Stadt Leipzig

Ergebnisbericht

Untersuchungen zur Verbesserung der umwelt- und verkehrsgerechten Erschließung des Krankenhausstandortes in Leipzig-Probstheida

Inhalt

1. Untersuchungsanlass 5

2. Beteiligungsverfahren 7

3. Rahmenbedingungen und Zielstellungen 9

3.1 Gesamtstadt
3.2 Teilraum

4. Verkehrssituation 11

4.1 Bestand
4.2 Prognostizierte Entwicklung

5. Beschreibung der in die Untersuchung eingestellten Varianten zur Straßenbahnnetzerweiterung 13

5.1 Netzerweiterung durch Verlängerung der Linie 4 aus Richtung Norden (Varianten A1 – A3)
5.2 Netzerweiterung durch Verlängerung der Linie 2 aus Richtung Süden (Varianten B1 – B6)

6. Darstellung des Beteiligungsverfahren 15

6.1 öffentliche Informationsveranstaltung
6.2 Bürgerwerkstatt
6.3 Bürgerforum

7. Arbeitsgruppe BUS 21

8. Arbeitsgruppe MOBILITÄT KLINIK 25

9. Ergebnisse und Schlussfolgerungen 27

1. Untersuchungsanlass

Anfang der 1990er Jahre wurde die richtungsweisende Entscheidung getroffen, auf den landwirtschaftlichen Nutzflächen in Leipzig-Probstheida zwischen Stötteritz im Norden und Meusdorf im Süden einerseits Wohnbauflächen zu entwickeln und andererseits ein Medizinisch-wissenschaftliches-Zentrum für die mitteldeutschen Bundesländer zu errichten. Auf der Grundlage des Rahmenplanes von 1994 wurde nördlich der Russenstraße mit der Errichtung von Kliniken und dazugehörenden Einrichtungen begonnen. In der Folge entstand ein moderner und international renommierter Medizinstandort mit insgesamt drei Kliniken, der kontinuierlich an die Erfordernisse modernster Klinikstandorte angepasst und weiterentwickelt wird. Mit den Ergebnissen des 2012 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbes steht ein Grundkonzept für die Umsetzung der Ausbauziele, zu denen sich auch der neue Träger des Kinikstandortes bekennt, zur Verfügung. Gegenwärtig ist die Ansiedlung des als Cardio Leipzig Innovationszentrum (CLI) bezeichneten Forschungscampus am Klinikstandort geplant.

Parallel zu der Entwicklung im Norden wurden auf der Grundlage des Rahmenplanes Probstheida-Curschmannstraße von 1995 die Flächen südlich der Russenstraße für den Wohnungsbau planerisch vorbereitet und in einzelnen Bauabschnitten umgesetzt. Seit 1995 sind in dem als „Sonnenpark“ bezeichneten Gebiet etwa 1.600 Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau und als Einfamilienhäuser entstanden.

Die Entwicklung des Klinikstandortes und die Umsetzung der Wohnungsbauvorhaben haben zu einem neuen städtebaulichen Gefüge geführt, das jedoch in Teilen von den ursprünglich verfolgten Zielen abweicht und daher einer Überprüfung bedarf. Dabei geht es vor allem um eine Erweiterung des bestehenden Straßenbahn-Streckennetzes im Leipziger Südosten mit dem Ziel, die Anbindung des Klinikgeländes und der neu entstandenen Wohngebiete im „Sonnenpark“ an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu verbessern.

In der bisherigen Planung war eine Anbindung des Klinikgeländes durch eine Verlängerung der heutigen Straßenbahnlinie 4 von Norden her vorgesehen. Diese Variante ist Bestandteil des aus der Mitte der 1990er Jahre stammenden Rahmenplanes zum Medizinisch-wissenschaftlichen-Zentrums und ist im noch wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Leipzig dargestellt. Sie beruht vor allem auf der ursprünglich geplanten Weiterentwicklung des Klinikstandortes in Richtung Norden. Mittlerweile wurde diese Entwicklungsstrategie aufgegeben, eine Erweiterung ist nunmehr nur in östliche Richtung vorgesehen.

Aufgrund der geplanten Klinikerweiterung, der weitestgehend abgeschlossenen Wohnbebauung im „Sonnenpark“ sowie des erfolgten Ausbaus der Prager Straße mit Stadtbahntrasse soll zusätzlich zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 auch eine Verkehrsanbindung aus Süden näher betrachtet werden. Dazu wurden von der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH, Bürgern und der Stadtverwaltung verschiedene Varianten vorgeschlagen und untersucht.

Von diesen neuen Überlegungen sind die Anwohner und die Akteure im Gebiet mit ihren jeweiligen Interessenlagen unterschiedlich stark betroffen. Dies offenbarte sich in der großen Resonanz auf die Ideen zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes im gesamten Leipziger Südosten. Gegner wie Befürworter einzelner Trassenvarianten hatten und haben sich zum Teil in Bürgerinitiativen organisiert. Unisono wird von allen jedoch betont, dass eine Veränderung der bestehenden Situation, gerade zur Erschließung des Klinikstandortes notwendig und geboten ist.

Oben: geplante Gebietsentwicklung 1994/1995 – Übersicht der Rahmenpläne
Quelle:Stadt Leipzig

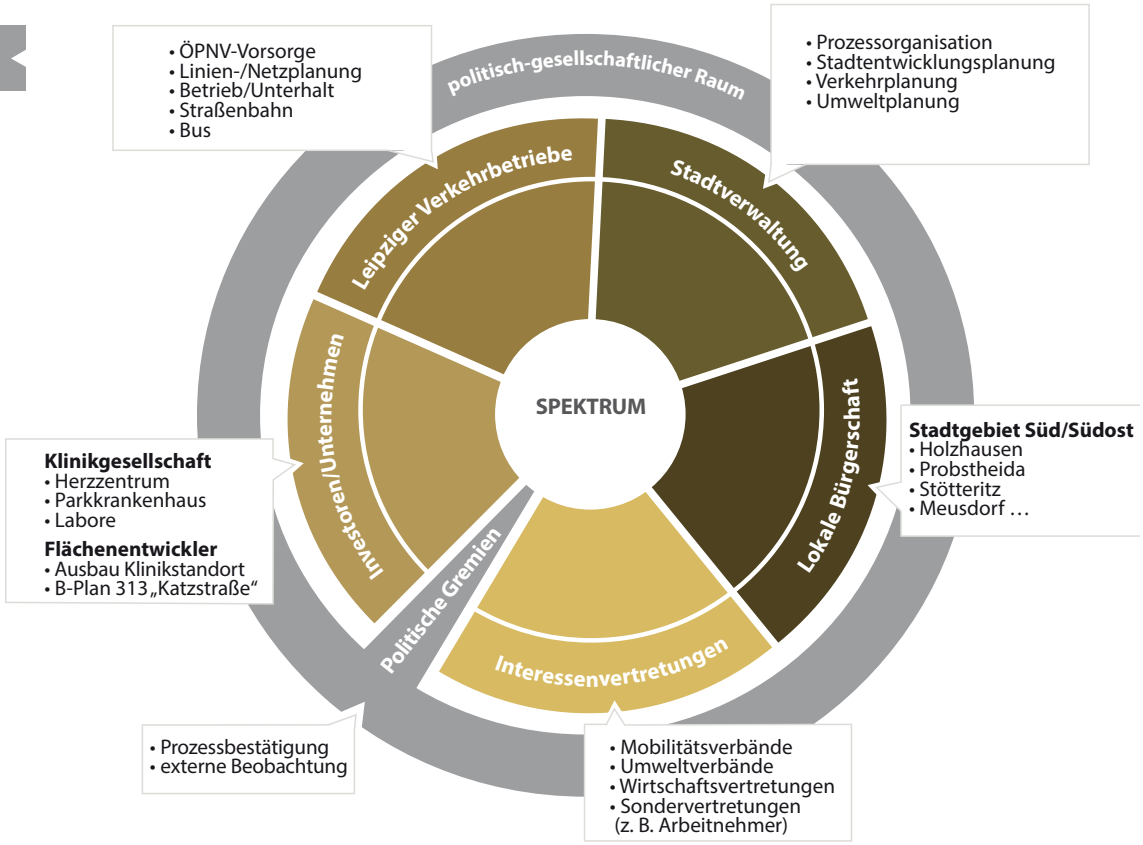
Unten: Luftbild 2013 mit geplanter Erweiterung Klinikstandort
Quelle:Stadt Leipzig

2. Beteiligungsverfahren

Unten: Grafik zum Beteiligungsverfahren
Quelle:Stadt Leipzig

Aufgrund der vielfältigen und teils widersprüchlichen Interessenlagen der betroffenen Anwohner war die Frage der Trasseneinordnung frühzeitig transparent und nachvollziehbar darzustellen und ergebnisoffen zu diskutieren. Im Hinblick auf die zu treffenden weitreichenden Entscheidungen und den damit verbundenen Auswirkungen auf die unterschiedlichen Interessenlagen der Betroffenen in den am stärksten berührten Ortsteilen Stötteritz und Probstheida erfolgte der Beteiligungsprozess daher in einem dreistufigen Verfahren mit Stadtverwaltung, Verkehrsunternehmen, örtlichen Akteuren und gesamtstädtischen Interessenvertretern.

BETEILIGUNGSVERFAHREN



Ziel war es, die verschiedenen Interessenlagen der örtlichen Akteure aufzunehmen und darauf aufbauend gemeinsam mit ihnen Präferenzen für die bestmögliche(n) Variante(n) der Trassenführung und daraus entstehende Handlungsschwerpunkte herauszuarbeiten. In Anlehnung an bereits durchgeführte Beteiligungsverfahren, z. B. zum Bayerischen Bahnhof oder zum Mittleren Ring Südost, war das Beteiligungsverfahren wie folgt aufgebaut:

Öffentliche Infoveranstaltung

17.10.2013 – Abendveranstaltung
(Aula des Humboldt-Gymnasiums)

- Darstellung der Notwendigkeit einer Diskussion um die Verkehrserschließung im Gebiet mit
  Fokus auf die Straßenbahn-Netzerweiterung und Erläuterung des zeitlichen Horizontes
- Darstellung der bisherigen Arbeitsschritte und
  Ergebnisse vorliegender Untersuchungen zu den vorgeschlagenen Trassenvarianten
- Darlegung von fachlichen Entscheidungsrestriktionen
- Aufnahme von Rückfragen und Beiträgen aus dem Teilnehmerkreis

Bürgerwerkstatt

16.11.2013 – ganztägiger Workshop
(Nikolai-Gymnasium)

im Plenum mit allen Teilnehmern:

- Vorstellung der aufbereiteten Ergebnisse der Auftaktveranstaltung
- gemeinsame Erarbeitung von Fragestellungen für die (verbleibenden) Trassenvarianten

in drei Arbeitsgruppen (AG):

- Themenarbeit in moderierten, fachlich begleiteten Kleingruppen an Hand der formulierten Fragestellungen im Plenum mit allen Teilnehmern:
- Vorstellung der Ergebnisse aus den Kleingruppen
- gemeinsames Formulieren der Handlungsschwerpunkte und der präferierten Trassenvarianten
- Vereinbarung über die nächsten Schritte und den Zeitplan

Öffentliches Bürgerforum

23.01.2014 – Abendveranstaltung
(Festsaal im Neuen Rathaus)

- Vorstellung der Ergebnisse aus der Bürgerwerkstatt
- Vorstellung der nächsten Schritte und des Zeitplans

Über den geplanten Ablauf des Beteiligungsverfahrens wurden sowohl der Fachausschuss Stadtentwicklung und Bau am 09.07.2013 wie auch der Stadtbezirksbeirat Südost am 08.10.2013 informiert.

