

Leipzig, März 2014

Stellungnahme FUSS e.V. ,

Ortsgruppe Leipzig

zum Entwurf STEP Verkehr und öffentlicher Raum

Insgesamt sehen wir die Fortschreibung des STEP Verkehr und öffentlicher Raum im Gesamtergebnis auf gutem Weg. Der Entwurf enthält viele gute Inhalte. Auch verdient das durchgeführte Verfahren des moderierten Runden Tisches einer besonderen Anerkennung.

Im Einzelnen sehen wir für einige Positionen jedoch noch Bedarf für Ergänzungen oder Änderungen. So fehlen dem Entwurf in vielen Kapiteln überprüfbare Zielaussagen. Solche werden aber als allgemeiner Planungsgrundsatz im Entwurf selbst vorangestellt (Seite 5): „Mit dem Plan stellt sich die Stadt Leipzig, anspruchsvolle, überprüfbare und zugleich realistische Ziele.“ In diesem Sinne drängen wir auf eine Ergänzung von überprüfbaren Zielen, so genannten „Meilensteine“, für die jeweiligen Verkehrsarten und übergeordneten Themen. Sinnvollerweise sollten die zu setzenden Meilensteine am Runden Tisch noch einmal gemeinsam erörtert werden.

Wir konzentrieren unsere Anmerkungen auf übergeordnete Kapitel und zum Fußverkehr und formulieren für dieses Kapitel einige überprüfbare und aus unserer Einschätzung sowohl anspruchsvolle wie auch realistische Zielvorgaben.

Nachfolgend sind unsere Vorschläge und Anmerkungen entsprechend der Seitenabfolge der vorgelegten Entwurfsfassung angeführt.

Kapitel 1. Allgemeine Planungsgrundsätze

zu S. 5: Die Stadt setzt sich das Ziel, den Modal-Split-Anteil des Umweltverbundes bis 2025 auf 70% zu steigern. Grundsätzlich unterstützen wir die Zielrichtung, den Umweltverbund zu stärken, jedoch besteht aus unserer Sicht Klärungsbedarf, auf welche Wegebasis sich dieses Ziel bezieht. In den allgemeinen Planungsgrundsätzen (Seite 5) wird das Ziel auf alle Wege bezogen, die in der Stadt zurückgelegt werden, also inkl. ein- und auspendelnder Verkehr. Im Kapitel 4.2.3 auf Seite 17 ist dagegen nur vom Binnenverkehr die Rede, also Wege mit Start und Ziel in der Stadt Leipzig.

Die Wegebasis sollte nach unserer Auffassung dieselbe sein, die im Kapitel 3 (Rahmenbedingungen) zur Darstellung des gegenwärtigen Zustandes (wenn man davon beim SrV 2008 überhaupt sprechen kann) verwendet wird. Ansonsten ist die Vergleichbarkeit nicht gegeben und somit auch keine Einschätzung möglich, ob es sich überhaupt um ambitionierte Ziele handelt.

In jedem Falle halten wir den Ziel-Modal-Split von 27% bezogen auf den Fußverkehr für nicht anspruchsvoll. Diese Zielstellung bedeutet eine Stagnation gegenüber des Fußverkehrsanteils, der beim SrV 2008 erhoben wurde (27,3%). Einiges spricht dafür, dass sich der Fußverkehrsanteil, der schon von 2003 bis 2008 um einen Prozentpunkt gewachsen ist, in den letzten fünf Jahren weiter erhöht hat (zunehmende Besiedlung der innenstadtnahen Gründerzeitviertel, demographischer Wandel). Sollte sich dies im SrV 2013 bestätigen, wäre eine Zielstellung von 27% im Nachhinein geradezu peinlich und würde dem Anspruch, „... den für Leipzig typischen Fußwegeanteil auf hohem Niveau zu hal-

ten.“ (Seite 39) nicht gerecht. Dies gilt erst recht, wenn sich der Ziel-Modal-Split tatsächlich auf den Binnenverkehr bezieht, wo der Fußverkehr bereits heute einen Anteil von 30,4% hat (siehe Seite 36). Wir bitten darum, die Modal-Split-Ziele an dieser Stelle noch einmal zu überdenken. Möglich erscheint uns eine Formulierung:

Der Anteil des Umweltverbundes an den in der Stadt zurückgelegten Wegen soll bis 2025 auf ein Mindestziel von 70 % steigen (27 – 29 % Fußverkehr, 20 – 22 % Radverkehr, 23 – 25 % ÖPNV), langfristig wird eine weitere Steigerung angestrebt.

