

MAGISTRALLEN
Georg-Schwarz-Straße
MANAGEMENT

Protokoll Themenabend "Verkehrssituation in der Georg-Schwarz-Straße" (GSS)

14. 10. 2013

Andachtsraum im Diakonissenkrankenhaus, Georg-Schwarz-Straße 49

Beginn: 18:30-20.45 Uhr

etwa 75 TN

Moderation: Fritjof Mothes, Planungsbüro Stadtlabor

Daniela Nuß, Magistralenmanagement Georg-Schwarz-Straße

Diskussion Podium und Akteure

Kerstin Barwik, Verkehrs- und Tiefbauamt (VTA), Generelle Planung

Stefan Geiss, Amt für Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung (ASW)

Ronald Juhrs, Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB), Geschäftsführung Technik und Betrieb

Gerd Muske, Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB), Infrastrukturentwicklung

Dr. Michael Kühne, Geschäftsführung Diakonissenkrankenhaus + Rektor Diakonissenhaus

Yvonne Manthei, Leipziger Stadtbau AG (Vermietung Brunnenviertel)

Patrik Fahrenkamp, Leipziger Stadtbau AG,

Volker Holzendorf, Vertreter des Elternrates der 172. Grundschule (Schulwegsicherheit)

Politik

Eva Brackelmann, Stadtbezirksbeirätin Alt-West (SPD)

Christian Schulze, Stadtrat (SPD), Fachausschuss Finanzen

Mathias Weber, Stadtrat (SPD), Fachausschuss Stadtentwicklung und Bau

Jens Herrmann-Kambach, Stadtrat (Die Linke), Fachausschuss Stadtentwicklung und Bau

Naomi-Pia Witte, Stadträtin (Die Linke), Fachausschuss Jugend/Soziales/Gesundheit/Schule

Thomas-Friedrich Naumann, Stadtbezirksbeirat Alt-West (Die Linke)

Dietmar Kern, Stadtrat (CDU), Fachausschuss Umwelt und Ordnung

Bert Sander, Stadtrat (Wählervereinigung, Fraktion B90/Die Grünen), Fachausschuss

Stadtentwicklung und Bau

Kerstin Dittrich, Stadtbezirksbeirätin Alt-West (B90/Die Grünen)

Peter Dütthorn, Vorsitzender im Stadtbezirksbeirat Alt-West

Verkehrskonzept (+ Vortrag Stefan Geiss, ASW)

Wurde 2011 im Rahmen des Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ (SOP) beauftragt , um als integriertes Konzept über alle Verkehrsarten (Fußgänger, Auto, Fahrradfahrer, Straßenbahnen) Handlungsempfehlungen auszusprechen, weil keine eigenen Vorstellungen der Stadtverwaltung vorlagen; bisher keine einzige Umsetzung, Entscheidung darüber 2014.

Grundsätzliche Unterteilung des Gebietes nach nördlichem Bereich (S-Bahn bis Rathaus Leutzsch) und südlichem Bereich (Rathaus Leutzsch bis Merseburger Straße).

Empfehlungen:

-Parkraumprobleme

Laut Studien-Zählungen (2011) ist zu allen Tageszeiten in der gesamten Straße Parkraum frei. Verschärfung durch neu bezogene Wohnungen wie etwa im Bereich Brunnenviertel/Diakonissenkrankenhaus sind zu erwarten.

Vorschlag: Parkraumbewirtschaftung in einzelnen Bereichen (Anwohnerparken), begrenzte Parkdauer, einseitiges Längsparken in Seitenstraßen

NB: Brunnenviertel (Karree 3 zwischen Klopstock und Prießnitzstraße) und Diakonissenkrankenhaus bauen Stellplätze in den nächsten Jahren auf ihrem Gelände ausschließlich für den Eigenbedarf.

-zu schnelles Fahren

Im Gebiet ist Mischnutzung prägend – entsprechend gibt es nicht nur Verkehr von Anwohnern, sondern auch Ziel- und Quellverkehr von Handel und Dienstleistern.

