

Bürgerinitiative „Mittlerer Ring Ost/Südost – Contra Bahnvariante“

INITATIVE FÜR DIE BEWAHRUNG VON STADTGRÜN UND PARKANLAGEN IM OSTEN/SÜDOSTEN LEIPZIGS

über
Dr. Kerreit
Kurt-Huber-Weg 1
04299 Leipzig
Tel.: 86 12 801 Fax: 86 39 852

Stadt Leipzig
Dezernat Stadtentwicklung und Bau
z.H. Beigeordneter Herr Dr. Lütke Daldrup
Martin-Luther-Ring 4 -6
04109 Leipzig

Leipzig, den 11.4.2003

Betr.: Stadtentwicklungsplan „Verkehr und öffentlicher Raum Leipzig“

Hier: Stellungnahme der Bürgerinitiative „MR Ost/Südost - CONTRA Bahnvariante“

1. Veranlassung

Das Dezernat Stadtentwicklung und Bau der Stadt Leipzig hat die Entschließungsvorlage:

Stadtentwicklungsplan „Verkehr und Öffentlicher Raum Leipzig“ (STEP)

erarbeitet und mit Datum v. 15.1.2003 vorgelegt. Diese Vorlage sollte ursprünglich bereits der 46. Ratsversammlung am 20.3.2003 zur Entscheidung vorgelegt werden. Nunmehr wurde diese Vorlage am 8.4.2003 zunächst in einem Bürgerforum vorgestellt. Dort wurde bekanntgegeben, daß Interessierte Gelegenheit erhalten sollen, zu der o.g. Vorlage Stellung zu nehmen, bevor die Vorlage noch im Frühjahr diesen Jahres dem Leipziger Stadtrat zum Beschluß vorgelegt werden soll.

Gem. vorliegendem Beschlußvorschlag stellt der o.g. Stadtentwicklungsplan die Fortschreibung und Ergänzung der „Verkehrspolitischen Leitlinien“ von 1992 dar und soll künftig die integrative Planungsgrundlage von der generellen Verkehrsplanung bis zum Straßenentwurf des Hauptnetzes bilden.

Unsere Bürgerinitiative sieht sich hinsichtlich des Teilabschnitts „Mittlerer Ring Ost/Südost“ als kritischer Begleiter (u.a. innerhalb der laufenden Umweltverträglichkeitsprüfung) in konkretes Planungsgeschehen eingebunden. Schwerpunktmäßig -jedoch nicht ausschließlich- in Bezug auf diese Planungen sollen nachfolgend Aussagen des STEP einer, z.T. kritischen Würdigung unterzogen werden.

2. Feststellungen

S. 1 – 2 zu STEP, Vorwort

S. 1 Die Absicht der Stadtplaner, die Verkehrspolitischen Leitlinien auf ihre Aktualität hin zu überprüfen, ist grundsätzlich positiv zu bewerten; die diesbezügliche Anregung dazu kam nach unserer Information aus dem Stadtrat.

Bürgerinitiative „Mittlerer Ring Ost/Südost – Contra Bahnvariante“

INITATIVE FÜR DIE BEWAHRUNG VON STADTGRÜN UND PARKANLAGEN IM OSTEN/SÜDOSTEN LEIPZIGS

über

Dr. Kerreit

Kurt-Huber-Weg 1

04299 Leipzig

Tel.: 86 12 801 Fax: 86 39 852

Seite 2

Die in Schwerpunkt 2. aufgestellte Forderung nach einer Beachtung städtebaulicher, wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Gesichtspunkte der Verkehrsinfrastruktur ist zu begrüßen.

Die in Schwerpunkt 3. und 4. geforderte Beachtung der Haushaltslage, die u.a. dazu zwingt, Prioritäten bei den Investitionen zu setzen und eine intensive Nutzung des Bestandes zu erreichen, ist evident.