Insgesamt hat dieses dreistufige Bürgerbeteiligungsverfahren ein großes Interesse hervorgerufen. Die unterschiedlichen Veranstaltungen und Gremien waren durch ein hohes Maß an Mitwirkung, insbesondere unter Beteiligung der Anwohner, der Vertreter des Klinikbetreibers aber auch gesamtstädtischer Interessenvertreter geprägt. Im Beteiligungsverfahren wurden die eingebrachten Vorschläge öffentlich diskutiert, eingegrenzt und gemeinsam ein tragbarer Vorschlag für die weitere Vorgehensweise entwickelt.

Hervorgehoben werden muss die Bereitschaft aller Beteiligten im laufenden Beteiligungsprozess auch die anderen Verkehrsarten in den Fokus der Untersuchung zu nehmen und in die entsprechenden Konzepte einzubinden.

3. Rahmenbedingungen

3.1 Gesamtstadt

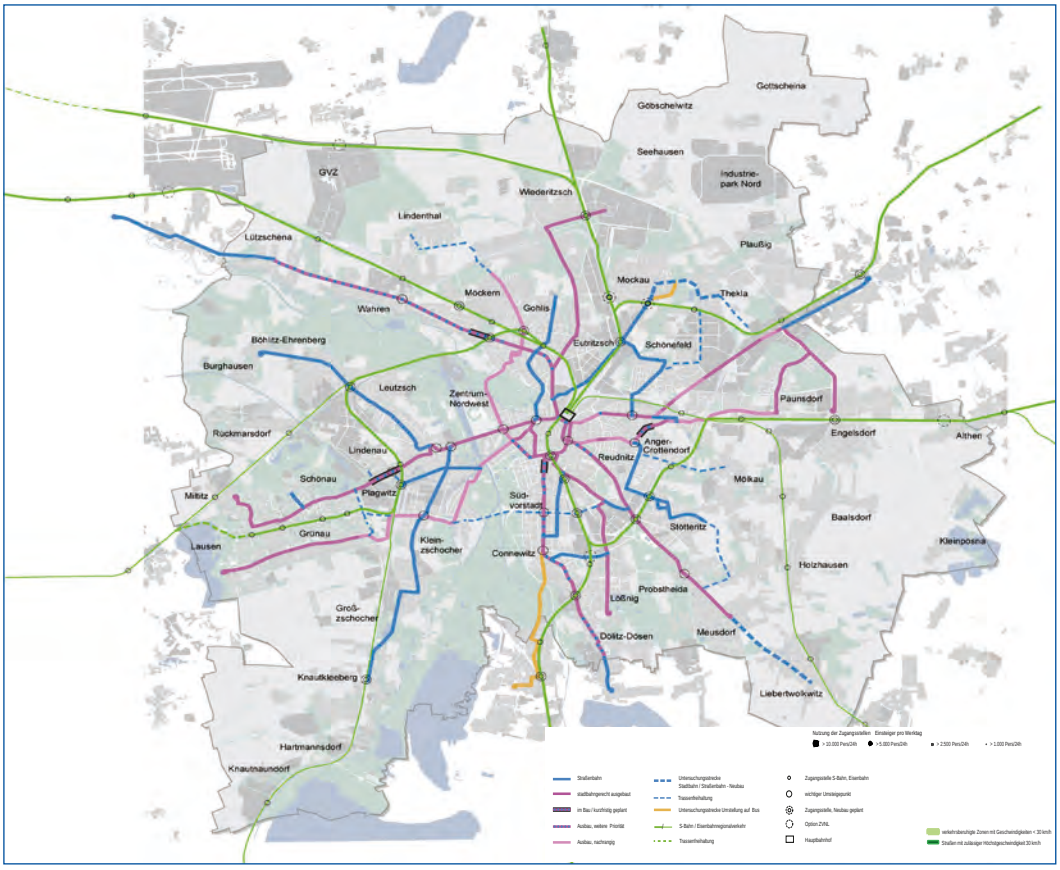
Unten: Karte Schienengebundener Personennahverkehr Bestand 1/2014 und Planung
Quelle:Stadt Leipzig

Die Stadt Leipzig hat sich in den vergangenen Jahren kontinuierlich um eine nachhaltige, sozial wie ökologisch verantwortungsbewusste Verkehrspolitik bemüht. Leitbild dieser Entwicklung waren und sind der Stadtentwicklungsplan (STEP) „Verkehr und öffentlicher Raum“ sowie die „Umweltqualitätsziele und Standards der Stadt Leipzig“. Ein entsprechender Schwerpunkt ist die Erhöhung des Anteils der umweltverträglichen Verkehrsmittel (Umweltverbund) aus nicht motorisierten Verkehrsträgern und öffentlichen Verkehrsmitteln.

In diesem Zusammenhang ist den nachfolgenden wesentlichen gesamtstädtischen Zielstellungen eine besondere Bedeutung beizumessen:

- Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Modal Split
- Reduzierung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV)
- Verringerung des Schadstoffausstoßes
- Verbesserung des ÖPNV-Angebots (Streckenausbau, City-Tunnel)

Weitergehend entspricht die Planung auch den grundsätzlichen Zielen des Luftreinhalteplans, des Lärmaktionsplans und dem Energie- und Klimaschutzprogramm der Stadt Leipzig. Die Bemühungen zur Erreichung dieser Ziele haben bereits Früchte getragen. So stiegen die Anteile des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV am gesamten Verkehrsaufkommen (Modal Split) in den letzten Jahren spürbar an, so dass heute der Anteil des sogenannten „Umweltverbundes“ den des MIV deutlich übersteigt.

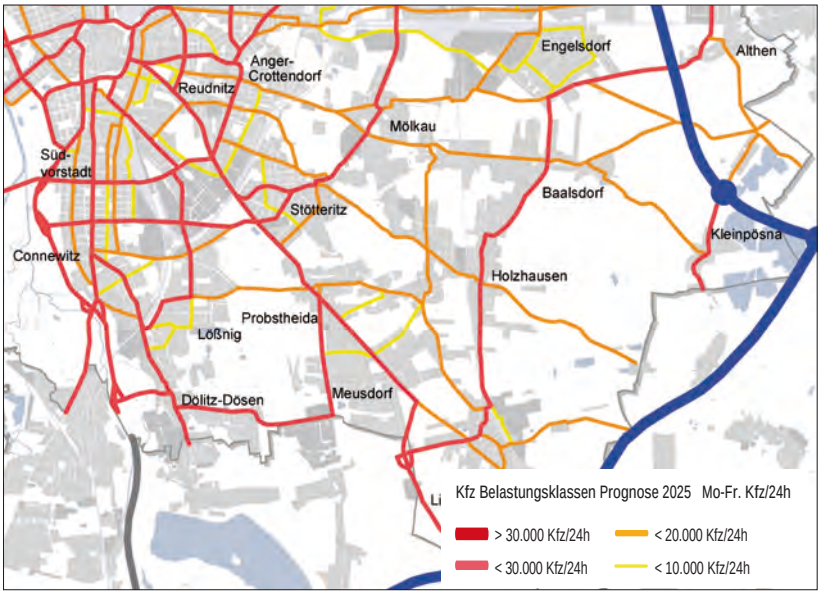


3.2 Teilraum

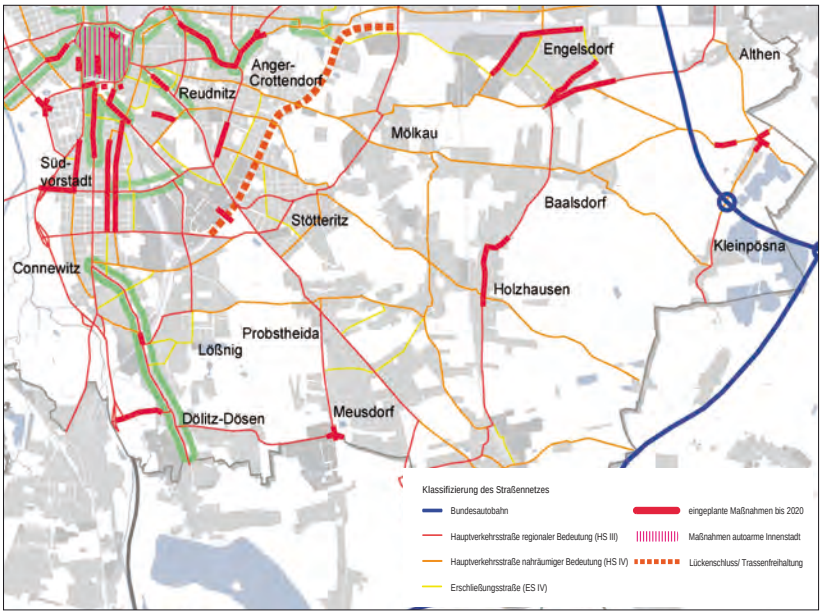
Mit der langfristig angestrebten Straßenbahnnetzerweiterung soll im Gebiet

- die ÖPNV-Anbindung für die Wohngebiete im Umfeld der Russenstraße verbessert werden, insbesondere sollen Umsteigebeziehungen verringert und eine Beschleunigung der Fahrzeiten zum Stadtzentrum erreicht werden
- der mit der Erweiterung des Klinikstandortes einhergehenden Zunahme des MIV und in der Folge erhöhten Lärmemissionen auf den Hauptzufahrtsstraßen (Strümpellstraße, Franzosenallee) zum Klinikgelände entgegengewirkt werden und
- eine Reduzierung der notwendigen Stellplatzflächen im Klinikgelände erreicht werden.

Insgesamt soll eine leistungsfähige, zukunftsweisende und nachhaltige Verkehrserschließung gesichert und gewährleistet werden, die den Bedürfnissen der heutigen, insbesondere jedoch auch künftigen Generationen entspricht. Neben der langfristig angestrebten Erweiterung des Straßenbahnnetzes sollen auch kurz- und mittelfristige Maßnahmen untersucht werden.



Oben: Straßenhauptnetz - Zielplanung 2025
Quelle: Stadt Leipzig



Unten: Motorisierter Individualverkehr - Planung
Quelle: Stadt Leipzig

4. Verkehrssituation

4.1 Bestand

Derzeit verkehrt zwischen dem Klinikstandort und dem zentralen Umsteigepunkt im Ortskern von Probstheida die Buslinie 76 im 20-Minuten-Takt. Umsteigebeziehungen von der Linie 76 bestehen zu den Buslinien 75, 79, 108 und 141 sowie in die Straßenbahnlinien 15 und 2 (nur im Berufsverkehr).
Mit dem heutigen Angebot im Bereich des ÖPNV kann lediglich ein ÖPNV-Anteil von 6 Prozent an allen Verkehrsmittelanteilen (Modal Split) am Klinikstandort erreicht werden. Dem gegenüber steht ein sehr hoher Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie die vergleichsweise niedrigen Anteile des Fuß- und Radverkehrs.