Trotz abschnittsweiser Tempo-30-Zonen ist die GSS eine Hauptnetzstraße (Tempo 50).

Im Bereich Merseburger Straße wurden unter 3.000 Fahrzeuge/Tag gezählt, am Rathaus Leutzsch über 11 000, im nördlichen Teil bis zu 20 000. Gespiegelt dazu verlaufen die Zahlen auf der William-Zipperer-Straße: viele Autos in Lindenau/Demmeringstraße – die parallele GSS ist hier im Eingangsbereich Einbahnstraße -, wenig in Leutzsch, wo der Bereich Wasserschloss umfahren werden muss.

Vorschlag: Umstufung der GSS in eine Hauptsammelstraße, wo dann eine Tempo-30-Zone möglich wäre.

-gefährdeter Radverkehr

Radverkehr sollte wo möglich über William-Zipperer-Straße erfolgen.

Radverkehr in der GSS muss innerhalb der Straßenbahntrasse fahren, wenn beide Straßenseiten zugeparkt sind – sehr gefährlich und problematisch für Radfahrer, Autofahrer und Straßenbahn.

Man könnte Parken nur einseitig zulassen und so Fahrradstreifen einrichten (nur eine Richtung). Oder Bordsteine versetzen, das ginge aber einmal mehr zu Lasten der Fußgänger: Die Straße im südlichen Bereich hat meist Gehwegbreiten zwischen 2,50 bis 3 m – ohnehin schon sehr schmal für eine Hauptnetzstraße.

Radverkehr konsequent in die Straßenbahntrasse verlegen – ist nur möglich in Straßen mit Tempo-30-Zone (die aber nicht in Hauptverkehrsstraßen) ... was wiederum auch zu längeren Laufzeiten der Straßenbahn führen würde.

Vorschlag: Herabstufung Straßenstatus und Einführung Tempo-30-Zone für die gesamte Straßenlänge

(NB: Die Einstufung der Straße als Hauptverkehrsstraße wird gerade bei der Erarbeitung eines Stadtentwicklungsplanes öffentlicher Raum übergreifend diskutiert.)

-Haltestellen Straßenbahn

Für die Haltestellen Rathaus Leutzsch und Diakonissenhaus existieren bereits Pläne, deswegen keine Aussage im Gutachten.

Vorschlag: Umgestaltung GSS/Merseburger Straße, Wielandstraße und Pfingstweide: barrierefreier Ausbau mit Berücksichtigung Fahrradverkehr

-Umsetzung kleinteiliger Vorschläge aus dem Gutachten

Kleinteilige Projekte sind verwaltungstechnisch ein Problem des Haushalts bzw. der Haltung der Stadtverwaltung („Es gibt gravierendere Probleme“).

Der Film der mitgestALTER hat gezeigt, dass hie rumgedacht werden muss. Kleine Maßnahmen mit großem Effekt (wie Gehwegnasen im südlichen Bereich) sind zeitnah zu prüfen

Zuparken einmündender Seitenstraßen gefährdet Fußgänger

Haltestelle Diakonissenkrankenhaus

(+ Vortrag Ronald Juhrs, LVB)

- laut LVB täglich etwa 1.400 Ein-/Ausstiege an beiden Haltestellen-Richtungen
- laut Diakonissenkrankenhaus etwa 180.000 Ein-/Ausstiege, die eigentlich barrierefrei sein sollten
- laut Brunnenviertel-Vermietung schaffen Mieter Auto ab, wenn wohnortnah gut funktionierende Alternative vorhanden ist

Frau Barwick, VTA wird berichten, welche konkreteten Maßnahmen in der nächsten Zeit geplant sind.

Verkehrskonzept ist im Jahr 2011 und 2012 erarbeitet worden, Stefan Geiss wird über Ergebnisse berichten

Ganz wichtiger Part, die GSS ist mit der Linie 7 eine wichtige Trasse des Nahverkehrs, da wird Herr Juhrs, der Geschäftsführer der LVB, etwas zu sagen, dr uns auch in schwierigen Zeiten die Treue hält.

