

Straßenraumgestaltungskonzeption

für das Sanierungsgebiet Connewitz-Biedermannstraße

Auftraggeber: Stadt Leipzig
Amt für Stadtsanierung und Wohnungsbauförderung

und
DSK - Deutsche Stadtentwicklungsgesellschaft mbH
Leopoldstr. 19
04277 Leipzig

Auftragnehmer: ÖKOLÖWE - Umweltbund Leipzig e.V.
Bernhard-Göring-Str. 152
04277 Leipzig
Bearbeiter: Ralf Elsässer und Tim Tröger
in Zusammenarbeit mit Bewohnern des
Sanierungsgebietes

Leipzig, den 12. Mai 1997

letzte Änderung am 3. September 1997

Inhalt

1. Ausgangssituation und Ziele
2. Das Verfahren
3. Die Ergebnisse
4. Bewertung der zeitlichen Einordnung der empfohlenen Maßnahmen

Anlagen

- Blatt 1: Straßenraumgestaltung im Sanierungsgebiet Connewitz-Biedermannstraße - Übersichtsplan, M 1: 1.000
- Blatt 2: Gestaltungsentwurf Hammerstraße, M 1:200
- Blatt 3: Gestaltungsentwurf Leopoldstraße, M 1:200
- Blatt 4: Umgestaltung Hammerstraße, Detailvarianten, M 1:200

1. Ausgangssituation und Ziele

Das Sanierungsgebiet Connewitz-Biedermannstraße wurde 1990 bereits förmlich festgelegt. Seitdem hat es im Gebiet eine Reihe von Neubauten und Sanierungen gegeben. Im Bereich des Straßenraumes wurde insbesondere die Biedermannstraße (Gehbahn teilweise) neu gepflastert. Die westlich begrenzenden Wolfgang-Heinze-Straße wurde grundhaft saniert. Daneben wurde der Herderplatz zu einem attraktiven Spielplatz entwickelt.

Der Gesamteindruck des Gebietes ist aber immer noch durch den flächenhaften Abriß aus dem Ende der 80er Jahre geprägt -sowohl durch großflächige Baulücken als auch durch eine damit einhergehende tendenzielle Verwahrlosung.

Nachdem in den letzten Jahren die Städtebaufördermittel überwiegend zur Sanierung der Gebäudesubstanz eingesetzt wurden, besteht nun das Ziel seitens des ASW, die künftig knapper werdenden Mittel stärker für die Gestaltung des öffentlichen Raumes einzusetzen, um so die Attraktivität des Gebietes für alle Bewohner zu steigern und Anreize für weitere Sanierungs- und Neubauvorhaben zu geben.

Aktuelle Situation der Straßenraumgestaltung

Das dreieckige Planungsgebiet wird durch drei Hauptverkehrsstraßen begrenzt (Bornaische Straße, Wolfgang-Heinze-Straße und Meusdorfer Straße). Es ist als Tempo 30 - Zone ausgewiesen. Bauliche Maßnahmen oder Markierungen zur Unterstützung wurden bisher nicht vorgenommen.

Die inneren Straßen und insbesondere die Gehbahnen befinden sich überwiegend in einem schlechten bis sehr schlechten Zustand. Über weite Strecken sind die Gehwegbeläge nach dem Abriß von Gebäuden mit entfernt und eingeebnet worden.

Die Straßenräume sind überwiegend sehr eng. Fünf Straßen (Auerbachstraße, Hermannstraße, Hammerstraße, Pfeffingerstraße und Stockartstraße) haben eine Gesamtbreite von 9,0 bis 10,0 m. Die Biedermannstraße hat eine wechselnde Breite von ca. 10,0 m. Lediglich die Herderstraße und die Leopoldstraße sind mit je 12,0 m etwas breiter. Die Gehbahnen sind dabei oft kaum breiter als einen Meter.