Es fehlt in diesem Zusammenhang der Hinweis auf eine Überprüfung der in den „Verkehrspolitischen Leitlinien“ festgeschriebenen Ausbaustandards, u.a. für den „Mittleren Ring (MR)“ mit dem Ziel ihrer möglichen Reduzierung, zumal inzwischen klar geworden ist, daß die seinerzeit -d.h. im Jahre 1992 erwartete Entwicklung der Verkehrsbelastung bei weitem nicht eingetreten ist.

S. 2 Die in Schwerpunkt 5. dargelegte Absicht einer künftigen, umfassenden und frühzeitigen Bürgerbeteiligung an Verkehrsplanungen wäre zu begrüßen.

S. 5-44 zu STEP, 3. Leitlinien zur Verkehrsplanung

S. 5 zu STEP, 3.1.2. Ausgangssituation

Die verkehrsplanerisch prognostizierte „Zunahme der Verkehrsarbeit“ von ca. 10% bis 2015 ist nicht nachvollziehbar. Auf diese Problematik wird an anderer Stelle nochmals vertieft eingegangen.

S. 6 zu STEP, 3.1.2 Konzept

Der Feststellung im STEP zur Notwendigkeit der „Sicherung einer hohen Attraktivität im Nahbereich durch qualitätsvolle öffentliche Räume, Grünflächen und Freizeitangebote“, die „tendenziell ... den Trend zum Aufsuchen immer entfernterer Ziele entgegen(wirkt)“ stimmen wir voll zu (vgl. unsere Stellungnahme v. 12.9.2002).

Im Widerspruch zur Zielstellung im STEP steht die konkrete Absicht der Verkehrsplanung, den Straßenneubauprojekten (z.B. MR Süd, MR Südost, MR Süd) wichtige Naherholungsgebiete der Stadt Leipzig (südl. Auenwald, denkmalgeschützte Parkanlagen W. Külz, Stünzer Park) aufzuopfern. Dieser Widerspruch wird in der o.g. Vorlage nicht aufgelöst.

S. 10-17 zu STEP, 3.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

S. 10-11 zu STEP, 3.3.2 Ausgangslage

S.11 Die im STEP erwartete weitere Zunahme des MIV **-trotz festgestellter „stagnierender Bevölkerungsentwicklung und Motorisierung“** ist nicht nachvollziehbar.

Es ist eine, in Wissenschaft und Technik durchaus unübliche Vorgehensweise, künftige Entwick

Bürgerinitiative „Mittlerer Ring Ost/Südost – Contra Bahnvariante“

INITATIVE FÜR DIE BEWAHRUNG VON STADTGRÜN UND PARKANLAGEN IM OSTEN/SÜDOSTEN LEIPZIGS

über
Dr. Kerreit
Kurt-Huber-Weg 1
04299 Leipzig
Tel.: 86 12 801 Fax: 86 39 852

Seite 3

lungen entgegen festgestellter aktueller Trends (vgl. Verkehrsentwicklungsbericht 1998/99: → tatsächlicher, allgemeiner Rückgang der Verkehrsbelastung seit 1996 im Gegensatz zur noch 1995 prognostizierten, jährlichen Verkehrszunahme von 5% bis 2010) zu konstruieren. Eine derartige Vorgehensweise erscheint als Darstellung von „Handlungsbedarf“ und wäre zu kritisieren.

S. 12-17 zu STEP, 3.3.3. Konzept

S. 13 zu Zielplanung Hauptstraßennetz

Lt. STEP wird daran festgehalten, die Bundesstraßen im Stadtgebiet vorrangig über den MR zu führen; lediglich die B2 wird über den östlichen Teil des Tangentenvierecks durch die innere Stadt geführt (bereits realisiert) – und damit nicht über den östlichen bzw. südöstlichen Teil des geplanten MR Ost/Südost (d.U.).