Nach Vorstellung, des Verkehrskonzept, und den Beiträgen von VTA und LVB sollten wir schnell in ein Gespräch kommen. Am Ende sollten wir Vereinbarungen treffen und die Dinge konkret benennen.

Fritjof Mothes: Einstieg in Diskussion mit Frau Barwick (Generelle Planung VTA), Ronald Juhrs, Stefan Geiss

Aktuelle Planungen mit Zeitfenster (+

Kerstin Barwick)

Frau Barwick zum aktuellen Stand: Konzept wurde im Auftrag zweier Ämter erstellt. GSS ist in 2 Abschnitte geteilt, Rathaus Leutzsch als Markierungshälfte. Südlicher Bereich ist von der Straßenoberfläche soweit intakt, dass wir da keine bauliche Maßnahme vornehmen. Der nördliche Bereich ist der straßenmäßig schlechtere Zustand, dort besteht dringender Handlungsbedarf. Im mittelfristigen Straßen und Brückenprogramm ist der Bauabschnitt Leutzscher Rathaus bis zur Philipp-Reis-Straße ist für die Jahre 2016/17 vorgesehen. Baurechtsverfahren benötigt so viel Zeit, im Moment sind wir in der Bauvorplanung. Das Regelmaß von 2,50 für die Gehwege ist geplant, aber es könnte noch weniger werden. Dazu noch Stellplätze, der Bedarf wird sich vermehren. Radfahrer müssten weiter in der Fahrbahn fahren. In Richtung Süden kann der Radfahrer die William-Zipperer-Straße nutzen, in nördlicher Richtung ist nur die GSS nutzbar. Wenn man dem Fahrradfahrer mehr Raum einräumt, geht das zu Lasten der Stellplätze. Der Versuch alles zu kombinieren, lässt dann auch dem Fußgänger nur ein Minimum an Platz da. Dieses Jahr soll die Straße komplett vermessen werden. Zwischen den Varianten ist noch keine abschließende Entscheidung getroffen, wir hoffen auf eine Entscheidung seitens Frau Dubrau noch in diesem Jahr. Herr Juhrs, seit einigen Jahren versprechen die LVB, dass die Haltestelle Diako im nächsten Jahr ausgebaut wird, wird es wieder nächstes Jahr?

Herr Juhrs: Wir haben im hinteren Leutzscher Bereich dringend Handlungsbedarf, hier im südlicheren Teil sind die Gleise noch in Ordnung und werden in 10 Jahren nicht angefasst. Die Haltestelle Diakonissenhaus könnte durch Erhöhung des Fußwegs erreichen, um behindertengerecht zu werden. Bei Heranführung der Gleise, verringert sich die Fahrbahn, Bei 5 m kann kein LKW mehr durchfahren. Wir müssen nur um die Haltestelle einzuordnen, alle

Gleise mitbauen, es wäre ein erhöhter Aufwand, damit auch ein LKW in der Gegenrichtung problemlos fahren könnte. Wir können nicht in den Vorgriff gehen, so lange die Straßenentwicklung nicht fertig geplant ist. Leipzig hat das zweitgrößte Straßennetz Deutschlands (60 % der HS sind behindertengerecht ausgebaut). Kosten und Finanzierung der Haltestelle Diako kostet eine halbe Millionen Euro, weil die Stadt nicht mehr mitbaut. Wir sind mit dem Entwurf fertig, könnten jetzt weitergehen, aber die Summe ist so hoch, wir kriegen diese Maßnahme im Jahr 2014 nicht eingeordnet. Es gibt eine Zwischenlösung, die sehr teuer ist. Ich sage, so eine besondere Anforderung, die kann die LVB nicht alleine tragen kann. Wir sollten uns da einfach noch mal zusammen an den 'Tisch setzen, mit Ihnen Herr Kühne und Ihnen Herr Fahrenkamp und dem ASW.