Der Parkdruck im Gebiet ist zur Zeit nur mäßig, da sehr viele Baulückenflächen zum Ausweichen zur Verfügung stehen. Dennoch werden auch in dieser Situation häufig die ohnehin schmalen Gehbahnen zum Parken mit genutzt. Mit zunehmender Bebauung der Lücken wird sich dieses Problem verschärfen, da

für eine ebenerdige Unterbringung der Fahrzeuge kein ausreichender Platz im Straßenraum zur Verfügung steht.

In den begrenzenden Einkaufstraßen (Bornaische und Wolfgang-Heinze) gilt offiziell Parkverbot, das jedoch überwiegend nicht eingehalten wird.

Die Meusdorfer Straße ist besonders durch schlechten Fahrbahnbelag und daraus resultierende Lärmbelästigung sowie Verkehrssicherheitsprobleme gekennzeichnet.

2. Das Verfahren

Um die öffentlichen Mittel möglichst effektiv einsetzen zu können, sollen die konkreten Bedürfnisse der Bewohner des Gebietes einen wesentlichen Stellenwert bei der Planung erhalten. Daraus resultierte die Notwendigkeit, ein Verfahren zu konzipieren, das die Bewohner bereits in der Anfangsphase der Planung einbezieht und die unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen Bewohnergruppen berücksichtigt.

Dieser Ansatz wurde mit der Methoden der Focus-Gruppen verfolgt. Das Verfahren lief dabei in folgenden Stufen ab:

A Durchführung eines Bürgerforums

Hier wurden die anwesenden Bürger in sechs verschiedene Interessengruppen eingeteilt (Senioren, Erwachsene Männer mit Auto, Erwachsene Frauen mit Auto, Erwachsene ohne Auto, Jugendliche sowie Händler und Gewerbetreibende) In diesen sechs Gruppen wurden getrennt voneinander die Probleme und Wünsche zur Gestaltung des Straßenraumes im Gebiet aufgeschrieben und durch eine Punktbewertung gewichtet. Anschließend wurden aus jeder Gruppe zwei bis drei Vertreter gewählt, die diese Zwischenergebnisse mit den Vertretern der anderen Interessengruppe verhandeln sollten.

B Sitzungen der Vertretergruppe (Planungsgruppe)

Die Vertreter der Interessengruppen haben in mehreren aufeinanderfolgenden Sitzungen die verschiedenen Problembereiche besprochen und sich auf Lösungsvorschläge geeinigt. Dieser Arbeitsprozeß wurde durch externe Moderation sowie einen Planer als Fachmann begleitet. Die Rolle der Begleiter beschränkte sich dabei auf das Ergänzen von Lösungsmöglichkeiten und das

Strukturieren des Diskussions- und Entscheidungsprozesses. Gegen Ende dieser Phase wurden die von der Planung berührten städtischen Ämter über den inhaltlichen Stand des Verfahrens informiert. Zum Teil (Mit AfV und OA) fand eine Diskussion zu den Zwischenergebnissen in der Planungsgruppe mit den Bürgern statt.

Die Zusammenfassung der Ergebnisse wurde für eine Postwurfsendung aufbereitet und den Bewohnern des Gebietes zugestellt.

C Durchführung eines zweiten Bürgerforums

Die Zwischenergebnisse der Planung wurde durch Bürger der Planungsgruppe sowie den Moderator des Verfahrens auf einem zweiten Bürgerforum vorgestellt und mit den anwesenden Betroffenen diskutiert. Hierbei wurden eine Reihe von Ergänzungsvorschlägen gemacht. Die Grundzüge der Planung wurden jedoch nicht mehr in Frage gestellt.

D Auswertung des Bürgerforums in der Planungsgruppe

Die Bürger der Planungsgruppe haben in einer darauffolgenden Sitzung alle mündlich und schriftlich (knapp 20) eingegangenen bzw zum Bürgerforum geäußerten Anregungen und Bedenken geprüft und abgewogen. Etwa die Hälfte aller Vorschläge fand Eingang in die Planung.

Danach wurden alle Maßnahmenvorschläge durch eine Dringlichkeits- und Machbarkeitsbewertung in eine zeitliche Rangfolge für die Umsetzung eingeordnet.