Weiter unten heißt es:

„Da bei zunehmend knapper Haushaltslage die Grenzen der Finanzierbarkeit erreicht sind... werden Möglichkeiten einer Reduzierung des Ausbaustandards geprüft.“

und:

„Bei der Realisierung der Bauprojekte werden Lösungen gesucht, die hohe verkehrliche Wirksamkeit mit möglichst geringem technischen und finanziellem Aufwand versprechen. Durchbrüche und Tunnelabschnitte, aber auch Lösungen, die mit hohen Belastungen für das städtische Umfeld verbunden wären, werden weitestgehend vermieden.“

S. 15 zu Zielplanung Mittlerer Ring

Widersprüche zu den Vorgaben Zielplanung Hauptstraßennetz auf S. 13 ergeben sich im Detail im Hinblick auf den MR Ost/Südost

- 1) Die lt. STEP für den MR-Abschnitt Paunsdorf-Mölkau-Stötteritz zur Diskussion stehende „Variante entlang der Eisenbahn“ ist als Neubautrasse von hohen finanziellen und technischen Aufwänden geprägt.
- 2) Diese „Variante entlang der Eisenbahn“ erweist sich für das städtische Umfeld als extrem belastend, da bei ihrer Realisierung u.a. die o.g. denkmalgeschützten Parkanlagen zerstört und entwertet würden, die Naherholungsgebiete für die unmittelbar und weiter entfernt anwohnende Bevölkerung darstellen. Die amtliche Bezeichnung „Variante entlang der Eisenbahn“ grenzt in ihrer bewußten Verharmlosung an Demagogie und muß kritisiert werden. Wir regen hiermit an, künftig die treffendere Bezeichnung „**Parkvariante**“ zu verwenden. Es ist unklar, wie eine derart umwelt- und kulturschädliche Trassenführung als „gleichberechtigte Variante“ in die Bild Darstellungen des künftigen Straßennetzes im STEP Aufnahme finden konnte, da sie bereits in der Ökologischen Risikoanalyse von 1993 verworfen wurde und folglich im FNP 1995 nicht zu finden ist.
- 3) Für die -in Leipzig bisher noch nicht dagewesene- Absicht, dem Straßenneubau die einzigen

Bürgerinitiative „Mittlerer Ring Ost/Südost – Contra Bahnvariante“

INITIATIVE FÜR DIE BEWAHRUNG VON STADTGRÜN UND PARKANLAGEN IM OSTEN/SÜDOSTEN LEIPZIGS

über
Dr. Kerreit
Kurt-Huber-Weg 1
04299 Leipzig
Tel.: 86 12 801 Fax: 86 39 852

Seite 4

Parkanlagen des Leipziger Osten/Südosten zu opfern, besteht offenbar keine verkehrliche Notwendigkeit, da lt. STEP die Führung der B2 nicht über diesen Abschnitt des MR erfolgt.

S. 18-27 zu STEP, 3.4 Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV)

S. 18-26 zu STEP, 3.4.2 Ausgangssituation

S. 20/22 Die durch Verbesserung der ÖPNV-Netzstruktur erreichte Erhöhung der Fahrgastzahlen in den letzten Jahren ist als positiv zu bewerten. Allerdings war das im STEP dargestellte Finanzierungskonzept für den ÖPNV u.E. nicht ausreichend geeignet, die erforderliche Aufwertung gegenüber dem MIV sicherzustellen. Dies dürfte eindeutig durch die fortwährenden ÖPNV-Fahrpreiserhöhungen in Vergangenheit (und auch in Zukunft?) belegt sein.

Der politische Wille einer Aufwertung des ÖPNV gegenüber dem MIV müßte sich in Anstrengungen zur Erzielung fahrgastfreundlicherer Tarife (z.B. durch Erhöhung und Verstetigung von Betriebskostenzuschüssen) konkretisieren.