Fritjof Mothes: Vielen Dank. Jeder der Zeitung liest, weiß wie schwer sie es haben (Tatrabahnen aus dem Verkehr nehmen, Haltestelle Heiterblick). Aber schön, dass sie persönlich da waren. Aber wie wollen wir vorankommen?

Patrick Fahrenkamp: Wir haben bei der Konzeption der ganzen Planung gehofft, dass die Zusagen von der LVB auch umgesetzt werden. Leider verzögert sich der Ausbau immer weiter, wir haben in diesem Jahr schon die ersten Wohnungen vermietet. Wo ist das Problem, wenn kein LKW mehr durchkommt? Ich würde dann unsere Seite finanzieren und sie die andere Seite. Vielleicht kann man das machen, insbesondere wenn man die Haltestelle versetzt anlegt, dass die Autos durchkommen.

Frau Barwick: Wo sollen die LKW dann hin? Anteil von LKW-Verkehr zwischen 3 und 5 Prozent. Wir haben hier Nahversorgungsmärkte, die auf den LKW-Verkehr angewiesen sind. Wir haben gemeinsam mit der LVB darüber gesprochen und uns gegen eine Heranführung des Bordsteins ausgesprochen.

Herr Hermann-Kambach: Je näher wir an die Zeit rankommen, an die 10 Jahre, die Herr Juhrs gesagt hat, desto weniger ist die Zwischenlösung wahrscheinlich. Kann man den gesamten Straßenraum komplett für den Verkehr sperren?

Matthias Weber (SPD-Fraktion): GSS liefert Symptome für viele andere Straßen in Leipzig. Alles soll mitgedacht werden. Was ich positiv festhalten muss, ist die Bevölkerungsentwicklung hier in dem Karree, viele junge Menschen ziehen nach Leutzsch und Lindenau, das erfreut mich. Der runde Verkehr ist das Problem, über das wir nicht reden. Eier legende Wollmichsau wünschen wir uns. Lasst uns um den runden Verkehr nachdenken, vielleicht kriegen wir den raus. Dieser Aspekt sollte mitbedacht werden.

Herr Fahrenkamp: An einer stehenden Straßenbahn könnten die LKW doch vorbei fahren, Kann das bei versetzten Haltestellen funktionieren.

Frau Barwick; Diese Variante ist mit untersucht worden.

Herr Muske: Das geht leider nicht, egal ob die Straßenbahn steht oder fährt. Der Abstand zwischen Wagenkasten und Bordsteinkante reicht nicht aus.

Fritjof Mothes: Der einzige Weg ist, dass der Verkehr dort an der Stelle komplett gesperrt wird.

Herr Juhrs: 500 000 ist zu viel für eine Zwischenlösung. Gibt es von Ihrer Seite Herr Fahrenkamp da noch Unterstützung?

Fritjof Mothes: Könnten sich die beteiligten Vertreter, auch der Parteien mit Ihnen Herr Fahrenkamp und der LVB zusammensetzen?

Stefan Geiss: Für die Entwicklung der Gesamtstraße ist die Maßnahme wichtig. Da sollte nicht nur auf die Haltestelle und den Preis verwiesen werden.

Bürgerin: Was ist mit dem Parkhaus Ecke GSS / Prießnitzstraße?

Fritjof Mothes: Wie sieht die Parkraumsituation aus hier am Diako?

Dr. Kühne: Die Planung eines Parkhauses, an der Ecke zur Rosenmüllerstraße ist ein Parkhaus geplant, aber für die Mitarbeiter und Besucher des Diakonissenhauses. Zeitplan gibt es noch nicht, ich denk mal 2015, 2014 wird es keinesfalls werden.

Fritjof Mothes: Wie sieht es bei Ihnen aus Herr Fahrenkamp?

Herr Fahrenkamp: Wir wollen keine Parkplätze im Innenraum des Karrees schaffen, wir werden nur eine begrenzte Kapazität an Stellplätzen im dritten Karree hier gegenüber zur Verfügung stellen aber auch nur für uns, 100 bis 150 Parkplätze.