Kapitel 3. Rahmenbedingungen

Dieses Kapitel sollte unbedingt um einen Abschnitt zum Motorisierungsgrad und dem damit einhergehenden Flächenbedarf für den „ruhenden Verkehr“ ergänzt werden. Die Formulierung könnte in etwa wie folgt lauten (z.B. nach Abschnitt Verkehrsmittelwahl):

„Der Motorisierungsgrad der Leipziger liegt unter dem Durchschnitt der meisten vergleichbaren deutschen Städte und unter den Werten für Deutschland insgesamt und für das Leipziger Umland. 58 % der Leipzig Haushalte verfügten 2008 über mindestens einen Pkw; im Umkehrschluss heißt dies, dass 42 % der Haushalte ohne eigenen Pkw waren. [Anmerk: Wiederholung S. 62 / wichtige Aussagen sollte man durchaus wiederholen] Das bedeutet: Bereits heute vertrauen 42 % aller Haushalte bei ihrer Mobilität allein auf den Umweltverbund. Doch wie so oft in der komplexen Realität lassen sich auch hier gegensätzliche Trends parallel beobachten. So wächst der KFZ-Bestand in Leipzig seit Jahren ungebrochen an, mit einer durchschnittlichen jährlichen Zuwachsrate von ca 3.500 PKW's. Dies hat verursacht durch den „ruhenden Verkehr“ beträchtliche Auswirkungen auf den öffentlichen Raum, wächst doch damit der Platzbedarf zum Abstellen der „Fahr-Zeuge“ um jährlich etwa 40.000 Quadratmeter, was ca. der vierfachen Fläche des Leipziger Marktplatzes entspricht. Oder: Hintereinander am Straßenrand abgestellt, ergeben allein die jährlich hinzukommenden Fahrzeuge eine 20 Kilometer lange Parkschlange. Sollte der Fahrzeugbestand auch weiterhin anwachsen, so kann der daraus entstehende weitere Platzbedarf keinesfalls im öffentlichen Raum organisiert werden. Eine stadtverträgliche Lösung kann hier letztlich nur durch eine Anpassung des Mobilitätsverhaltens erreicht werden. Die Stadt Leipzig setzt sich daher zum Ziel, hierzu bis zum Jahr 2025 eine Trendwende herbeizuführen, wonach der PKW-Bestand dann nicht mehr weiter anwachsen soll.“

Der einzufügende Abschnitt zum Motorisierungsgrad sollte ebenfalls durch eine Grafik ergänzt werden, aus welcher die Entwicklung von Bevölkerungszahl + Anzahl PKW für die Jahre 1987, 1991, 1994, 1998, 2003, 2008 und 2013 ersichtlich wird.

Kapitel 4.2 Verkehr umweltverträglich gestalten

S. 15 benennt als erste Leitlinie: „Verkehrspolitische und umweltpolitische Ziele der Stadt bilden eine Einheit. Die umweltrelevanten Fachplanungen (u.a. Lärmaktionsplan, Luftreinhalteplan, Energie- und Klimaschutzkonzept) sind als Rahmenvorgaben der Verkehrsplanung transparent darzustellen und bei allen Maßnahmen im Verkehrsbereich mit besonderer Priorität zu berücksichtigen, damit ihre Umsetzung schrittweise erreicht werden kann.“

Grundlegend erforderlich erscheint uns vor dieser Leitlinie wesentliche Kernaussagen / Kartendarstellungen der bezeichneten Fachplanungen im STEP aufzuführen (sei es an dieser Stelle oder im Anhang).