E. Nachdem in der Abstimmung mit den städtischen Ämtern insbesondere der Umbau der Erschließungsstraßen in verkehrsberuhigte Bereiche kritisch hinterfragt wurde, wurde in der Planungsgruppe für zwei Straßen, die stellvertretend für alle anderen Erschließungsstraßen im Gebiet stehen (Hammerstraße und Leopoldstraße), ein detaillierter Vorentwurf im Maßstab 1:200 erarbeitet. Diese Entwürfe sind Bestandteil des Gestaltungskonzeptes.

3. Zusammenfassung der Ergebnisse der Planung

Die Hauptstraßen am Rand des Sanierungsgebietes

Bornaische Straße

Situation:

Die Straße hat einen Gesamtquerschnitt von ca. 24,0 m. Davon entfallen 2 x 6,0 m auf die Gehbahnen mit Straßenbäumen und 12,0 m auf die Fahrbahn.

Die Gehwege sind mit Kleinpflaster befestigt. Die Fahrbahn ist asphaltiert.

Für eine räumliche Separierung der verschiedenen Nutzungen stehen insbesondere folgende Ansprüche miteinander in Konkurrenz:

- attraktiver, breiter Fußweg (vorhanden)
- Straßenbäume mit ausreichen großen Baumscheiben (vorhanden, Baumscheiben aber knapp bemessen)
- sichere Radverkehrsanlagen (bisher nicht vorhanden)
- Kurzzeitparkplätze für den Besucher- und Geschäftsverkehr sowie Belieferung (derzeit Parkverbot, was aber nicht eingehalten wird)
- separate Gleise für die Straßenbahn (nicht vorhanden)

Planung

Für die Planung wurden drei grundsätzliche Varianten verglichen:

1. Einrichtung eines Radweges auf dem Fußweg + Einrichtung von bewirtschafteten Kurzzeitparkplätzen auf der Fahrbahn
2. Erhalt des Fußweges in seiner vollen Breite + Kurzzeitparkplätze wie oben
3. Durchsetzung des Parkverbotes und Markierung eines Radfahrstreifens auf der Fahrbahn

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile fiel die Entscheidung für die zweite Variante. Wichtig für die Entscheidung waren u.a. folgende Überlegungen:

- Der Fußweg in der Bornaischen Straße besitzt den Charakter eines Einkaufsboulevards und ist ein wichtiges Element für die Qualität des Gebietes. Eine Einengung durch einen Radweg würde zu Konflikten mit den Fußgängern führen und die Flächen für Auslagen vor den Geschäften

wesentlich reduzieren.

- Kurzzeitparkplätze für Anlieferung und Kunden der Geschäfte sind erforderlich und lassen sich nicht in den Nebenstraßen des Sanierungsgebietes unterbringen. Die Durchsetzung des bestehenden Parkverbotes scheint nicht realistisch. Das Parken sollte daher legalisiert, aber als Kurzzeitparken während der Geschäftszeiten bewirtschaftet werden. Anwohner können die Parkplätze außerhalb der Geschäftszeit zu anderen Konditionen nutzen.
- Die Bäume stehen zu eng, um dazwischen Parkbuchten anzulegen.
- Die Separierung der Straßenbahn wurde gleich zu Beginn der Variantenuntersuchung verworfen, da aufgrund der derzeit geringen Konflikte zwischen Autos und Straßenbahn (de facto auch jetzt nur eine überbreite Fahrspur vorhanden) hierfür kein Bedarf gesehen wird.

Schlußfolgerung: Die verbleibende Fahrbahn muß durch Autos, Straßenbahn und Radfahrer gemeinsam genutzt werden (wie derzeit auch), für getrennte Spuren ist dann kein ausreichender Platz vorhanden.

Für den Radverkehr wurde als Alternative die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Biedermannstraße empfohlen.

Wolfgang-Heinze-Straße

Situation

Die Straße hat einen Gesamtquerschnitt von ca. 20,0 m. Davon entfallen ca. 7,0 m auf die beiden Gehbahnen und 13,0 m auf die Fahrbahn, wobei die Querschnitte im Straßenverlauf schwanken.