S. 27-30 zu STEP, 3.5 Wirtschaftsverkehr

S. 29-30 zu STEP, 3.5.3 Konzept

S. 30 Hinsichtlich der Ausführungen des STEP zum „LKW-Vorzugsnetz“ wäre festzustellen:

- 1) U.E. wird mit dem künftigen Schluß des Autobahnringes sowie der ausgebauten, verbindenden Radialen (Bundesstraßen usw.) eine ausreichende Erreichbarkeit der Gewerbestandorte im wesentlichen bereits sichergestellt sein.
- 2) Keinesfalls sollte durch einen übermäßig „verkehrlichen“ Ausbau von Teilen des MR der LKW-Verkehr dazu „ermuntert“ werden, sich „rationellere“ Wege durch das Stadtgebiet zu suchen. Dies würde dazu führen, daß der in weiten Bereichen des Stadtgebietes relativ geringe Schwerlastanteil am Verkehrsaufkommen deutlich zunähme, mit den bekannten negativen Auswirkungen auf die Umwelt. Ein Ausweichen des LKW-Verkehrs auf das Straßennetz der Stadt könnte durch die in konkreter Umsetzung begriffene „LKW-Autobahn-Maut“ noch verstärkt werden.
- 3) Wie bereits in unserer Stellungnahme v. 11.9.2002 dargelegt, hätte die Akzeptanz von Wirtschaftsförderung sicher dort ihre Grenzen, wo im Interesse „optimaler“ Zuwegungen für ansiedlungswillige Firmen Umwelt zerstört würde und Beeinträchtigungen der Leipziger Bevölkerung in Kauf genommen würden.

S. 35-38 zu STEP, 3.7 Radverkehr

S. 35-36 zu STEP, 3.7.2 Ausgangssituation

S. 36 Im STEP heißt es.

„Das ausgedehnte straßenunabhängige Wegenetz im Auenwald, in den öffentlichen Grünflächen und in den peripheren Freiräumen der Stadt stellt ein attraktives Angebot nicht nur für den Freizeit-Radverkehr dar, weist allerdings teilweise noch eine große Maschenweite und geringe Vernetzung

Bürgerinitiative „Mittlerer Ring Ost/Südost – Contra Bahnvariante“

INITIATIVE FÜR DIE BEWAHRUNG VON STADTGRÜN UND PARKANLAGEN IM OSTEN/SÜDOSTEN LEIPZIGS

über
Dr. Kerreit
Kurt-Huber-Weg 1
04299 Leipzig
Tel.: 86 12 801 Fax: 86 39 852

Seite 5

auf.“

S. 37-38 zu STEP, 3.7.3 Konzept Radverkehr

S. 37 Es ist festzustellen:

- 1) Das vorgeschlagene Radroutennetz (vgl. Plandarstellung) soll aus Radialen bestehen, die durch Ringverbindungen vernetzt sind. Leider finden sich keine Angaben für den Zeitraum der Realisierung und bereitzustellende finanzielle Mittel.
- 2) Die Ringverbindung im Leipziger Osten/Südosten, welche bereits heute intensiv genutzt wird und in weiten Bereichen straßenfern durch Parkanlagen und Kleingartenanlagen verläuft, würde bei Realisierung des MR Ost/Südost gem. „Variante entlang der Eisenbahn“ bzw. „**Parkvariante**“ im Sinne von Naherholung und Verbindungsfunktion ad absurdum geführt.

S. 45-68 zu STEP, 4. Leitlinien zum Öffentlichen Raum

S. 50-54 zu STEP, 4.4 Stadträumliche Funktionen im Netz

S. 52-54 zu STEP, 4.4.4. Mittlerer Ring

S. 54 Gem. STEP müssen hinsichtlich des MR:

- Regelbreiten 4-spurig: 26 m – 30 m
- Regelbreite 20 m nur für DTV < 20 000 KFZ/24 h

für den Ostabschnitt zwischen Richard-Lehmann-Str. und Th.-Heuss-Str. sowohl für die Variante durch Stötteritz und Mölkau als auch die „Variante entlang der Bahn“ („**Parkvariante**“) „die Möglichkeiten einer stadtverträglichen Integration der Straße in ihr Umfeld ... für beide Varianten geprüft und in die Entscheidungsfindung einbezogen werden.“

Dazu ist festzustellen:

- 1) Für einen MR-Ost als „Variante entlang der Bahn“ („**Parkvariante**“) ist eine stadtverträgliche Integration der Straße in ihr Umfeld nicht möglich, da durch den Neubau die Naherholungsgebiete im Leipziger Osten (Parkanlagen und Kleingartengelände) weitgehend zerstört bzw. entwertet würden.
- 2) Hinsichtlich der MR-Trassenvariante durch Stötteritz und Mölkau (auf bestehendem Straßennetz) hängt die geforderte stadtverträgliche Straßenintegration entscheidend vom letztlich realisierten Ausbaustandard ab. Neben dem Verzicht auf eine durchgängige Vierspurigkeit bieten sich -insbesondere in Stötteritz- Lösungen einer teilweisen Verkehrsaufspaltung an.

S. 69-73 zu STEP, 5. Auswirkungen des Verkehrs auf Stadt und Umwelt

S. 70-71 zu STEP, 5.1.2 Entlastungspotentiale und 5.1.3? Zusatzbelastungen

S. 70 Prognostizierte Be- und Entlastungswirkungen im künftigen Straßennetz der Stadt Leipzig im

Gefolge des beabsichtigten Netzbbaus sind aus einer Plandarstellung ersichtlich.

Hinsichtlich der MR-Ost-Variante durch Stötteritz und Mölkau entspr. gültigem FNP ergibt sich:

- 1) In Stötteritz steht einer erwarteten Verkehrszunahme von > 5000 KFZ/24 h in der Naunhofer Str./Komm.-Prendel-Allee eine entsprechende Verminderung in der Ludolf-Colditz-Str./Holzhäuser Str. gegenüber, wobei sich schon die Frage der Sinnhaftigkeit einer solchen Maßnahme stellt. Deutlich wird daraus das schon benannte Erfordernis einer adäquaten Aufteilung der Verkehrsströme in diesem Bereich.
- 2) Die prognostizierte Verkehrszunahme im Bereich Mölkau um > 5000 KFZ/24 h (→ Zunahme > 25% gegenüber 1999) ist nicht nachvollziehbar, zumal diese MR-Trassenführung weitestgehend identisch mit dem heutigen Straßenverlauf ist.

S. 71-73 zu STEP, 5.2 Verkehr und Umwelt

S. 71 zu: „Probleme und Handlungsfelder“

In STEP wird auf S. 71 nochmals ausgeführt, daß „das Gesamtvolumen des KFZ-Verkehrs in der Stadt nochmals um 10-15% zunimmt“.

Dazu ist zu bemerken:

- 1) Diese Zahlen sind -wie bereits mehrfach ausgeführt- nicht nachvollziehbar, da sie offenkundig nicht durch Extrapolation bekannter Entwicklungen der jüngsten Vergangenheit (vgl. Verkehrsentwicklungsbericht 1998/99 → Rückgang der Verkehrsbelastung seit 1996) entstanden sind.
- 2) Eine u.E. immer noch unzureichende Berücksichtigung fanden in der o.g. Prognose des STEP offenbar die zu erwartenden demographischen Prozesse (deutlicher Bevölkerungsrückgang ab ≈ 2010 → „Schrumpfende Stadt“) und ihre Auswirkung auf die künftige Verkehrsnachfrage.
- 3) Da die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auf einen deutlich größeren Zeitraum als den Planungshorizont des STEP (2015) ausgelegt sind, besteht u.E. die reale Gefahr, ein überdimensioniertes Straßennetz zu planen, herzustellen und letztlich künftig instand halten zu müssen.

S. 72 zu „Konzept“ und „Auswirkungen“

Im STEP wird formuliert, daß „Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung sowie zur Verkehrsverlagerung durch Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Verkehrsarten des „Umweltverbundes“ (Fußgänger- und Radverkehr, öffentlicher Verkehr)“ von zentraler Bedeutung für das Erreichen der vom Stadtrat beschlossenen Umweltqualitätsziele seien. Als weitere Maßnahmen werden eine „gezielte Entlastung von empfindlichen Straßenräumen durch Straßenneubau, -ausbau und umbau, die Stärkung des ÖPNV, die stadtverträgliche Organisation des Güterverkehrs und die Schaffung attraktiver Rahmenbedingungen für den Fußgänger- und Radverkehr“ genannt.