Im dritten Absatz geht dieses Kapitel ein auf ausgewiesene Lärm-Belastungsschwerpunkte mit hoher Betroffenenzahl, wie auch auf ruhige Gebiete, die vor zusätzlicher Ver-

lärmung zu schützen sind. Sinnfällig wäre, diesen Absatz mit der Lärmkarte zu illustrieren. Weiters sollten die Belastungsschwerpunkte und die zu schützenden Gebiete in dieser Karte markiert sowie namentlich aufgeführt werden.

Auch für dieses Kapitel halten wir die Benennung / Setzung von überprüfbaren Zielvorgaben (Meilensteinen) für notwendig.

Kapitel 4.4 Straßen und Plätze als Lebensraum

In der Diskussion beim Runden Tisch am 07.02.14 wurde von verschiedenen Seiten eine zu geringe Gewichtung des öffentlichen Raumes in dem STEP kritisiert. Dieser Stellungnahme möchten wir uns ausdrücklich anschließen. In diesem Sinne schlagen wir vor, das (jetzt so genannte) Kapitel „4.4 Straßen und Plätze als Lebensraum“ als ein eigenständiges Hauptkapitel zu behandeln und inhaltlich umfassend zu untersetzen. Hierdurch soll die grundlegende und vielfältige Funktion des öffentlichen Raumes verdeutlicht und unterstrichen werden.

Vorschlag möchten wir die Bezeichnung „4. Öffentlicher Raum“ (Nachfolgend wären dann alle Nummerierungen entsprechend anzupassen; also: 5. Übergreifende Themen; 5.1 Mobilität für alle; usw.)

Für wenig hilfreich erachten wir den Verweis auf die vorherige Fassung des STEP sowie andere Konzepte oder Planwerke (Seite 26; 4.4.4 Gestaltungsgrundsätze). Vielmehr erachten wir es für notwendig, dass die Fortschreibung des STEP für alle Kapitel die relevanten Inhalte in sich schlüssig ausformuliert.

Wir schlagen vor, bezüglich dem öffentlichen Raum aus überregional bedeutenden Veröffentlichungen markante Zitate einzufügen (z.B. grafisch gestaltet abgesetzt), um auch hierüber die grundlegende Bedeutung des öffentlichen Raumes für das städtische Miteinander zu unterstreichen und den folgenden Kapiteln als Fundament voran zu stellen – und auch um den Horizont an dieser Stelle zu weiten. Zutreffend und sinnvoll erachten wir nachfolgende drei Auszüge.

Auszug aus **Hamburger Appell**, Bundesstiftung Baukultur (2012): „Das Rasen und Überholen ist im Laufe der Moderne zum verkehrlichen und gesellschaftlichen Leitmotiv geworden. Mobilität erscheint als neue Norm, der Verkehr wird als Kampf um den Raum missverstanden, systemisch und funktional.“

Mobilität ist hingegen eine kulturelle Leistung. Der Verkehrsraum ist Begegnungs- und Bewegungsraum, er ist der öffentliche Raum. Eine Kultur der Mobilität erfordert Rücksichtnahme, soziales Verhalten und Entschleunigung. Damit geht eine Veränderung der Verkehrsteilnehmer im Umgang miteinander einher. Am wohlüberlegten Austarieren der unterschiedlichen Anforderungen wird sich künftig der kulturelle, wenn nicht gar zivilisatorische Wert einer urbanen Mobilität messen lassen müssen.“

Auszug aus **Trierer Manifest** (2011): „Stadt- und Raumplanung setzen eine sozialverträgliche Verkehrsabwicklung voraus. Straßen, Plätze und öffentliche Flächen mit einem hohen Anteil an Fuß- und Radverkehr und guter Aufenthaltsqualität verbessern die sozialen Bezüge des Zusammenlebens. Sie fördern die Kommunikation und Integration. Sie vermindern das Auseinanderleben der Generationen und Vereinzelung. Dabei ist der Wunsch nach angstfreien Räumen geschlechts- und alters- übergreifend. Eine Stadt der kurzen Wege führt zur Identifizierung der Bürgerinnen und Bürger mit ihr und ist eine wesentliche Grundlage für ein demokratisches Gemeinwesen. [...] Eine multifunktionale Nutzung des öffentlichen Raums schafft mehr Aufenthalts- und Wohnqualität, mehr Begegnung und weniger Konfrontation.“