Dieser im gesamtstädtischen Vergleich außerordentlich niedrige ÖPNV-Anteil ist in erster Linie auf das notwendige, von Nutzern jedoch als beschwerlich wahrgenommene Umsteigeerfordernis Bus/Straßenbahn zurückzuführen. Zusätzlich erschwerend wirken die unterschiedlichen Taktungen von Bus und Straßenbahn.

In Bezug auf den MIV ergeben sich schon heute zu den Zeiten des Schichtwechsels verkehrsorganisatorische Engpässe an einzelnen Knotenpunkten. Insbesondere am Knotenpunkt Prager Straße/Nieritzstraße, der wichtigsten Zufahrt zum Herzzentrum besonders für Rettungsfahrzeuge, entstehen in den Spitzenstunden Rückstaus und damit längere Wartezeiten.

Im gesamten Klinikgebiet stehen derzeit etwa 1.200 Parkplätze zur Verfügung. Die Anzahl übersteigt die im Sinne der gesetzlichen Regelwerke nachzuweisende Mindestanzahl von Stellplätzen für die vorhandenen Nutzungen um mehr als 450. Dennoch ist das häufige wilde Parken auf Gehwegen und Randflächen ein Indikator für eine Vollauslastung der vorhandenen Stellplätze. Insbesondere in der Zeit zwischen 13.30 Uhr und 15.30 Uhr, wenn die Mitarbeiter der verschiedenen Schichten zeitgleich in den Kliniken sind, herrschen teils chaotische Zustände auf den zur Verfügung stehenden Parkflächen, da der Bedarf höher ist als der vorhandene Bestand.

Links: Luftbild mit derzeit bestehenden Linien und Haltestellen
Quelle:Stadt Leipzig

Rechts oben: Parken am Klinikum
Quelle:Klinikum

Rechts unten: Parken in der Russenstraße und der Trendelenburgstraße
Quelle:Stadt Leipzig

4.2 Prognose

Mit dem Ausbau des Herzzentrums in Probstheida wird in der Endstufe mehr als eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens prognostiziert.

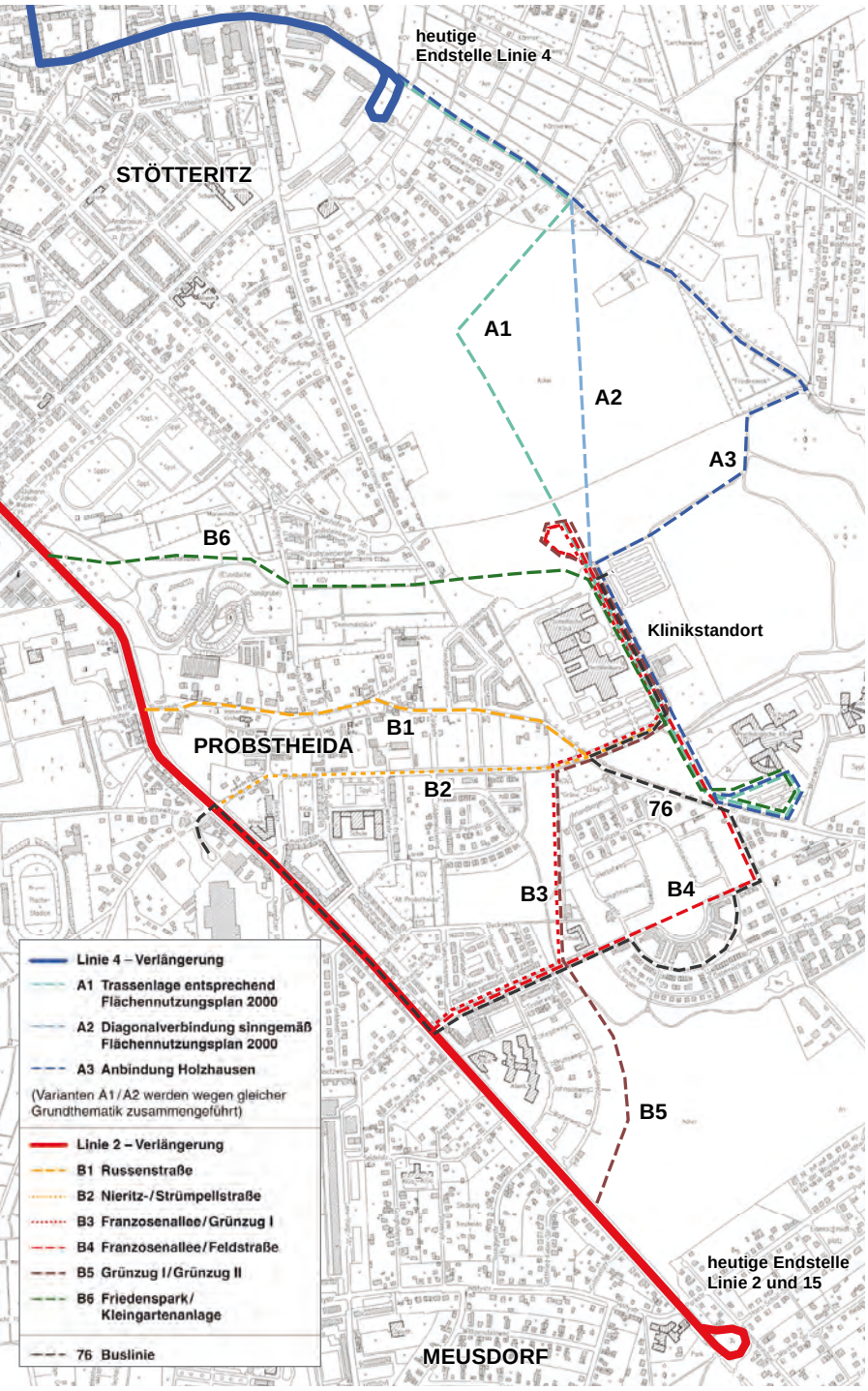
Bei einem gleichbleibenden ÖPNV-Anteil würde entsprechend der Prognose des Verkehrsgutachtens das Kfz-Verkehrsaufkommen bspw. in der Strümpellstraße um ca. 44 Prozent und in der Franzosenallee um ca. 17 Prozent steigen. Das steigende Kfz-Verkehrsaufkommen könnte durch Umbaumaßnahmen z. B. am Knoten Prager Straße/Nieritzstraße bewältigt werden, etwa durch die Herstellung eines zusätzlichen Rechtsabbiegestreifens in der Zufahrt Nieritzstraße und durch eine Anpassung der Signalsteuerung - oder es müssten höhere Verkehrsanteile auf den Umweltverbund (zu Fuß gehen, Radfahren, ÖPNV) verlagert werden.

Mit der Umsetzung der Ausbauziele für den Klinikstandort würden auf Basis heutiger Bedarfsannahmen ca. 2.150 Stellplätze im gesamten Klinikgebiet notwendig werden. In dem Masterplan zur Klinikerweiterung sind dafür drei Parkhäuser mit der entsprechenden Kapazität ausgewiesen. Gleichwohl besteht zwischen der Stadtverwaltung und dem Klinikbetreiber dahingehend Einigkeit, durch entsprechende Maßnahmen die Zahl der zusätzlich erforderlichen Stellplätze im Klinikgebiet nach Möglichkeit zu minimieren und andere Verkehrsmittel zu attraktivieren.

In diesem Sinne und mit Blick auf die Bemühungen um eine nachhaltige, sozial wie ökologisch verantwortungsbewusste Verkehrspolitik bedarf es insgesamt einer Verbesserung der Erschließung des Klinikgeländes durch alternative Verkehrsarten. Nur so kann einem weiteren Anstieg der Verkehrsbelastung in den angrenzenden Ortsteilen entgegengewirkt werden. Neben einer langfristig geplanten Straßenbahnanbindung kann dies kurzfristig z. B. durch eine Optimierung der Busanbindung und durch eine Verbesserung der Anbindung des Klinikgeländes an das Rad- und Fußwegenetz erfolgen. Zwar ist auch dann noch im Vergleich zum jetzigen Zustand mit einer Erhöhung des Kfz-Verkehrs zu rechnen, jedoch wären im Kfz-Bereich z. B. für Knotenanpassungen weniger Maßnahmen notwendig.

In den bisherigen Berechnungsmodellen ist mit der angedachten Realisierung einer Straßenbahntrasse künftig im Bereich Probstheida und Herzzentrum ein ÖPNV-Anteil von ca. 11 Prozent erreichbar. Dieser Anteil kann, wie Beispiele anderer vergleichbarer Standorte zeigen, durch Maßnahmen wie der Verknappung von Stellplatzangeboten oder der Bewirtschaftung vorhandener Flächen deutlich gesteigert werden.

5. Beschreibung der in die Untersuchung eingestellten Varianten zur Straßenbahnnetzerweiterung



Oben: Übersicht der Trassenvarianten, Quelle:Stadt Leipzig

Aufgrund der Lage des Gebietes zwischen zwei vorhandenen Straßenbahnlinien war eine Überprüfung der Anbindung des Klinikstandortes über unterschiedliche Varianten, d. h. aus nördlicher und aus südlicher Richtung möglich. Grundsätzlich können die Trassenvarianten hinsichtlich ihrer Anknüpfungspunkte über die Linie 4 aus Norden bzw. die Linien 2 und 15 aus Süden unterschieden werden. Innerhalb dieser beiden Varianten gibt es lagespezifische Unterscheidungen, die zum einen von der Absicht getragen sind, die verschiedenen Verkehrsarten in bestehenden Straßen zu bündeln und zum anderen auf die Vermeidung bzw. Reduzierung zusätzlicher Lärmbelästigungen für die Anwohner zielen. Durch die öffentliche Diskussion der insgesamt neun Streckenvarianten konnte gewährleistet werden, dass eine fundierte und hinsichtlich ihrer Annahmen und Schlussfolgerungen nachvollziehbare Entscheidung zugunsten einer oder mehrerer Varianten getroffen wird.

Die in die Untersuchung eingestellten Trassen wurden gemeinsam von der LVB GmbH und der Stadtverwaltung erarbeitet und beinhalten zudem Vorschläge aus der Bürgerschaft. Zur Prüfung der nachfolgend aufgeführten Varianten wurden technische Vorplanungen erstellt sowie schalltechnische Untersuchungen durchgeführt. Darauf aufbauend wurden Aussagen zu

- allgemeinen Aspekten (z. B. Streckenlänge, Flächenverfügbarkeit),
- verkehrsplanerischen Aspekten (z. B. Betriebskonzepte, Fahrgastpotenziale, Nutzersicht),
- raumplanerischen Aspekten (z. B. Auswirkungen auf den Stadtraum),
- umweltplanerischen Aspekten (z. B. Auswirkungen auf die Landschaft, Immissionsschutz)

erarbeitet.

