungsbedarf. Die RAS 06 fordert in Kapitel 5.2.7 (Örtliche Geschäftsstraßen) die Gewährleistung einer linearen Überquerbarkeit. Dieser Anforderung genügt das Rasengleis nicht.



6. Kreuzung Paul-Gruner-Straße / Karl-Liebknecht-Straße

6.1 Hier wird durch die Planung die durch Fußgänger zu überquerende Fahrbahnbreite deutlich erhöht, insbesondere im südlichen Kreuzungsbereich (ca. + 5 Meter). Aus Perspektive der Fußgänger (einer alternden Gesellschaft) ist dies als eine Verschlechterung herauszustellen.

6.2 Bei einer Ausführung des separierten Gleiskörpers als Rasengleis in diesem Kreuzungsbereich wäre die Wegebeziehung der Paul-Gruner-Straße über die Karl-Liebknecht-Straße hinweg unterbrochen. Für Fußgänger und Radfahrer muss eine Überquerung dieser Kreuzung in alle Richtungen möglich bleiben. (vgl. 5.4)



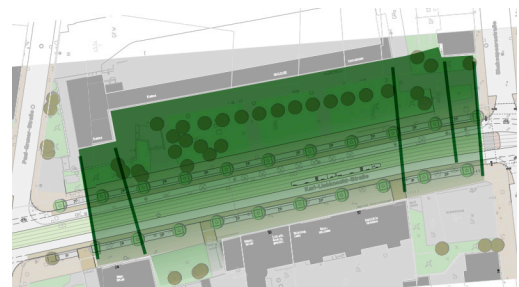
7. Abschnitt Paul-Gruner-Straße – Shakespearstraße

7.1 Der vorgelegte Entwurf sieht keine Fußgängerüberquerungen zwischen Kreuzung Hohe Straße und Kreuzung Braustraße / Shakespearstraße vor. Dieses ist völlig unzureichend. Sollte der separierte Gleiskörper in diesem Abschnitt als Rasengleis ausgebildet werden (vgl. 5.4), so sollen zwischen Paul-Gruner-Straße und Shakespearstraße zwei Querungsmöglichkeiten für Fußgänger eingerichtet werden. Die Anordnung der Baumpflanzungen ist dann im Hinblick auf diese Überquerungen zu überprüfen/korrigieren.

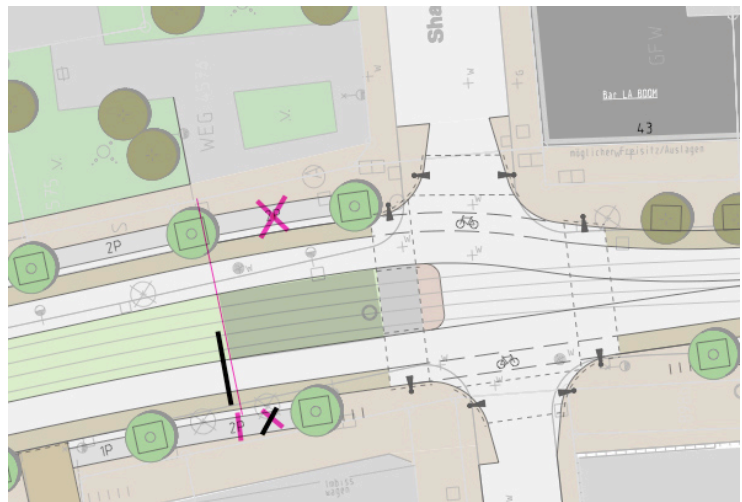


7.2 Auf der westlichen Seite sieht der Entwurf vor, alle vorhandenen Bäume zu fällen, um dann an beinahe den selben Stellen Neupflanzungen vorzunehmen. Dies ist bei schlechter Kronenbildung vertretbar. Der mögliche Erhalt jedes einzelnen Baumes sollte jedoch im Einzelfall noch einmal überprüft werden. Insbesondere muss sich die Anordnung der Stellplätze nach den vorhandenen Bäumen richten (also die Stellplätze in die vorhandenen Lücken einpassen). Es dürfen nicht Bäume gefällt werden, bloß weil sie nach einem Stellplatz-Schema am vermeintlich falschen Platz stehen.

7.3 Die östliche Straßenseite wird durch die Planung sehr deutlich überformt. So werden sämtliche bestehenden Bäume gefällt. Dieser Eingriff könnte durch eine Aufwertung der Grünfläche zu einem grünen Platz ausgeglichen werden. Diese Gestaltung sollte den gesamten Raum einbeziehen und als zusammengehörenden, durchgängigen Platz lesbar und erfahrbar machen. Dies könnte die negativen Effekte der Straßenverbreiterung auffangen. Nicht zuletzt sollte mit der Gestaltung die östliche Ladenzeile eine Aufwertung erfahren und damit diesen Abschnitt der KarLi attraktiver machen.



7.4 Die beiden zur Ecke Shakespearestraße am nächsten gelegenen Stellplätze sollen aus räumlichen Gründen entfallen, um so eine großzügige Überquerung zu ermöglichen, was wiederum einer Aufwertung der östlichen Straßenseite / Ladenzeile zuträglich wäre. Die Haltelinie für den stadtauswärtigen Verkehr müsste hierzu um einige Meter nördlich verschoben werden und der Querungsbereich in entsprechender Breite markiert werden.



8. Abschnitt Shakespearestraße – Körnerstraße

An der Kreuzung mit der Körnerstraße soll auch eine Querung für Fußgänger auf der nördlichen Seite der Kreuzung eingerichtet werden.