Auszug aus der **Leipzig Charta** zur nachhaltigen europäischen Stadt (2007):
 „Die Qualitäten von öffentlichen Räumen, urbanen Kulturlandschaften und von Architektur und Städtebau spielen für die konkreten Lebensbedingungen der Stadtbewohner eine zentrale Rolle. Als weiche Standortfaktoren sind sie darüber hinaus bedeutend für Unternehmen der Wissensökonomie, für qualifizierte und kreative Arbeitskräfte und für den Tourismus. Deshalb muss das Zusammenwirken von Architektur, Infrastruktur- und Stadtplanung mit dem Ziel intensiviert werden, attraktive, nutzerorientierte öffentliche Räume mit hohem baukulturellem Niveau zu schaffen. Baukultur ist in einem umfassenden Sinne zu verstehen, als Gesamtheit aller die Qualität des Planens und Bauens beeinflussenden kulturellen, ökonomischen, technischen, sozialen und ökologischen Aspekte. [...]
 Viele benachteiligte Stadtquartiere sind durch schlechte Verkehrsanbindungen und Umwelteinflüsse zusätzlich belastet. Dies schränkt die Qualität dieser Gebiete als Wohn- und Lebensstandort ein. Die Entwicklung eines leistungsstarken und preisgünstigen öffentlichen Personennahverkehrssystems stützt das Recht der Bürger in diesen Stadtquartieren auf Mobilität und Erreichbarkeit. Um das zu erreichen, muss die Verkehrsplanung und -führung in diesen Gebieten verstärkt darauf gerichtet werden, negative Umweltauswirkungen des Verkehrs zu reduzieren. Der Verkehr ist so zu gestalten, dass die Stadtquartiere besser in das Stadt- und Regionalgefüge integriert werden. Hierzu gehören auch Verkehrsnetze für den Fuß- und Radverkehr.“

Anmerkung zu S. 27:

Ausgesprochen problematisch finden wir die Formulierung: „Wo die Verkehrsfunktion auch weiterhin dominiert, kann eine bewusst darauf Bezug nehmende Gestaltung als „Verkehrsplatz“ angemessen sein.“

Dies impliziert beinahe zwangsläufig ein Missverständnis, welches „Verkehr“ als „motorisierter Verkehr“ denkt und in der Folge zu einer Gestaltung des öffentlichen Raumes führt, wonach „Verkehrsplätze“ in erster Linie oder hauptsächlich nur noch den Belangen des motorisierten Verkehrs zu folgen hätten. Jedoch auch an diesen Orten sind alle Verkehrsarten anzutreffen, die auch hier zu einer ausgewogenen Berücksichtigung finden müssen. Und auch diese vermeintlichen Verkehrsplätze sind Teil des öffentlichen Raumes – oft sogar mit besonderer Bedeutung. Gerade diese Aspekte gilt es zu unterstreichen und einer dominierenden Verkehrsfunktion entgegenzuhalten!

Alternativer Formulierungsvorschlag: „Besonders problematisch sind solche Kreuzungen oder Plätze, die augenscheinlich von deren Funktion für den motorisierten Verkehr dominiert werden. Auch für diese Orte gilt in der Regel, dass hier alle Verkehrsarten anzutreffen sind, deren Ansprüche auch hier in ein ausgewogenes Verhältnis gebracht werden müssen. Oft sind diese Plätze wichtiger Teil des öffentlichen Raumes und besitzen eine besondere kulturelle oder historische Bedeutung (Beispiel Bayrischer Platz mit Bayrischem Bahnhof), was durch deren Gestaltung ablesbar werden soll.“