Allerdings wird davon ausgegangen, daß „eine Reduzierung des KFZ-Verkehrs als wesentlicher Verursacher verkehrsbedingter Belastungen innerhalb der Planungsperiode realistischerweise nicht erreichbar sein wird.“

Es wird ferner davon ausgegangen, daß zusätzliche Umweltbelastungen durch Neubau und Ausbau von Straßen sich in Bereichen konzentrieren, „in welchen eine sehr viel geringere Zahl von Bewohnern betroffen ist“, wobei auch eingeräumt wird, daß „die Verkehrsverlagerung aus den Siedlungsgebieten in einigen Fällen zur weiteren Zerschneidung und Belastung von Grün- und Landschaftsräumen führt), denen nur eine begrenzte Entlastung solcher Räume gegenübersteht“
Dazu ist zu bemerken:

- 1) Die politische Absicht einer Eingrenzung des -als Hauptbelastungsfaktor erkannten- KFZ-Verkehrs scheint immer noch nicht übermäßig ausgeprägt zu sein; statt dessen soll weiterhin über Straßenneubau „Entlastung“ geschaffen werden. Wie im STEP, Abschn. 5.1.1. selbst dargelegt, führt ein Mehr an Straßenbau i.d.R. zu einer insgesamt höheren Verkehrsbelastung („**Verkehrsgunst**“) und damit verbundenen Umweltbelastungen.
- 2) Vorstellungen, Straßenneubau in ökologisch sensiblen und stadtstrukturell wesentlichen Grünbereichen zu betreiben, sollten in Anbetracht der nicht eingetroffenen Prognosen von 1992 zur Verkehrsentwicklung, zu erwartender demographischer Entwicklungen und dem Erfordernis einer nachhaltigen Stadtentwicklung generell ad acta gelegt werden. Wenn der politische Wille vorhanden wäre, künftig die sensiblen Grünstrukturen prinzipiell nicht dem Straßenbau aufzuopfern, könnten eine Reihe finanzintensiver „Umweltverträglichkeitsprüfungen“ eingespart werden und statt dessen intensiver über Möglichkeiten einer umweltverträglichen und finanzschonenden Verkehrsorganisation im Bestandsnetz nachgedacht werden.

S. 74-75 zu STEP, 6. Verkehrsplanung als Prozeß

S. 74 zu STEP, 6.1 Beteiligungsangebote

Lt. STEP „strebt die Stadt eine bürgerfreundliche Prozeßgestaltung durch frühzeitige Beteiligung und zeitnahe Rückkopplung von Anregungen an“.

Dieser Selbstverpflichtung wurde im konkreten Fall des vorliegenden STEP-Entwurfs nur unzureichend entsprochen

- Nachdem die Vorlage zunächst offenbar ohne entsprechende Beteiligung am 20.3.2003 im Stadtrat beschlossen werden sollte, ist, wie in Abschn. 1. bereits ausgeführt, nunmehr die öffentliche Vorstellung der STEP-Vorlage am 8.4.2003 erfolgt. Stellungnahmen zur STEP-Vorlage sollen bis 17.4.2003 eingereicht werden.
- Abgesehen davon, daß die Einsicht in die Unterlagen sich für den interessierten Bürger kompliziert gestaltet, ist die o.g. äußerst kurze Beratungszeit der angestrebten Bürgerbeteiligung sicher nicht förderlich.

Hier wäre für die Zukunft eine deutlich größere Bürgernähe der Stadtverwaltung anzumahnen.

S. 75 zu STEP, 6.2 Fortschreibung

In diesem Abschn. wird auf die Möglichkeit und das Erfordernis verwiesen, den STEP in Abhängigkeit von jeweils konkreten Randbedingungen in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und fortzuschreiben.