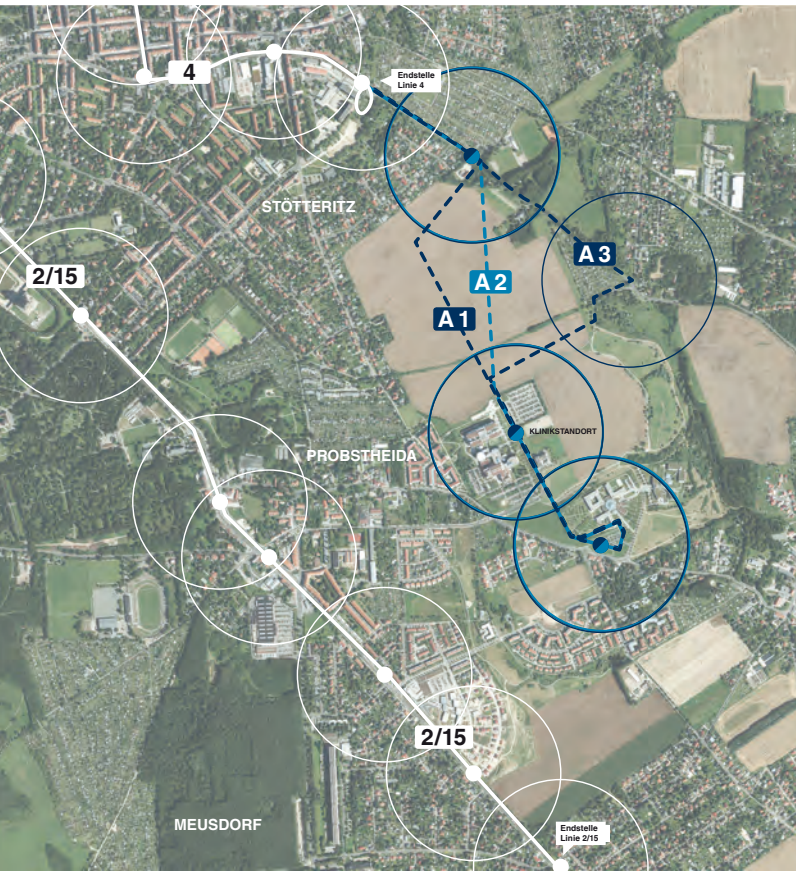
Ferner wurden seitens der LVB GmbH betriebswirtschaftliche Aspekte (z. B. Kosten, Fördermittel, Fahrzeugflotte) untersucht. Auf diesen Grundlagen konnten die unterschiedlichen Varianten beurteilt und verglichen werden.

5.1 Netzerweiterung durch Verlängerung der Linie 4 aus Norden (Varianten A1 – A3)

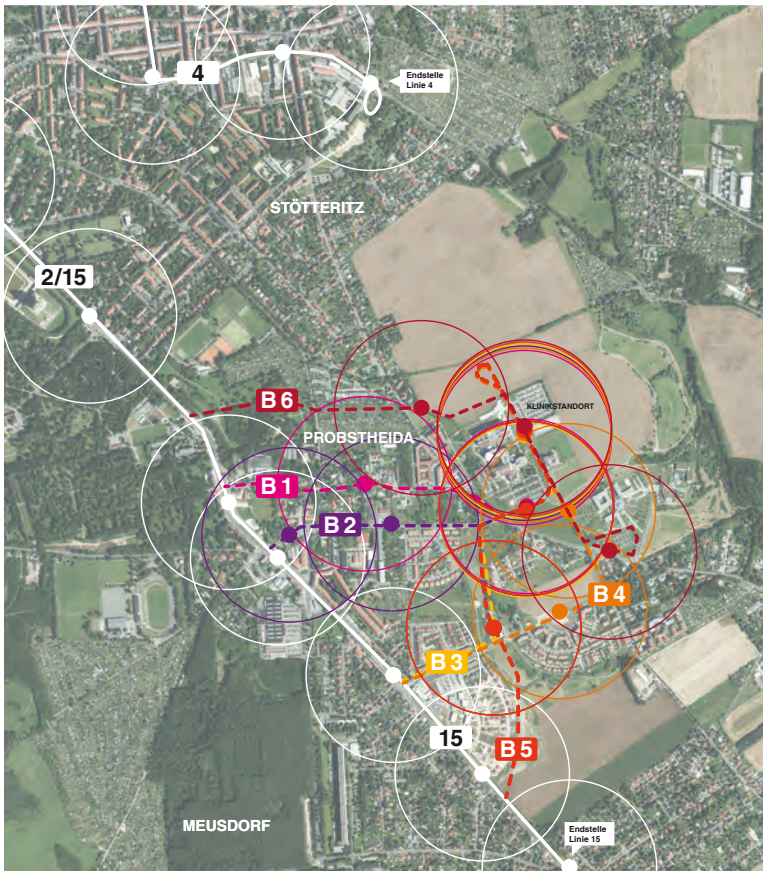
Ausgehend von der Endhaltestelle der Linie 4 in Stötteritz wurden drei Linienführungen diskutiert, die in einer Wendestelle südlich des Klinikstandortes enden. Diese nördliche Anbindung des Klinikstandortes entsprach mit Ausnahme der Variante A3 grundsätzlich der bereits im wirksamen FNP enthaltenen Trasse. Diese basiert auf der Rahmenkonzeption zum Medizinisch-wissenschaftlichen-Zentrum (MWZ) aus der Mitte der 1990er Jahre, wonach die nördlich des heutigen Klinikstandortes gelegenen Ackerflächen vollständig baulich entwickelt werden sollten. Ein solches Szenario ist langfristig jedoch nicht mehr Bestandteil der planerischen Konzepte. Infolge dessen werden im Rahmen der Fortschreibung des Flächennutzungsplanes die Bauflächen künftig als Flächen für Landwirtschaft dargestellt.

5.2 Netzerweiterung über die Linie 2 aus Süden (Varianten B1 – B6)

Ausgehend von den auf der Prager Straße verkehrenden Straßenbahnlinien 2 und 15 wurden insgesamt sechs Trassen diskutiert. Diese unterschieden sich insbesondere durch die gewählten Abzweigungen von der Prager Straße und den daraus resultierenden Auswirkungen. Mit Ausnahme der Variante B6 enden alle Linienführungen in einer Wendestelle nördlich des Klinikstandortes.



Links: Luftbild mit Varianten A1 – A3, Quelle:Stadt Leipzig



Rechts: Luftbild mit Varianten B1 – B6, Quelle:Stadt Leipzig

6. Durchführung des Beteiligungsverfahrens

6.1 Infoveranstaltung

Unten: Fotos aus der Infoveranstaltung am 17.10.2013
Quelle: Stadt Leipzig

Mit einer Bürgerinformation am 17.10.2013 in der Aula des Humboldt-Gymnasiums begann das Beteiligungsverfahren zur Straßenbahnnetzerweiterung im Leipziger Südosten. Mehr als 300 Bürger nutzten die Möglichkeit sich bereits ab 17.00 Uhr über die insgesamt neun vorgeschlagenen Trassenvarianten zu informieren, bevor dann ab 18.00 Uhr die Veranstaltung mit einer Einführung durch die Bürgermeisterin für Stadtentwicklung und Bau, Frau Dubrau begann. Daran knüpfte sich die Vorstellung der neun Trassenvarianten mit ihren spezifischen Merkmalen und Fragestellungen an. Insbesondere wurde hierbei die Verhältnismäßigkeit der Auswirkungen in den Vordergrund gestellt.

Nach der Einführung und der Information zu den einzelnen Trassenvarianten wurde die Erweiterung der Straßenbahn im Podium diskutiert. Martin Jonas (Rhön-Klinikum AG), Ronald Juhrs (LVB GmbH), Matthias Reichmuth (VCD), Jochem Lunebach (Stadtplanungsamt), sowie die Stadtbezirksbeiräte Maren Müller, Karl-Heinz Pfeiffer und Clemens Meinhardt legten ihre Perspektive zum Thema dar und standen für Fragen aus dem Publikum zur Verfügung.

Im Ergebnis der Veranstaltung zeigte sich, dass es eine Vielzahl von Sichtweisen auf das kontrovers diskutierte Thema gibt und dies nur der erste Schritt in dem Beteiligungsverfahren war: Eine favorisierte Lösung zeichnete sich nicht ab.

In der Veranstaltung nutzten etwa 60 Anwesende die Gelegenheit, sich für die Teilnahme an der Bürgerwerkstatt im November anzumelden.

Planausschnitt

Ausstellung

Podiumsdisskusion

Bürgerhinweise

6.2 Bürgerwerkstatt

Im Rahmen der Bürgerwerkstatt am 16.11.2013 in der Mehrzweckhalle der Neuen Nikolaischule in Stötteritz wurden die neun Trassenvarianten, die am 17.10.2013 vorgestellt worden waren, einen Tag lang mit den Anwohnern, gesamtstädtischen Interessenvertretern, den Vertretern der verschiedenen Bürgerinitiativen, dem Klinikbetreiber sowie der Stadtverwaltung und den Leipziger Verkehrsbetrieben (LVB) intensiv diskutiert. Insgesamt nahmen an der Bürgerwerkstatt 55 Personen, davon 37 Anwohner, Anlieger und Interessenvertreter teil.

Im Vorfeld der Bürgerwerkstatt wurde sowohl auf der öffentlichen Informationsveranstaltung im Oktober als auch im Internet auf die Möglichkeit einer Beteiligung hingewiesen. Aufgrund der zahlreichen Anmeldungen von Bürgern für diese Werkstatt erfolgte eine Auswahl der Teilnehmer nach den folgenden, vorab kommunizierten Kriterien:

1. Gebietsbezug: Alle Trassenvarianten sollen durch Vertreter/Anwohner ausgewogen repräsentiert werden
2. Ausgewogenheit der Interessenvertreter (keine Zweitvertreter von bereits vertretenen Institutionen/Bürgerinitiativen)
3. Geschlecht: Ausgewogenes Verhältnis weiblicher und männlicher Teilnehmer

Bezogen auf die oben genannten Kriterien überstieg die Zahl der Bewerber die vorhandenen freien Plätze. Aus diesem Grund wurde die Teilnahme im Beisein eines Vertreters des Stadtbezirksbeirats etwa 10 Tage vorher ausgelost.

Zum Auftakt der Bürgerwerkstatt fand eine Busrundfahrt statt, bei der die kritischen Punkte und räumlichen Zusammenhänge der jeweiligen Trassenvarianten vor Ort aufgezeigt und verdeutlicht wurden.

Zu Beginn der ersten Arbeitsphase der Werkstatt wurde im Plenum eine intensive Auseinandersetzung zu den Trassenvarianten geführt. Die Anwesenden nutzten diese Gelegenheit, um ihre Argumente auszutauschen. Es zeichnete sich jedoch ab, dass vor allem seitens der anwesenden Bürgerinnen und Bürger der Wunsch bestand, eine Reduzierung der Varianten vorzunehmen, um die weitere Diskussion zielgerichtet führen zu können. Diesen Wunsch aufgreifend wurde die Aufnahme eines Haltungs-/Stimmungsbildes aus dem Teilnehmerkreis verabredet, das jedoch nicht als eine verbindliche Abstimmung im Sinne einer Entscheidung wirken sollte.