5.1 Fußverkehr

Anmerkungen zu S. 39,

Bitte ergänzen am Ende 2. Absatz: „Das überarbeitete Fußverkehrskonzept soll innerhalb von ein bis zwei Jahren nach Verabschiedung des STEP VöR vorgelegt werden. Im selben Zeitraum soll in der Stadtverwaltung eine Stabsstelle Fußverkehr eingerichtet werden, die unmittelbar dem Dezernenten zugeordnet ist. [vgl. hierzu Fachgutachten Fußverkehr, Schmitz] Zeitgleich mit der Benennung der Stabsstelle soll eine breit und langfristig angelegte Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Fußverkehrs begonnen werden.“

Bitte ergänzen am Ende 5. Absatz: „Vordringlich von Radverkehr zu entflechten sind die Gehwege entlang des Innenstadtrings und in Geschäftsstraßen mit hohem Fußgängeraufkommen. Innerhalb von drei bis fünf Jahren nach Verabschiedung des STEP VÖR sollen hierzu wesentliche Etappen realisiert werden.“

Anmerkungen zu S. 40,

Ausreichende Seitenraumbreiten

1. Spalte 3. Absatz: „In vielen Fällen konkurrieren [... bis ...] als Alternativen“.

Dieser Absatz ist nach unserer Ansicht zu streichen oder aber durch folgenden Vorschlag zu ersetzen:

„In vielen Fällen konkurrieren wünschenswerte Gehwegbreiten mit anderen Verkehrsarten um den knappen Straßenraum. Ein Unterschreiten der Planungswerte für Verkehrsanlagen des Fußverkehrs ist aber auch in solchen Situationen wenn irgend möglich zu unterlassen. Vor Unterschreiten der Planungswerte bei Flächenknappheit und Nutzungskonflikten sind im Sinne der RAST06 vorrangig folgende Alternativen zu prüfen:

- Verzicht auf Stellplätze einseitig oder wenn notwendig beidseitig
- Einsatz von „Tempo30“ als Grundlage für die Verwendung von flächensparenden Entwurfselementen (geringere Fahrbahnbreiten für Kfz- und Radverkehr in engen Hauptverkehrsstrassen, Mischführung von Kfz- und Radverkehr bei geringen Kfz-Belastungen)
- Verzicht auf untergeordnete Abbiegebeziehungen oder eventuelle Einführung von Einbahnstraßenregelung

Als Grundlage und Methode für die Abwägung von Konflikten beim Straßenraumentwurf mit Flächenknappheit und Nutzungskonkurrenzen ist das Instrument der „städtebaulichen Bemessung“, welches in RAST06 und ESG2011 verankert ist, anzuwenden.“

Begründung: Es hat sich gezeigt, dass die im STEP-Entwurf genannten Mindestwerte oftmals und in engen Stadträumen sogar regelmäßig und linear als „Ersatzstandard“ verwendet werden. Die Belange des Fußverkehrs werden dabei ohne ernsthafte Alternativenprüfung in der Abwägung an letzte Stelle gestellt. So entstehen an Hauptverkehrsstraßen oftmals „Restseitenbereiche“, welche die genannten Mindestwerte auf großen Strecken unterschreiten. Beispiel: Lützner Straße zwischen Zschochersche Straße und Henriettenstraße. Punktuell werden auf kurzen Strecken oder an Engstellen die Mindestwerte sogar noch deutlicher unterschritten. Aktuelle Beispiele mit Gehwegbreiten von etwa 1.80 m: Käthe-Kollwitz-Straße bei Haltestelle Gottschedstraße oder Lützner Straße im Bereich Endersstraße. In diese Restflächen werden zudem Schilder, Maste und andere Einbauten eingeordnet bzw. es ist mit Behinderungen durch Hindernisse wie abgestellte Fahrräder, Mülltonnen, Geschäftsaufsteller/-auslagen oder Freisitze etc. zu rechnen, so dass sich die für den Fußverkehr nutzbare Breite der Gehbahn meist auf nur etwa einen Meter reduziert. Der für Hauptverkehrsstrassen maßgebliche Begegnungsfall 2+1 oder ein Aufenthalt sind in derartigen Seitenbereichen nicht möglich. Nach dem Stand der Wissenschaft entsprechen derartige Anlagen einem „Einrichtungsgeweg“. Die funktionalen und sozialen Anforderungen an einen zeitgemäßen, alle Nutzer berücksichtigenden integrierten Straßenraumentwurf können somit nicht erfüllt werden. Die Aufenthaltsqualität auf diesen Minigehwegen ist nicht angenehm und nicht geeignet den Fußverkehr als gleichberechtigte Alternative zu fördern. Gerade in Hauptverkehrsstrasse sind angemessene Gehwegbreiten erforderlich um den Fußverkehr als Verkehrssystem zu fördern.