Die Fahrbahn ist neu asphaltiert, die Gehwege überwiegend mit Granitplatten, zum Teil auch mit Betonplatten oder Asphalt befestigt.

Planung

Aus ähnlichen Gründen wie in der Bornaischen Straße entschieden sich die Bürger hier ebenfalls für die Einrichtung von Parkplätzen am Straßenrand (zwischen Herderstraße und Connewitzer Kreuz ebenfalls bewirtschaftete Kurzzeitparkplätze). Die Parkplätze sollten jedoch durch Straßenbäume (z.B. ein Baum pro zwei Stellplätze) abgewechselt werden, welche somit auf die jetzige Fahrbahn zu pflanzen wären. Die Fußwege sollten in ihrer bisherigen Breite erhalten bleiben, im Bereich von Engstellen jedoch mindestens auf 2,50 m erweitert werden.

Für Autos, Radfahrer und Straßenbahn verbleibt je Richtung eine überbreite gemeinsame Fahrbahn.

Meusdorfer Straße

Situation

Die Meusdorfer Straße besitzt einen stark wechselnden Querschnitt (ca. 16,0 m im nördlichen Abschnitt, um 12,0 m im mittleren Bereich südlich der Biedermannstraße und stark aufgeweitet im Kreuzungsbereich an der Wolfgang-Heinze-Straße). Im Abschnitt zwischen Bornaischer und Biedermannstraße befindet sich im Planungsgebiet ein ca. 5,50 m breiter mit Betonplatten befestigter Fußweg in gutem Zustand. Südlich der Biedermannstraße wechseln Belag und Qualität sehr stark. An der Südseite der Straße ist überwiegend kein befestigter Belag mehr vorhanden. Die Begrenzung der Fahrbahn ist unklar.

Der Belag der Fahrbahn (Asphalt) ist von mittlerer bis schlechter Qualität

Der Verkehr in der Meusdorfer Straße (insbesondere Schwerlastverkehr) war ein besonderer Diskussionspunkt in der Planungsgruppe. Hier sind erhebliche Lärmbelastigungen für die Anwohner zu verzeichnen.

Die Kreuzung Meusdorfer Straße - Biedermannstraße ist zum Teil versetzt und sehr unübersichtlich. Hier besteht auch ein Unfallschwerpunkt.

Planung

Abschnitt zwischen Wolfgang-Heinze-Straße und Biedermannstraße:

- Verbreiterung der Fußwege an der südlichen Straßenseite auf 2,50 m und teilweise Pflanzung von Straßenbäumen, verbunden mit Zurücksetzung der Bauflucht um ca. 2,0 m.
- Pflanzung von Straßenbäumen und Einrichtung von Stellplätzen im unteren, breiteren Abschnitt der Straße an der nördlichen Seite auf der Fläche der bisherigen Fahrbahn
- Einengung des Kreuzungsbereiches der Wolfgang-Heinze-Straße

Abschnitt zwischen Biedermannstraße und Bornaische Straße

- Errichtung einer Fußgängerquerungshilfe an der Kreuzung Biedermannstraße (Vorschlag Zebrastreifen + Gehwegnasen; siehe auch Abschnitt Querungshilfen)
- Anlage von Parkbuchten und Pflanzung von Straßenbäumen auf der

breiten, nördlichen Fußwegseite

Die verbleibende Fahrbahn muß komplett neu asphaltiert werden.

Um das aktuelle Lärmproblem für die Anwohner zumindest zu mildern wird vorgeschlagen, ein Nachfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr durchzusetzen.