Unten links: Busrundfahrt zu Beginn der Bürgerwerkstatt
Quelle: Stadt Leipzig

Unten rechts: Auslosung der Teilnehmer für die Bürgerwerkstatt
Quelle: Stadt Leipzig

Oben: Abstimmung zum Ausschluss von Trassenvarianten
Quelle:Stadt Leipzig

Mit Blick auf die unterschiedlichen Interessenlagen wurde zudem vereinbart, dass neben der Wertung durch die Anwohner und Interessenvertreter zusätzlich und parallel ein Stimmungsbild der anwesenden Vertreter der Stadtverwaltung und der LVB aufgenommen werden soll. Es wurde verabredet, dass jeder Teilnehmer seine Wertung den Varianten zuordnet, die er nicht favorisiert, wobei jeder Teilnehmer für die Anbindung aus Norden max. zwei der drei Varianten und für die Anbindung aus Süden max. fünf der sechs Varianten aus der weiteren Diskussion ausschließen konnte.

Die Auswertung der beiden Stimmungsbilder zeigte, dass überwiegend eine Übereinstimmung zwischen den beiden „Gruppen“ bestand. Im Ergebnis konnte gemeinsam festgehalten werden, dass die Varianten A1, B1, B2, B3 und B5 im Rahmen dieser Werkstatt nicht weiter verfolgt werden sollten.

Als Hauptausschlussgründe wurden dafür vorgebracht:

- keine Zerschneidung von Landschaftsräumen
- keine Zerschneidung von erst geschaffenen Grünzügen
- keine Zerstörung des Dorfangers Probstheida wegen seines identitätsstiftenden Charakters
- eine weitere Belastung der Strümpellstraße ist nicht vertretbar

Die erste Arbeitsphase wurde mit dem Ergebnis abgeschlossen, dass für das weitere Vorgehen nur die Varianten A2/A3 und B4/B6 einer vertiefenden Prüfung in den Arbeitsgruppen unterzogen werden sollen.

Die vertiefende Diskussion in den drei moderierten Arbeitsgruppen erfolgte anhand einer zielgerichteten Auflistung von Pro-/Contra Aspekten für die verbliebenen Varianten A2 und A3 sowie B4 und B6. Hierbei wurden vorrangig die Argumente der Bürgerschaft und der Interessenvertreter aufgenommen, während die Vertreter der Verwaltung und der LVB die Diskussion durch fachliche Untersetzung begleiteten.

Nach der gemeinsamen Arbeitszeit in den Gruppen erfolgte eine Abschlusspräsentation der Ergebnisse im Plenum durch den Moderator und einen Teilnehmer der jeweiligen Arbeitsgruppe.

Am Ende der Bürgerwerkstatt kristallisierte sich heraus, dass trotz einer Vielzahl unterschiedlicher Interessen und Blickwinkel einige Trassenvarianten im Beteiligungsprozess nicht mehr verfolgt werden sollten und im Weiteren das gesamtstädtische Verkehrssystem im Stadtteil betrachtet werden muss.

Als Arbeitsergebnisse der Bürgerwerkstatt können festgehalten werden:

- Aufgrund der nicht abschätzbaren „Geschwindigkeit“ der Erweiterung des Klinikstandortes ist eine Stufenplanung notwendig. Es gilt, kurz- und mittelfristige Lösungen zur Verbesserung der Verkehrssituation zu finden.
- Als kurz- und mittelfristige Lösung zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Klinikstandortes sind Möglichkeiten einer optimierten Busanbindung zu prüfen und noch 2013 unter Teilnahme von interessierten Personen aus der Bürgerwerkstatt dazu eine Arbeitsgruppe einzuberufen.
- Die Stadtverwaltung, die LVB und das Klinikum wurden aufgefordert, ergänzende Lösungsansätze zur Verbesserung der Verkehrs- und Parkraumsituation für den Klinikstandort sowie für die angrenzenden Wohngebiete zu erarbeiten.

Auf Empfehlung der Bürgerwerkstatt soll sowohl eine A-Trasse von Norden als auch eine B-Trasse von Süden, von der Prager Straße aus, in der Stadtentwicklungsplanung berücksichtigt werden. Damit könnte langfristig auch eine durchgehende Straßenbahnerschließung von Stötteritz über Probstheida nach Meusdorf eingerichtet werden.

Rechts: Impressionen aus der Bürgerwerkstatt vom 16.11.2013
Quelle:Stadt Leipzig

VARIANTE A2
VARIANTE A3

6.3 Bürgerforum

Unten: verbleibende Trassenvarianten
Quelle:Stadt Leipzig

Nach der Bürgerwerkstatt im November 2013 hatten sich viele Leipzigerinnen und Leipziger zu den dort erreichten Ergebnissen geäußert. Hierbei wurde deutlich, dass sehr viele Anwohner größten Wert auf den Erhalt der Grünzüge, besonders im Bereich der Etzoldschen Sandgrube mit den angrenzenden Kleingartenanlagen legen. Sie sehen die Gefahr, dass durch die Realisierung einer Trasse in diesem Bereich wertvolle Erholungs- und Freizeitflächen für Probstheida verloren gehen könnten. Auch der in der Bürgerwerkstatt geforderte Ausbau der bestehenden Buslinie und die in einer ersten Sitzung besprochenen Gedankenskizzen zu möglichen alternativen Bustrassen wurden intensiv diskutiert.

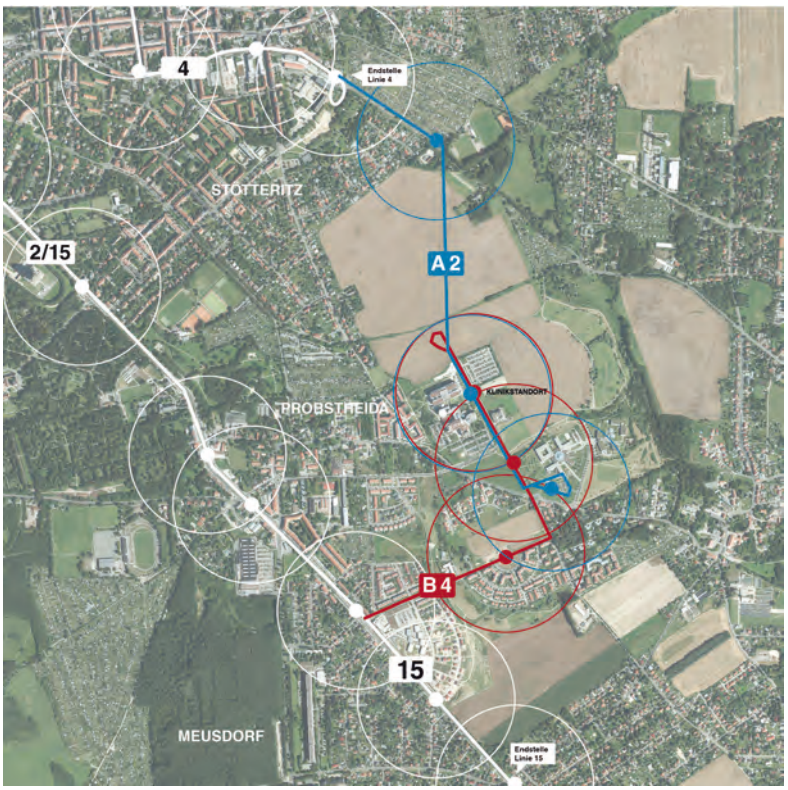
Im Bürgerforum am 23.01.2014 im Festsaal des Neuen Rathauses wurden den etwa 300 Anwesenden die Resultate der Bürgerwerkstatt sowie der Stand des Arbeitsprozesses dargelegt. Nach der Eröffnung der Veranstaltung durch die Bürgermeisterin für Stadtentwicklung und Bau, Frau Dubrau, berichteten Teilnehmer über ihre persönlichen Wahrnehmungen aus der Mitarbeit in der Bürgerwerkstatt und den zwischenzeitlich ins Leben gerufenen Arbeitsgruppen BUS und MOBILITÄT KLINIK. Diese Berichte wurden durch die Vertreter der Verwaltung, der LVB GmbH und des Klinikbetreibers mit Erläuterung der aus dem bisherigen Verfahren gezogenen Rückschlüsse und erreichten Arbeitsstände ergänzt.

Entgegen den ursprünglichen Zielen, die nur auf eine Auswahl der bestmöglichen Variante(n) für die Trassenführung einer Straßenbahnlinie ausgerichtet waren, wurde im Ergebnis des Beteiligungsverfahrens der Untersuchungsansatz ausgeweitet und auf das gesamte Verkehrssystem im Stadtteil Südost ausgerichtet.

Zusammenfassend wurde als Ergebnis der Beteiligungs- und Arbeitsprozesse für die einzelnen Verkehrsarten und Themenschwerpunkte Folgendes formuliert:

ÖPNV-Anbindung des Klinikstandortes und der Wohngebiete

- Trassensicherung für die Varianten A2 und B4, Wegfall der Varianten A3 und B6
- Fortführung der AG BUS (Erarbeitung einer Netzkonzeption in mehreren Stufen, kurz- und mittelfristige Umsetzung)



Verkehrs- und Parkraumsituation

- Minimierung der (prognostizierten) Erhöhung des Kfz-Verkehrs durch Förderung alternativer Verkehrsarten
- Umsetzung des Konzeptes zur Parkraumbewirtschaftung
- Einführung eines Jobtickets

Erreichbarkeit des Klinikstandortes für Radfahrer und Fußgänger

- Lückenschluss zu den angrenzenden Hauptradrouten
- Ergänzungen im bestehenden Fußwegenetz
- Verbesserung der Abstell- und Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder im Klinikgelände
- Idee einer Radschnellverbindung z. B. über die Naunhofer Straße