Dazu ist festzustellen:

- 1) U.E. sind in der STEP-Vorlage (zu) viele Grundsätze der Verkehrspolitischen Leitlinien von 1992 z.T. unverändert übernommen worden. Ein Verweis auf evtl. künftige Modifizierungen ist insofern nur bedingt tröstlich, als -vor allem im Hinblick auf nicht eingetroffene Prognosen von 1992- erforderliche Aktualisierungen bereits in die Vorlage hätten Aufnahme finden können.
- 2) Insbesondere hätten -in Kenntnis der real erfolgten Entwicklung der Verkehrsbelastung- bereits Modifizierungen beim künftigen Ausbau des Hauptstraßennetzes und der Ausbaustandards vorgenommen werden können.

3. Zusammenfassung und Schlußfolgerungen

Die Durchsicht der STEP-Vorlage v. 15.1.2003 ergab:

- 1) Die Absicht einer Weiterentwicklung und Ergänzung der Verkehrspolitischen Leitlinien ist positiv zu bewerten.
- 2) In der STEP-Vorlage wird u.E. allerdings in zu großen Maße auf eine einfache Fortschreibung der Verkehrspolitischen Leitlinien von 1992 abgestellt, obwohl infolge des Ausbleibens wesentlicher prognostizierter Entwicklungen (insbesondere zur Verkehrsbelastung) und künftig absehbarer demographischer Trends reale Möglichkeiten für eine finanzsparende und umweltfreundlichere Gestaltung des Straßennetzes und der Ausbaustandards bestehen.
- 3) Noch immer ist eine Bevorzugung des KFZ-Verkehrs gegenüber den anderen Verkehrsarten zu verzeichnen. Hinsichtlich der Entwicklung der alternativen Verkehrsarten (z.B. dem Radverkehr) hätte man sich konkretere Aussagen zu Zeithorizonten und finanziellen Ausstattungen gewünscht. Beim ÖPNV werden Aussagen zu Möglichkeiten fahrgastfreundlicherer Fahrpreisgestaltung vermißt, welche wohl ein entscheidendes Kriterium für die zu steigende Akzeptanz dieser Verkehrsart gegenüber dem MIV sein dürfte. Erwartete Zuwächse des KFZ-Verkehrs in nicht nachvollziehbarer Größenordnung sollen im STEP ein Erfordernis einer Ausweitung der Verkehrsinfrastruktur signalisieren.
- 4) Trotz des Ausbleibens der 1992 prognostizierten Verkehrszunahme hat man sich immer noch nicht entschlossen, auf Straßenneubau in ökologisch und stadtstrukturell wertvollen Landschaftsbereichen prinzipiell zu verzichten und so einen Beitrag zur erforderlichen nachhaltigen Stadtentwicklung zu leisten. Z.T. kollidieren Vorhaben des Straßenneubaus (z.B. MR-Ost) mit vorgeschlagenen Grün-Ring-Verbindungen.
- 5) Die politische Absicht einer Eingrenzung des -als umweltbelastend erkannten- KFZ-Verkehrs ist nach wie vor unzureichend ausgeprägt.

Insgesamt wird eine Überarbeitung der STEP-Vorlage -auch unter dem Gesichtspunkt einer nachhaltig zu gestaltenden Stadtentwicklung- empfohlen.

Bürgerinitiative „Mittlerer Ring Ost/Südost – Contra Bahnvariante“

INITATIVE FÜR DIE BEWAHRUNG VON STADTGRÜN UND PARKANLAGEN IM OSTEN/SÜDOSTEN LEIPZIGS

über

Dr. Kerreit

Kurt-Huber-Weg 1

04299 Leipzig

Tel.: 86 12 801 Fax: 86 39 852

Seite 9

Wir hoffen, mit der vorgelegten Stellungnahme unserer BI Anregungen dafür zu geben.

i.A. Dr. M. Kerreit