Einzufügen wäre auch (zum Beispiel am Ende des Abschnitts „Ausreichende Seitenraumbreiten“) folgender Sachverhalt:

„Wesentliche Schutzfunktion

Die Straßenseitenräume dienen nicht nur als Gehbahn im Sinne einer bloßen Verkehrsfläche, sondern sie erfüllen sehr vielfältige Funktionen. Insbesondere hier werden (oder würden) jene Atmosphären einer Straße spürbar, durch welche diese für die Bürger lebenswert wird. Darüber hinaus leisten die Gehwege eine ganz wesentliche Schutzfunktion: Passanten die sich hier aufhalten, sind eben nicht zu jedem Augenblick konzentrierte „Verkehrsteilnehmer“, sondern sind vielleicht einfach nur da, eventuell in Gedanken oder Gesprächen vertieft. Viel zu oft vergessen wird zudem die wesentlich niedrigere Augenhöhe der Kinder und deren entwicklungsbedingt noch stark eingeschränkte Auffassungsgabe für bewegte Objekte. Was sich in der eigenen Wahrnehmung eines Erwachsenen, der sich mittels Fahrrad oder PKW (Gehwegparker) auf dem Seitenstreifen bewegt, als ungefährlich darstellt, ist aus Kinderperspektive ganz anders einzuschätzen. Schon allein hieraus ergibt sich die uneingeschränkt zu garantierende Schutzfunktion der Gehwege.“

Abschnitt Freihaltung von Hindernissen

Zu ergänzen wäre folgender Sachverhalt: „In diesem Sinne ist auch die gängige Art der Aufstellung von Werbeeinrichtungen auf Gehwegen zu überprüfen: Werbetafeln erzielen oft gerade dann die größte Aufmerksamkeit, wenn sich diese in wichtige Blickachsen quer stellen, damit aber Blickbeziehungen zwischen Fußgängern und anderen Verkehrsteilnehmern gefährlich behindern.“

Anmerkungen zu S.42

Verkehrsberuhigung

Bitte einen Abschnitt ergänzen in etwa wie folgt: „An zahlreichen Kreuzungen ermöglicht ein „Grüner Pfeil“ den rechtsabbiegenden Autofahrern das Einbiegen in die Straße auch bei für sie roter Ampel. Aus Perspektive der Fußgänger ist dies eine sehr problematische Verkehrsregelung. Häufig kommt es hierdurch zur Gefährdungen von Fußgängern – in dem Moment, wo diese durch die Fußgängerampel Grün erhalten, da dann oftmals ein rechts abbiegendes Fahrzeug zeitgleich die Fußgängerfurt erreicht oder aber bei stockendem Verkehr die Fußgängerfurt blockiert. Daher sollten alle „Grünen Pfeile“ überprüft und an Kreuzungen mit Fußgängerverkehr entfernt werden. Ohnehin wird der Nutzen des grünen Pfeils neuerdings auch aus Perspektive des motorisierten Verkehrs stark bezweifelt.“

Bedarfsgerechte Querungsmöglichkeiten

Bitte ergänzen am Ende erster Absatz: „Der Abstand von Querungsmöglichkeiten / -hilfen sollte im Regelfall 100 Meter nicht überschreiten.“