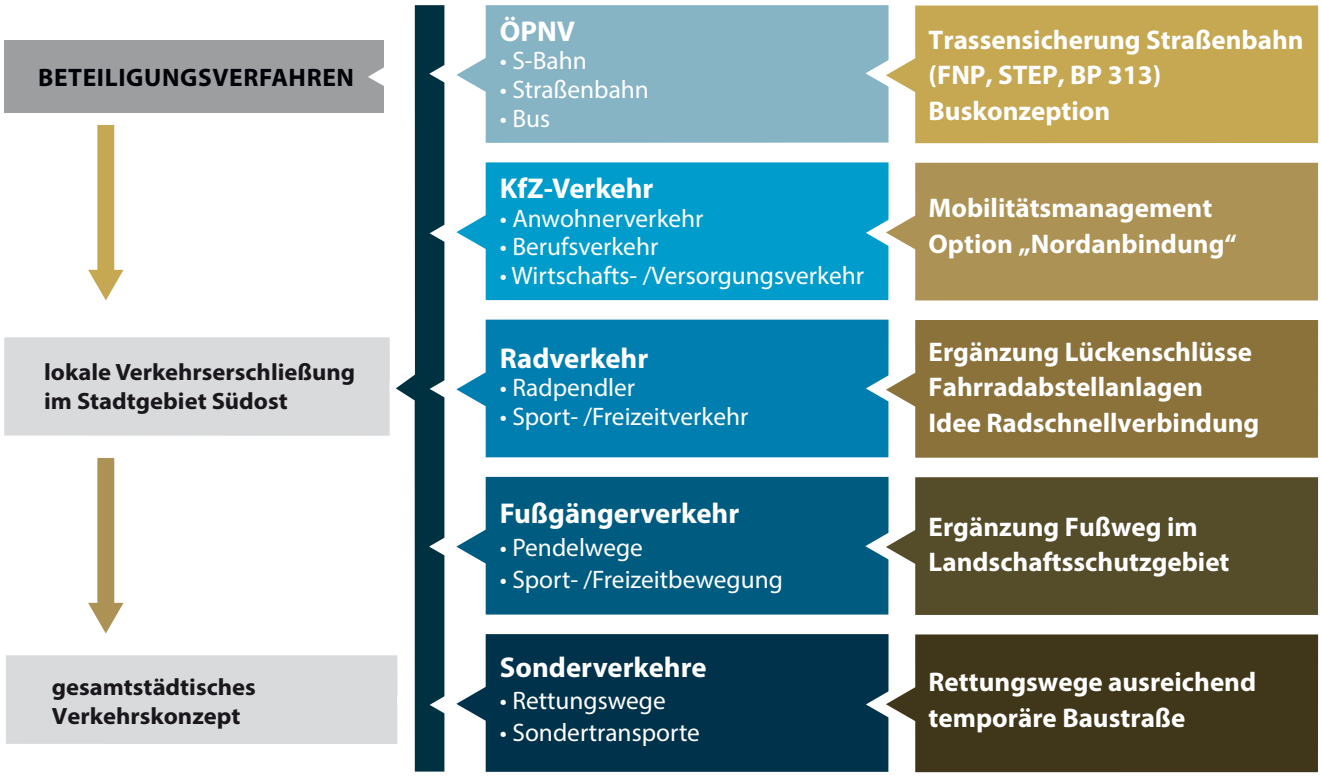
Sonderverkehr

- die Anbindung des Klinikstandortes an das bestehende Straßennetz ist auch ausreichend für Havariefälle
- Straßenanbindung in Richtung Norden gegenwärtig nicht erforderlich, bleibt jedoch in Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung im näheren Umfeld und den angrenzenden Ortsteilen eine Option für die Zukunft.

Im Anschluss an die Berichterstattung begann die Podiumsdiskussion. Nach deren Öffnung ins Publikum lagen die Schwerpunkte bei

- der stärkeren Berücksichtigung der problematischen Verkehrssituation in Stötteritz bezogen auf die teilweise von Anwohner aus Probstheida geforderte Straßenanbindung aus Richtung Norden sowie der diskutierten Führung der Buslinien
- der Bewertung der beabsichtigten Parkraumbewirtschaftung und deren (mögliche) Auswirkungen auf die angrenzenden Wohngebiete sowie der notwendigen Gleichzeitigkeit der Maßnahmen (Jobticket, Busanbindung, Parkraumbewirtschaftung)
- den zu ergreifenden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Strümpellstraße (Prüfung der Anordnung von Abschnitten mit Tempo-30)
- in der Berücksichtigung von schall- und erschütterungsmindernden Maßnahmen bezogen auf das Straßenbahnneubauvorhaben, insbesondere im Bereich der südlichen Franzosenallee.

Unten: Ergebnisse des Beteiligungsverfahren
Quelle:Stadt Leipzig



7. Arbeitsgruppe BUS

Unten: heutiges Busliniennetz
Grafik: LVB

Ausgehend von den Ergebnissen der Bürgerwerkstatt erfolgte in einem parallelen Arbeitsprozess die Prüfung kurzfristig realisierbarer Lösungsansätze für eine bessere Busanbindung des Klinikstandortes. Die Gründe dafür bestehen vor allem darin:

a) Über eine bessere Busanbindung soll vergleichsweise kurzfristig eine Verbesserung der ÖPNV-Erschließung herbeigeführt werden.
b) Vor der Herstellung und dem Betrieb einer Straßenbahntrasse sollen die Möglichkeiten einer verbesserten Buserschließung ausgeschöpft werden.
c) Die Stärke des Busnetzes, die im Vergleich zur Straßenbahn in der größeren Routenflexibilität liegt und auch andere Anbindungsmöglichkeiten bietet, soll ausgenutzt werden. (Stufenmodell)

Die Buslinie verkehrt heute alle 20 Minuten zwischen der Haltestelle Ortskern Probstheida, wo auch der Umstieg in die Straßenbahnlinien 15 bzw. 2 sowie in andere Buslinien möglich ist, und dem Klinikgelände. Die Anfahrt zum Klinikgelände und zurück erfolgt über Prager Straße, Franzosenallee, Schweizer Bogen, Feldstraße und Strümpellstraße.

Das erste Treffen der Arbeitsgruppe BUS fand am 18.12.2013 statt, wobei aufgrund der Entstehung dieser Arbeitsgruppe in dem ersten Treffen noch ein erhebliches Ungleichgewicht bei den Vertretern aus den verschiedenen Ortsteilen bestand.

In der Veranstaltung wurden zunächst 16 Varianten zu geänderten oder neu zu schaffenden Busrouten vorgestellt. Diese Varianten beruhen auf Vorschlägen von Bürgerinnen und Bürgern, die im Vorfeld des Treffens eingereicht worden waren oder die aus Internetforen (so z. B. Leipziger Nahverkehrsforum und Deutsches Architekturforum) stammen. Diese Diskussionsbeiträge wurden durch die LVB aufbereitet und in einer Präsentation vergleichbar dargestellt. Insbesondere wurden wesentliche Merkmale bzw. Vor- und Nachteile aus LVB-Sicht dargelegt.

Entsprechend ihrer wesentlichen Kriterien bzw. Präferenzen konnten die Varianten wie folgt zusammengefasst werden:

- Verdichtung der Linie 76 auf 10-Minuten-Takt
- Anbindung weiterer Stadtteile durch Verlängerung der Linie 74
- Buslinien parallel zur Straßenbahn in Richtung Reudnitz
- Verknüpfung der Linienführung Richtung Connewitz durch Verbinden der Buslinien 79/78 mit der Linie 74
- Verknüpfung Buslinien 74 und 75 (Liebertwolkwitz)
- Einbindung oder Verlängerung regionaler Buslinien (Wachau, Mölkau)

Aufgrund der kurzen Vorbereitungszeit verständigte man sich in der Arbeitsgruppe darauf, dass eine planerische Arbeitszeit notwendig ist, um unter den erarbeiteten Prämissen und Informationen die Vielzahl der Streckenführungen beurteilen zu können. Im Ergebnis des ersten Treffens ist keine Variante ausgeschieden, jedoch Ziele und Erwartungen formuliert, die eine Busanbindung zu erfüllen hat.

Ein zweites Treffen der Arbeitsgruppe fand am 11.02.2014 im Neuen Rathaus statt. Teilgenommen haben 23 Vertreter der Anwohner sowie sieben Vertreter von LVB und Verwaltung. Wie bereits in der Veranstaltung am 23.01.2014 angekündigt, wurde zur Gewährleistung der Arbeitsfähigkeit die Teilnehmerzahl begrenzt. Aufgrund der Zahl der Anmeldungen sowie der bereits gesetzten Teilnehmer (angemeldete Teilnehmer aus der Bürgerwerkstatt vom 16.11.2013) war es notwendig, erneut eine Auswahl im Losverfahren vorzunehmen, wobei das wesentliche Kriterium in der lokalen Ausgewogenheit, d.h. in der Parität der Vertreter aus Stötteritz und Probstheida lag.
Zunächst wurde die geplante Einführung der Parkraumbewirtschaftung am Klinikstandort und deren Auswirkungen auf die Beschäftigten sowie die angrenzenden Wohngebiete erörtert sowie Ergebnisse der Abstimmung zwischen Klinikbetreiber und LVB zur Auflage eines Jobtickets dargelegt. Neben der zeitgleichen Einführung der beiden Bausteine des Mobilitätsmanagements ist die Gewährleistung eines 10-min-Takt in den Stoßzeiten eine grundlegende Voraussetzung für das Jobticket. Die Umsetzung wird für das III. Quartal 2014 angestrebt.

Im Anschluss wurden die insgesamt 17 Varianten zur Busanbindung des Klinikstandortes, die grundsätzlich in zwei Gruppen eingeteilt werden können:

1. weiträumige Anbindung mit mehr Direktverbindungen für den Nutzer
2. kleinräumige Anbindung fast ohne Direktverbindungen für den Nutzer

in der Runde erörtert. Dies erfolgte anhand der durch die LVB erarbeiteten Bewertungsmatrix mit den fünf Kriterien: Betriebskosten, Investitionskosten, zusätzliche Fahrtmöglichkeiten, Erreichbarkeit Herzzentrum und Auswirkung auf bestehende Fahrbeziehungen.

Unten: erste Sitzung der AG BUS
Quelle:Stadt Leipzig

Unten links:
zweite Sitzung der AG BUS
Quelle:Stadt Leipzig

Am Ende des zweiten Treffens wurde einvernehmlich festgehalten, dass für eine kurzfristige Verbesserung der Anbindung des Klinikstandortes nur die Varianten geeignet sind, die eine kleinräumige Anbindung mit Umsteigebeziehungen beinhalten. Dies bedeutet, dass

- ausgehend von der heutigen Linie 76 diese eine engere Taktung (Variante 0) erhalten müsste oder
- die heutige Linie 76 beibehalten wird und zusätzlich die Linie 78 über die Strümpellstraße (Variante 1) eingerichtet wird oder
- die Linien 76 und 78 im gegenläufigen Ringverkehr (Variante 2) eingerichtet werden.

Nach Einschätzung der LVB ist es möglich, eine dieser Varianten bis zum geplanten Start der Parkraumbewirtschaftung am Klinikstandort einrichten zu können.

Für die mittelfristige Umsetzung konnte keine abschließende Empfehlung ausgesprochen werden. Um auch hier zu einem Abschluss zu kommen, wurde ein weiteres Treffen vereinbart.

Das dritte Treffen der Arbeitsgruppe fand am 08.04. 2014 ebenfalls im Neuen Rathaus unter Beteiligung von 17 Bürgern sowie 5 Vertretern von Verwaltung und LVB statt. In Fortführung des 2. Treffens wurden die dort vorgeschlagenen und diskutierten sowie zwei weitere Varianten durch die LVB nochmals bewertet und entsprechend ihrer Realisierungschancen in drei Gruppen eingeteilt.

Die Gruppen unterteilten sich in

- Varianten, die für eine kurzfristige Umsetzung in Frage kommen
- Varianten, die für eine mittelfristige Umsetzung in Frage kommen
- Varianten, die nicht weiterverfolgt werden

In der Diskussion wurden aus den insgesamt 19 Varianten, dem Vorschlag der LVB folgend, zunächst 8 Varianten ausgeschieden, die nicht weiter verfolgt werden sollen. Jene drei Varianten, die über die bestehende Baustraße bzw. eine neu zu errichtende Straße eine Anbindung von Stötteritz über die Holzhäuser Landstraße vorsahen, wurden nicht ausgeschieden sondern zusammengefasst und in die mittlere Kategorie unter Hinweis auf den bestehenden Dissens hinsichtlich der Eingriffe in das LSG, den Investitionsaufwand und die Verkehrsführung über neue Straßen verschoben. Unter Berücksichtigung dessen, sind in der Betrachtung dieser Varianten alternative Streckenführungen über bestehende öffentliche Straßen, z. B. Russenstraße – Mölkauer Straße zu prüfen.