Fritjof Mothes: Bewirtschaftung Diakonissenhaus?

Frau Barwick: Das Parkplatzproblem wird sich verschärfen, aber wir sind hier sehr weit von dem entfernt, was wir in Schleußig haben.

Fritjof: Wie gehen wir mit den Ecken um?

Frau Barwick: Im südlichen Bereich kann man durchaus schauen, wo Gehwegnasen hinkommen können, aber es müssen auch Leitungen beachtet werden. Im nördlichen Bereich sind Gehwegnasen geplant, mit Bäumen.

Eva Brackelmann: Ich habe drei Fragen. Was sage ich, wenn jemand kommt und fragt, wann passiert hier was? Frage der Mobilität miteinbeziehen und wer kümmert sich um Fördermittel? Mobilität betrifft alle, ich will nicht, dass das hier wie in Schleußig wird. Ich finde Frau Dubraus Lösung für Schleußig angesehen.

Herr Geiss zum Thema Fördermittel: Wir haben Fördermittel bereitstehen, auch für den Bereich GSS. Die Fördermittel die Herr Juhrs verbaut und die Fördermittel, die wir haben folgen unterschiedlichen Regelungen. Unsere Fördermittel sind immer nachrangig einzusetzen. Wir müssen das unter den neuen Bedingungen neu prüfen. Ich denke, ich kann allgemein sagen, wenn die LVB auf die Stadt zugeht, dann sagt niemand, das machen wir nicht. Das Problem sind hier die Eigenmittel.

Fritjof Mothes: Fördermittel stehen zur Verfügung, aber die Eigenmittel stehen nicht zur Verfügung.

Herr Juhrs: Wir haben auch Fördermittel für den Haltestellenbau von behindertengerechten Haltestellen, aber davon können auch keine Gleise finanziert werden.

Bürger Sven Fischer: Die Herabstufung der GSS zu einer Hauptsammelstraße. Soll die Südstraße direkt an die Merseburger Straße angebunden werden.

Frau Barwick: Es gab Überlegungen, die Südstraße zu verlängern mit einer Brücke zur Merseburger Straße, aber wir planen dahingehend nichts in dem Bereich. Wir planen gerade etwas für die Schönauer Landstraße und wollen straßenparallel einen Radweg einrichten.

Fritjof Mothes: Was wird mit der Brücke am S-Bahnhof-Leutzsch?

Frau Barwick: Im Jahr 2002/2003 haben wir schon begonnen, für die Brücken zu planen. Die Planungen haben dann 10 Jahre geruht, auch wegen Citytunnel. Es haben sich aber jetzt einige Rahmenbedingungen geändert. Es ist alles so vorgesehen, dass der endgültige Brückenbau auch die Haltestelle behindertengerecht anbindet. Wir überlegen, wie wir den Verkehr umleiten. Frühestens im Jahr 2016 kann mit dem Bau begonnen werden.

Fritjof Mothes: Erst wird die GSS selbst ausgebaut und danach erst die Brücke?

Frau Barwick: Wir haben große Probleme.

Dr. Kühne: Ich zitiere da meine Großmutter, die bei Problemen immer gesagt hat, da haste zu tun wie der Leipziger Rat. Können wir nicht mal noch etwas querdenken, ich hab nichts gehört von einer Straßenberuhigung oder von einer Einbahnstraßenlösung, da würde ich gern noch etwas zu hören.

Stefan Geiss: Das ist im Verkehrskonzept hat das mit bedacht. Eine Einbahnstraßenregelung führt zu einer Erhöhung der Geschwindigkeit, was wir hier nicht erreichen wollen.

Eine Verkehrsberuhigung, generell Tempo 30 einzuführen, ist alles auch mitbedacht worden. Der ruhende Verkehr ist da auch das Problem.

Fritjof Mothes: Einbahnstraßenregelung für Radfahrer aufgehoben?

Frau Barwick: Wir haben vor das zu untersuchen. Verkehrsfluss ist durch den Umbau in der Lützner Straße erleichtert worden.