Bitte ergänzen am Ende zweiter Absatz (Zebrastreifen): „Zebrastreifen sind als fußgängerfreundliche und kostengünstige Lösung vermehrt im Stadtgebiet einzusetzen. Dies gilt auch an schwächer belasteten Hauptverkehrsstrassen.“

Bitte ergänzen am Ende dritter Absatz (Fußverkehrskonzept): „Die Situation an den Querungen ist insbesondere zu verbessern. Es ist ein stadtweites Aktionsprogramm

„100 Zebrastrifen für Leipzig“ auszuarbeiten, welches auch dem Image des Fußverkehrs dienen soll. In den ersten beiden Jahren sind 30 Stück zu realisieren, in den folgenden drei Jahren weitere 70 Stück.“

Bitte ergänzen am Ende vierter Absatz (Beeinträchtigung durch parkende Autos): „Insbesondere sollen die Beeinträchtigungen aber durch bauliche Gestaltungen ausgeschlossen werden. Hierzu eignen sich beispielsweise das geschickte Aufstellen von Sitzbänken, Mülleimern, Fahrradbügel oder bei häufiger Missachtung auch das Abpollern.“

S. 43

Bitte ergänzen am Ende erster Absatz (Lichtsignalanlagen): „Anzustreben ist dabei eine grundsätzliche Gleichbehandlung des Fußverkehrs bei der Querung von Knoten und komplexen Kreuzungen. Anforderungstaster für den Fußverkehr sollen an Hauptverkehrsstrassen mit regelmäßigem Fußverkehr nicht vorkommen. Dies gilt auch im Bereich von Parks und Naherholungsbereichen oder sonstigen wichtigen Fußverkehrsbeziehungen.“

Bitte ergänzen am Ende dritter Absatz: „Große Knoten sollten bei Umbauten in ihrer Komplexität reduziert werden (Bsp: Bayrischer Platz). Dies kann durch Verzicht auf wenig belastete Fahrbeziehungen, schmale Fahrbahnen oder Temporeduktionen etc. geschehen. Damit verkürzen sich Räum- und Wartezeiten. Es ist ein „Durchsignalisieren“ des gesamten Knotenarms mit allen Teilfahrbahnen als Regelfall einzurichten (kein gebrochener Lauf bei aufeinanderfolgenden Furten).“

S. 43 Abschnitt Zugang zu den Haltestellen

Bitte ergänzen am Ende erster Absatz: „Alle Haltestellen in Hauptverkehrsstraßen, die mehr als stündlich bedient werden und die mehr als 10.000 Kfz/24h aufweisen, sollen mindestens eine gesicherte Querung oder Zugang mit Lichtsignalanlage oder auch Zebrastrifen aufweisen.“

S.43, Abschnitt Information und Kommunikation

Bitte ergänzen als weiteren Abschnitt / weitere Überschrift:

Modellprojekte „Kreative Stadt- und Verkehrsräume“ („Stadtraum anders denken“)

Um die Qualität des Fußverkehrs als System und Alternative zu fördern und auch Aspekte von Lebensqualität und Fußverkehr zu betonen, werden Modellprojekte für „kreative Stadträume“ angestoßen. Diese sollen aktuelle und zum Teil noch informelle Entwicklungen berücksichtigen. Mit diesen Leitprojekten sollen auch Veränderungsprozesse ausgelöst und das Handeln der Akteure weiterentwickelt werden. Diese Projekte dienen auch dazu, die Symbiose von Fußverkehr und Stadtgestaltung zu fördern. In den nächsten fünf Jahren sind dazu 5 Modellprojekte zu entwickeln.“

Der Fachverband Fußverkehr schlägt folgende Ideen für kreative Stadträume vor:

- Campus Boulevard in der südlichen Karl-Liebknecht-Straße (HTWK)
- Kneipenmeile Gottschedstraße mit temporärer Sperrung des Verkehrs
- Shared Space als Modellprojekt – ggfs. auch informelle Form
- Flaniermeile
- Wichtige Haltestelle der Straßenbahn mit besonderer Gestaltung und Verkehrsberuhigung im Umfeld (bspw. an der Agentur für Arbeit oder Köhlerstrasse)