Von der LVB waren weiterhin 6 Varianten vorgeschlagen, die für eine mittelfristige Umsetzung in Frage kommen würden. Dem Vorschlag folgend,

Unten rechts:
dritte Sitzung der AG BUS
Quelle:Stadt Leipzig

wurden vier Varianten in ihrer Einschätzung bestätigt und eine Variante in die erste Kategorie zur sofortigen Umsetzung verschoben. Für eine weitere Variante wurde dem Vorschlag der LVB nicht gefolgt. Dies soll nicht weiter verfolgt werden.

Für die sofortige Umsetzung waren aus Sicht der LVB zwei Varianten geeignet und entsprechend vorgeschlagen wurden. Dieser Vorschlag wurde bestätigt.

Im Ergebnis verblieben somit

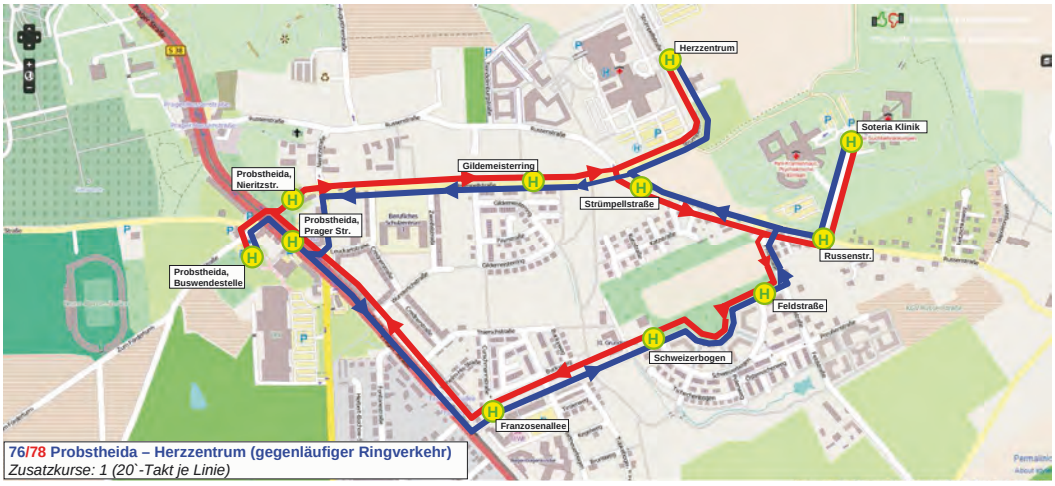
- 3 Varianten, die für eine kurzfristige Umsetzung in Frage kommen und
- 5 Varianten, die für eine mittelfristige Umsetzung in Frage kommen.

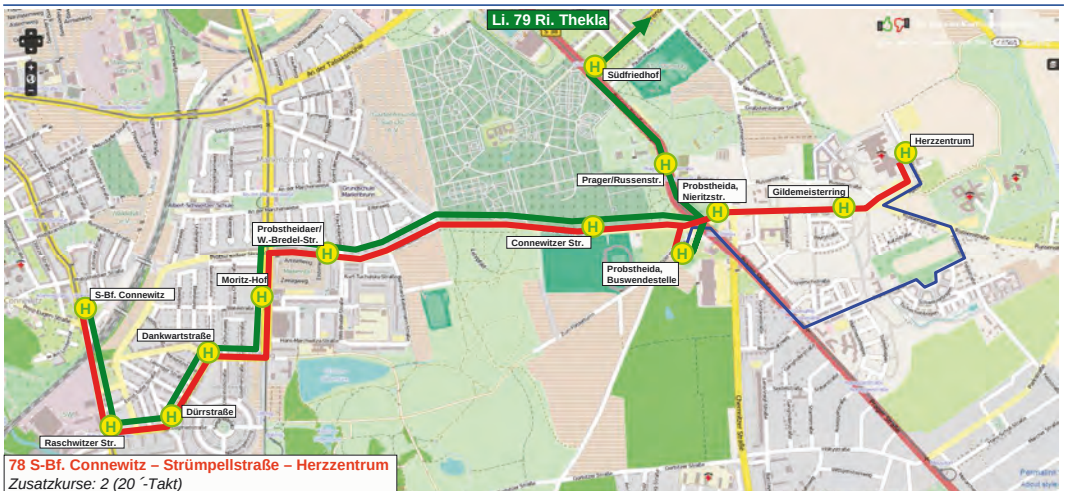
Unter der Maßgabe, dass es zu keiner Verschlechterung des Angebotes im Bereich des Sonnenparks kommen darf, wurden die Bürger um ein Stimmungsbild hinsichtlich der am ehesten für die kurzfristige Umsetzung geeignete Busroute gebeten. Hierbei gab es keinen eindeutigen Favoriten, jedoch ein geringes Übergewicht für die Variante mit einem gegenläufigen Ringverkehr der beiden Buslinien 76 und 78 (neu) über Strümpellstraße und Franzosenallee.

Die für eine mittelfristige Umsetzung geeigneten Varianten werden in Abhängigkeit von der Entwicklung des Klinikstandortes für die weitere Optimierung der ÖPNV-Anbindung durch die LVB zu gegebener Zeit untersucht.

Für die kurzfristig umsetzbaren Varianten erfolgt durch die LVB eine Feinplanung mit dem Ziel, eine dieser Varianten mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung im Klinikgelände, spätestens zum Fahrplanwechsel im Herbst 2014 in Betrieb zu nehmen.

Oben: Buskonzept, eine aus drei kurzfristig umsetzbaren Varianten, Grafik: LVB





Unten: Buskonzept, eine aus fünf mittelfristig umsetzbaren Varianten, Grafik: LVB

8. Arbeitsgruppe MOBILITÄT KLINIK

Unten: Mobilitätsmanagement Klinikum
Grafik: Stadt Leipzig

Auf Initiative der Klinikbetreiber fand am 15.01.2014 in der Herzklinik eine erste Sitzung der Arbeitsgruppe im Beisein von Vertretern des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC), der LVB GmbH und der Stadtverwaltung statt.

Ausgehend von den heute vorhandenen etwa 2.500 Arbeitsplätzen und deren in Abhängigkeit von der Entwicklung des Standortes zu erwartenden Verdoppelung besteht ein erhebliches Interesse an einer Begrenzung des durch den Klinikbetrieb hervorgerufenen Kfz-Verkehrs. Parallel zu den Untersuchungen für eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung wurden durch die Klinik Maßnahmen geprüft, die mit den Zielstellungen zur Begrenzung des Verkehrsaufkommens im Ortsteil Probstheida kongruent sind. Im Rahmen eines innerbetrieblichen Mobilitätsmanagements sollen – vorbehaltlich der Abstimmungen mit dem Betriebsrat – die nachfolgend aufgeführten Einzelmaßnahmen schrittweise in den Klinikbetrieb aufgenommen werden.

Parkraumbewirtschaftung

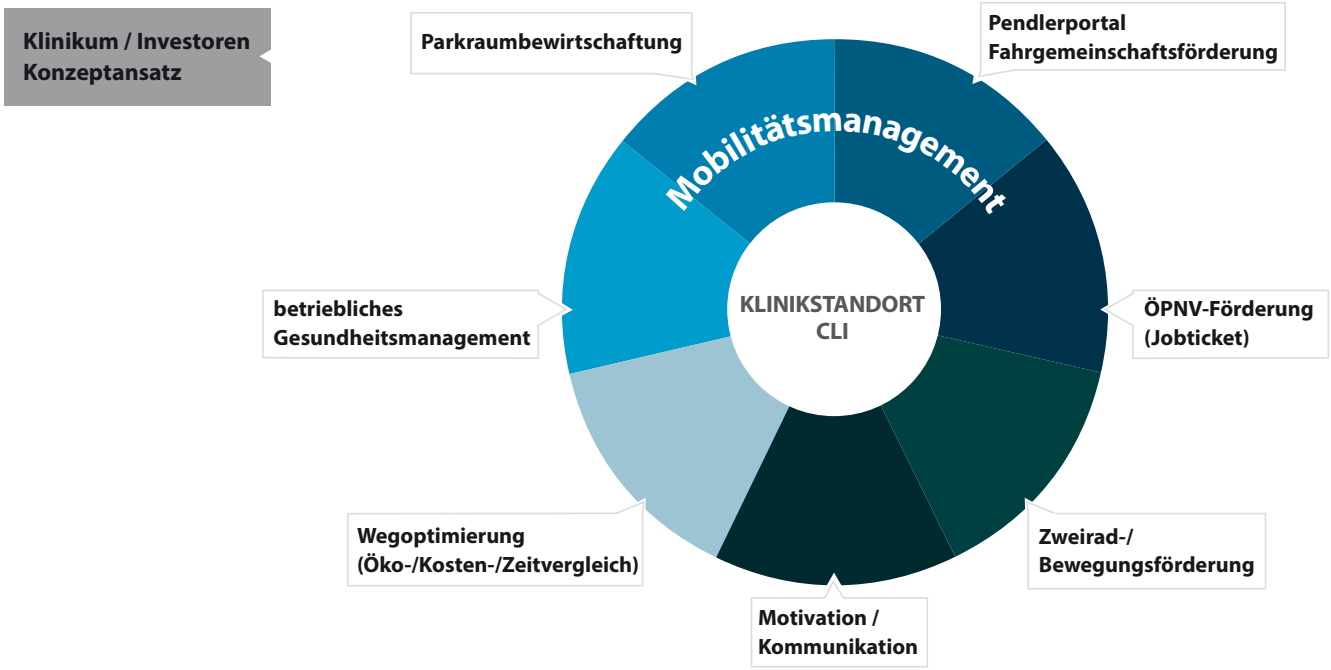
Die Benutzung der etwa 1.100 Parkplätze wird für Besucher und Angestellte kostenpflichtig. Die Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung auf die angrenzenden Wohngebiete in Stötteritz und Probstheida und den dortigen Straßenraum gilt es anschließend zu beobachten und ggf. Maßnahmen einzuleiten.

Förderung der Nutzung des ÖPNV (Jobticket)

Weitere konkrete Gespräche zwischen LVB und Klinikleitung zur Änderung der Taktfolgen am Klinikstandort (10 min-Takt) sowie zur Einführung eines Jobtickets haben stattgefunden. Die Verdichtung der Taktfolgen ist noch im Jahr 2014 vor bzw. parallel zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung geplant. Auch die Einführung des Jobtickets wird angestrebt.

Einbindung in das betriebliche Gesundheitsmanagement

Über die Schaffung von Anreizen soll die Bereitschaft zum Umstieg auf alternative Verkehrsarten gefördert werden.