Björn Bloss (SPD): Viele Probleme wurden noch nicht angesprochen, zum Beispiel Banken, Ampeln, Überquerungen, zum Beispiel wird der kleine REWE in Leutzsch jetzt zugemacht. Viele jungen Leute ziehen her, das bedeutet auch mehr Fahrradfahrer. Wie geht es jetzt konkret weiter?

Bert Sander: Die Straßenbahn hat ein Problem mit 30 km/h, ist das ein Problem? Es soll doch damit die Aufenthaltsqualität der GSS verbessert werden.

Bürgerin: Ich habe das Abenteuer gewagt im Nordteil der GSS eine Wohnung zu kaufen und der nördliche Teil, wird eine Durchgangsstraße. Hier fehlen Fußgängerüberwege, vor allem im Bereich Leutzsch-Arkaden könnte einer eingerichtet werden.

Christian Möckel: Neben dem Gleisbett im nördlichen Teil haben sich Schlaglöcher gebildet, kann da noch etwas gemacht werden.

Bürgerin: Es ist deoslat.

junge Bürgerin: Man ist ja auch als Fußgänger auf die Überquerung angewiesen.

Herr Volker Holzendorf: Die Haltestelle hier wird auch von Schülern benutzt, die zur 172 Schule müssen. Vielleicht kann man hier auch einen Schulfördertopf aufmachen. Und im Winter sollte der Stadtreinigungsdienst den Bereich um die Haltestelle auch besser säubern, damit die Sperrlinien gut zu erkennen sind.

Frau Manthei: Einwohner des Brunnenviertels würde bei barrierefreier Haltestelle gern auf Autos verzichten und den öffentlichen Personennahverkehr nutzen.

Diakonissin: Schneefreie Haltestelle wäre gut.

Herr Juhrs zum Thema Schlaglöcher: Wir schauen uns das noch mal an, aber gerade im Nordbereich ist der Bereich dringend handlungsbedürftig. Das nehme ich mit, das schauen wir uns noch mal an.

Herr Juhrs zum Thema Tempo 30: Auf der Kehrseite hat es die Auswirkungen, dass auch die Straßenbahn an dieses Tempo gebunden sind und die Fahrgäste auch irgendwann zum Ziel kommen wollen.

Frau Barwick zu kleinen Maßnahmen: Wenn hier vom Stadtbezirksmanagement möchten wir wissen, wo da Bedarf ist. Da könnte man im südlichen Bereich punktuell sicher etwas machen. Zur Schulwegsicherung haben wir auch einen kleinen Fördertopf, aber die Maßnahmen von denen Herr Juhrs spricht, sind davon nicht zu bezahlen.

Fritjof Mothes: Sie arbeiten mit dem MM zusammen und können auch kleine Maßnahmen umsetzen mit Menschen vor Ort, Wie geht es weiter?

Stefan Geiss: Wir sehen uns als Moderator, die großen Dinge umzusetzen. Die Sachlage am Diako ist uns auch erst kurz bekannt, dass die Umsetzung der Haltestelle 2014 nicht erfolgt, ist mir noch nicht lange bekannt. Wir werden relativ schnell eine Prioritätenliste zusammen mit dem MM zusammenstellen und das dann angehen. Das Thema ruhendes Verkehr aussondern, kann auch wieder andere Probleme hervorbringen.

Zum Thema Zebrastrifen: Frau Barwick: Dort, wo Straßenbahnen fahren, kann kein Zebrastrifen auf der Straße angebracht werden.

Verprechen werden dokumentiert und abfotografiert.

Fritjof Mothes bedankt sich bei Dr. Kühne für die Raumnutzung, bei Frau Barwick, bei Herrn Juhrs und Herrn Geiss. Sie sind noch nicht ganz entlassen, denn zusammen mit den Stadträten sprechen Sie jetzt noch über Wege zur Haltestelle.

Fazit

Von den vielen Ideen und Vorschlägen sind einige bereits weit geplant, andere zeitnah dringend notwendig.