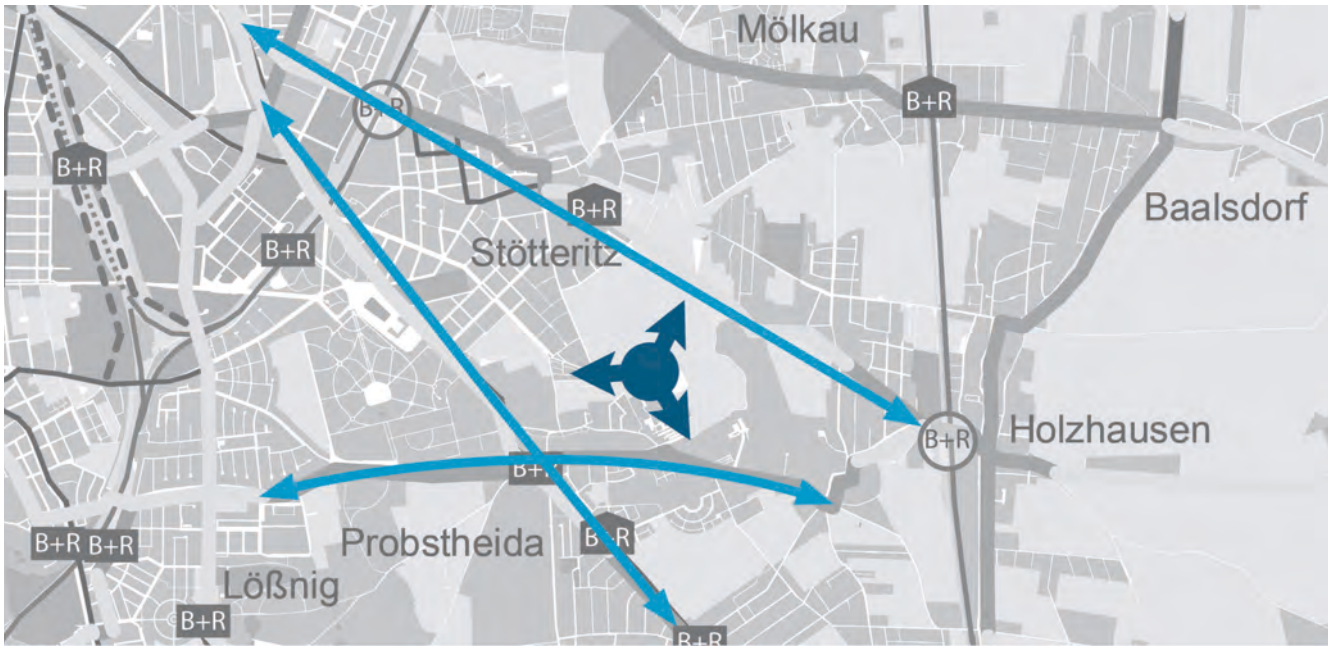


Verbesserung der Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr

Neben einer verbesserten witterungs- und diebstahlsicheren Unterbringung der Fahrräder sollen zur Unterstützung des angestrebten Umstiegs auf umweltfreundliche Mobilität im Zuge der Standortentwicklung die Lücken im bestehenden Wegenetz geschlossen und die Wegeverbindungen in die angrenzenden bewohnten Siedlungsbereiche qualifiziert werden, um die fuß- und radläufige Erreichbarkeit des Klinikgeländes zu verbessern. Auch eine Radschnellverbindung in Richtung Innenstadt könnte die Nutzung des Radverkehrs erhöhen.

Oben: Standorteinbindung in das Radwegenetz
Grafik: Stadt Leipzig

Unten: Ergänzung der Fuß- und Radwegeverbindungen
Grafik: Stadt Leipzig



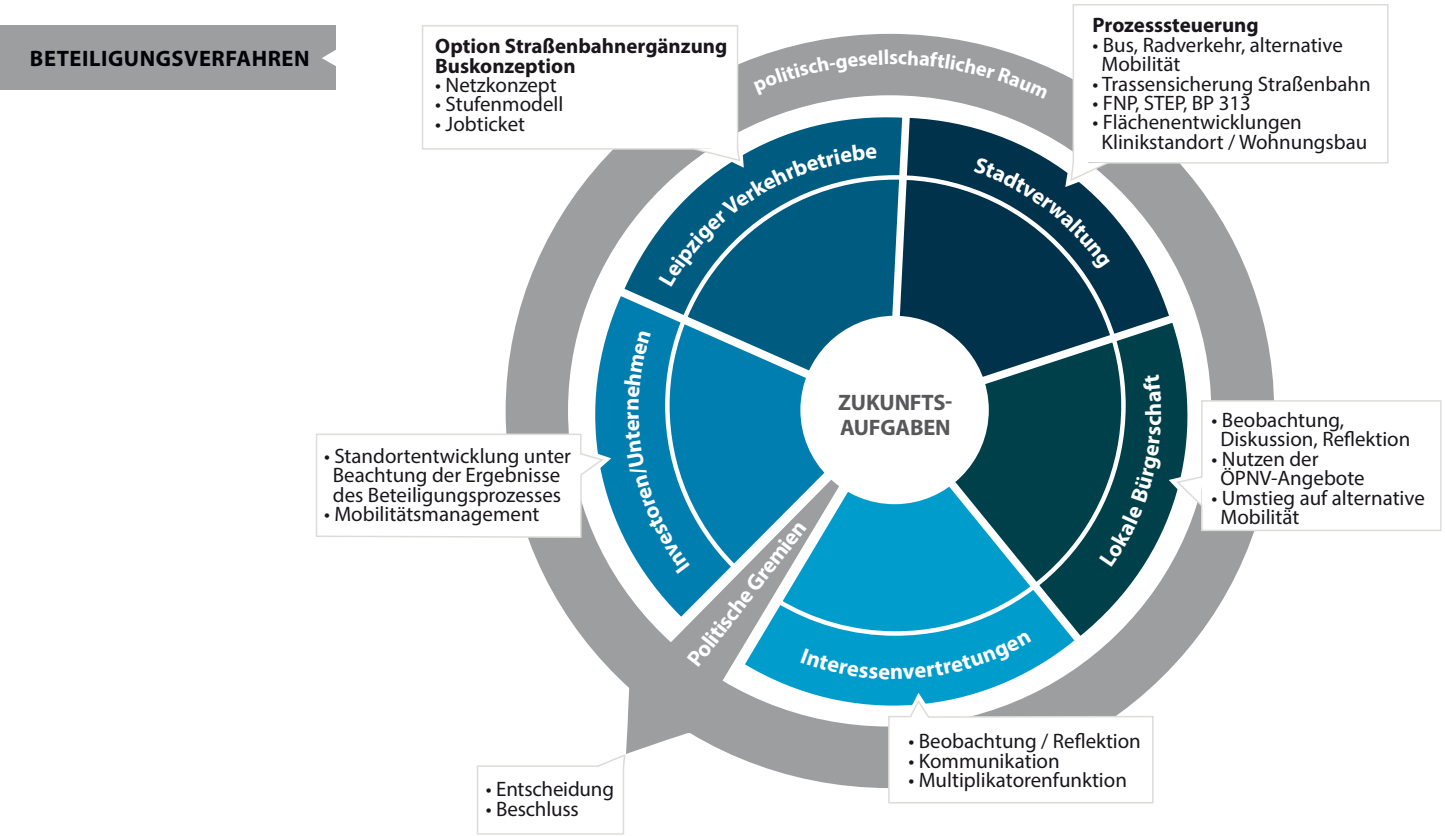
9. Ergebnisse und Schlussfolgerungen

Unten: Zukunftsaufgaben
Grafik:Stadt Leipzig

Insgesamt hat dieses dreistufige Bürgerbeteiligungsverfahren ein großes und vielseitig diskutiertes Interesse hervorgerufen.

Die Atmosphäre war geprägt von einer offenen Diskussionsbereitschaft, den intensiven fachlichen Auseinandersetzungen und einer Vielzahl von Ideen, Meinungen und Vorschlägen.
Hervorgehoben werden muss die Bereitschaft aller Beteiligten auch die anderen Verkehrsarten in den Fokus der Untersuchung zu stellen und in die entsprechenden Konzepte einzubinden.

Das Bekenntnis der Bürgerinnen und Bürger zu den vorhandenen oder neu geschaffenen Grünflächen und die Wertschätzung dieser Flächen für die Erholungsfunktion und Freizeitgestaltung ist eindrucksvoll. Auch deshalb, weil mit dieser Erkenntnis die Bereitschaft verbunden ist, gegebenenfalls zusätzliche Beeinträchtigungen an anderer Stelle als zumutbar zu akzeptieren.



Als Ergebnis dieses Beteiligungsverfahrens, welches unter dem Credo „Kooperativ sammeln, gemeinsam beraten, entscheiden, kooperativ umsetzen“ stand, werden die folgenden Punkte festgehalten und in den weiteren Planungsprozess sowie in die Fortschreibung des Gesamtverkehrskonzeptes überführt:

- Die Nordvariante A2 und die Südvariante B4 werden in den Flächennutzungsplan übernommen und sind zukünftig bei allen raumbedeutsamen Planungen zu berücksichtigen.
- Die in der Arbeitsgruppe BUS abgestimmten Maßnahmen zur kurzfristigen Verbesserung der Busanbindung sollten durch die LVB vollzogen sowie die verabredeten mittelfristigen Lösungen in der weiteren Planung berücksichtigt und hinsichtlich ihrer Umsetzung geprüft werden.
- Der Klinikbetreiber bemüht sich um die Umsetzung eines nachhaltigen betrieblichen Mobilitätsmanagements mit dem Ziel, den durch die Erweiterung des Klinikstandorts induzierten Mehrverkehr zu minimieren.
- Die Anbindung des Klinikstandortes an das Fuß- und Radwegenetz im Stadtteil ist zu verbessern. Dazu sind im Zuge der Standortentwicklung entsprechende Fuß- und Radwege im Gebiet anzulegen bzw. zu optimieren, damit die Lücken zum bestehenden Radroutennetz geschlossen werden.
- Die Entwicklung des Kfz-Verkehrsaufkommens in der Strümpellstraße ist zu beobachten. Zur Minimierung der ausgelösten Belastungen könnte eine Maßnahme die Anordnung von Tempo 30 sein.
- Im Rahmen der Umsetzung von Maßnahmen im Klinikgelände, z. B. der Einführung der Parkraumbewirtschaftung, gilt es anschließend zu beobachten und ggf. Maßnahmen einzuleiten.
- Das Bebauungsplanverfahren Nr. 313 „Katzstraße“ wurde durch den Projektentwickler unter Berücksichtigung der Variante B4 wieder aufgenommen.

Unten: Bürgerforum am 23.01.2014
Foto: Stadt Leipzig

Impressum

Herausgeber
Der Oberbürgermeister | Stadt Leipzig
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Redaktion
Stadtplanungsamt | Jochem Lunebach, Jens-Uwe Boldt, Christina Neddens
Verkehrs- und Tiefbauamt | Edeltraut Höfer, Torben Heinemann, Stephan Rausch

Prozessmoderation
Stadtlabor, Fritjof Mothes

Druck
Hausdruckerei der Stadt Leipzig

Redaktionsschluss
Juni 2014