Querungshilfen

Situation

Die wichtigsten Problemstellen im betrachteten Hauptnetz sind folgende:

- Kreuzung Bornaische-/Meusdorfer Straße:
 - unübersichtliche Kreuzung wegen der Krümmung der Bornaischen Straße
 - lange Wartezeiten für Verkehr aus der Meusdorfer Straße
- Kreuzung Meusdorfer-/Biedermannstraße:
 - versetzte, unübersichtliche Kreuzung
 - Unfallschwerpunkt
- Haltestellenbereiche der Straßenbahn:

“normale” Querungsprobleme für Fußgänger im Zuge der Hauptverkehrsstraßen

weitere wichtige Querungsstellen in der Bornaischen Straße:

- im Bereich der Passage im Ärztehaus in Richtung Wiedebachplatz
- im Bereich der Einmündung der Biedermannstraße (südliches Connewitzer Kreuz)

Planung:

Für die Kreuzung Bornaische / Meusdorfer Straße wird die Errichtung einer Lichtsignalanlage empfohlen.

Die Kreuzung Meusdorfer Straße / Biedermannstraße soll durch einen Fußgängerübergang in Verbindung mit der Pflasterung einer Gehwegnase in den Straßenraum der Meusdorfer und Biedermannstraße sicherer gemacht werden.

An den Haltestellen der Straßenbahn wird die Einrichtung von Zeitinseln

empfohlen.

Der Bereich südliches Connewitzer Kreuz bleibt bisher noch ungelöst, hier sollen zunächst die Effekte der neuen Markierung getestet werden.

Vom Amt für Verkehrsplanung und vom Ordnungsamt wurden Bedenken gegen die Anlage eines Zebrastreifens angemeldet, da in diesem Bereich möglicherweise nicht ausreichend Fußgänger die Straße überqueren. Die Bürgergruppe legte jedoch Wert darauf, daß diese Variante weiterhin geprüft wird.

Die Erschließungsstraßen

Allgemeine Situation

Die erschließenden Wohnstraßen des Planungsgebietes sind überwiegend sehr schmal und gegeben dem Gebiet einen für Leipzig untypischen dörflichen Charakter. Im Einzelnen sind dies:

Straße	Straßenraum- breite	Fahrbahn	Gehbahnen	Parkdruck
Auerbachstraße	ca. 9,0 m	Asphalt, mittlere Qualität	Kleinpflaster, mittlere Qualität	stark
Herderstraße	ca. 12,0 m	Asphalt, mittlere Qualität	Kleipflaster, mittlere Qualität	mittel
Hermannstraße	ca. 9,0 m	Asphalt, mittlere Qualität	überwiegend keine Befestigung mehr vorhanden, teilweise noch Reste von Kleinpflaster	gering
Leopoldstraße	ca. 12,0 m	Granitpflaster mittlere Qualität, oberer Bereich asphaltiert	Kleinpflaster, schlechte bis mittlere Qualität, im östlichen Bereich keine Befestigung mehr vorhanden	gering bis mittel
Hammerstraße	ca. 9,5 m	Asphalt, mittlere Qualität	teilweise keine Befestigung mehr vorhanden, teilw. Kleinpflaster, teilw. Granitplatten, teilw. Betonplatten	gering
Pfeffingerstraße	ca. 9,0 m	Schlackepflaster, mittlere Qualität	überwiegend keine Befestigung, z.T. überwachsen	gering bis mittel
Stockartstraße	ca. 9,5 m	Asphalt, mittlere Qualität; eingebaute Schwellen, Straßenraum oft zugestellt	Kleinpflaster, schlechte Qualität	gering
Biedermannstr.	ca. 10,0 m (schwankend)	Betonpflaster, neu; eingebaute Schwellen	einseitig (wechselnd) Betonpflaster, Rest provisorische wassergebundene Decke	mittel

Planung

Für die Gestaltung der Erschließungsstraßen gab es eine Reihe unterschiedlicher Vorschläge:

1. Maßnahmen zur wirksamen Durchsetzung der Tempo-30-Zone
2. Einführung eines Systems von Einbahnstraßen
3. Sperrung einzelner Einfahrten, so daß Sackgassen entstehen
4. Anlage Verkehrsberuhigter Bereiche

Die Mehrheit der Vorschläge aus dem ersten Bürgerforum ging zunächst in Richtung Einbahnstraßen. Bei der folgenden intensiven Diskussion änderte sich jedoch langsam das Bild:

Dem ursprünglich im Vordergrund gesehenen Vorteil, daß damit die Fahrbahn schmaler gemacht und mehr Platz für parkende Autos geschaffen werden kann, standen mehrere Nachteile gegenüber

- Entstehung von Umwegen, dadurch Erhöhung des Verkehrsaufkommens
- Erhöhung der gefahrenen Geschwindigkeiten, da kein Gegenverkehr zu erwarten ist
- Unübersichtlichkeit für Ortsfremde

Hinzu kam, daß festgestellt werden mußte, daß die meisten Straßen im Gebiet so schmal sind, daß ohne Inanspruchnahme der ohnehin schmalen Fußwege gar kein beidseitiges Parken möglich ist. Daher wurde nach anderen Lösungen gesucht.

Die Einrichtung von Sackgassen würde zwar Durchgangsverkehr verhindern, aber unerwünschten Wendeverkehr hervorrufen (bei ohnehin sehr geringem Platz zum Wenden).

Die Durchsetzung von Tempo 30 im derzeitigen Straßenprofil löst nicht das Problem der zu schmalen Fußwege. Bei einem Straßenquerschnitt von 9,5 m würden bei einer minimalen Fahrbahnbreite von 4,5 m und einem Parkstreifen von 2,0 m noch je 1,5 m für die Gehbahnen verbleiben - in Straßen mit 9,0 m Breite gar nur 1,25 m. Hinzu kommt, daß bereits die jetzt vorhandenen, oft nur 1,0 m breiten Fußwege teilweise zugeparkt sind, so daß die Fußgänger auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Bei einer Verbreiterung der Fußwege auf 1,25...1,50 m wäre ein solches Ausweichen erst recht zu erwarten, weshalb keine Qualitätsverbesserung zu erwarten wäre.

Die meisten Vorteile und wenigsten Nachteile versprach die Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereiche. Das heißt, es wird vorgeschlagen, die Fahrbahn

auf Gehewegniveau aufzupflastern und eine aufgelockerte Mischverkehrsfläche zu schaffen. Als Beispiel für die Gestaltung einer solchen Mischverkehrsfläche ist in der Anlage ein Planentwurf für die Hammerstraße angefügt.

Die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit im Verkehrsberuhigten Bereich soll insbesondere durch folgende Maßnahmen gesichert werden:

- Aufpflasterung der Einmündungen
- Fahrbahnversatz, erzwungen durch Stellflächen mit kleinen Grünflächen
- eine Pflastermarkierung, die einer durchgängigen Fahrbahngasse entgegenwirkt

Unzulässigem Beparken der Mischverkehrsfläche sollte durch punktuelle Verengung des Raumes, z.B. in Höhe der Hauseingänge (etwa durch Pflanzklübel) entgegengewirkt werden.

Zwei Straße sind von dieser Regelung ausgenommen: Leopold- und Biedermannstraße. Die Leopoldstraße wird aufgrund ihrer größeren Breite zu einer durch bauliche Maßnahmen temporeduzierten Wohngebietsstraße umgebaut. Ein Planentwurf hierzu befindet sich in der Anlage.

Die Herderstraße kann derart umgebaut werden, daß eine Erweiterung des Herderplatzes auf Kosten des verbleibenden Straßenraumes erfolgt, wobei eine Rest-Mischverkehrsfläche mit einreihigen Parkständen verbleibt. Die genaue Gestaltung muß jedoch Gegenstand einer eigenständigen Entwurfsplanung sein.

In den meisten Straßen (Auerbach-, Hermann-, Stockart-, Pfeffinger- und Hammerstraße) ist eine Begrünung kleinerer Flächen als Abgrenzung zu den Parkständen mit Sträuchern und bodendeckenden Pflanzen vorgesehen. Die Leopoldstraße sollte mit kleinkronigen Bäumen aufgewertet werden.

Da die Pfeffingerstraße den Hauptzugang zu den Haltestellen der Straßenbahn in der Bornaischen Straße darstellt und hier praktisch keine richtigen Fußwege mehr vorhanden sind, wird vorgeschlagen, zunächst einen einseitigen aber breiten und durch entsprechend hohen Bord gesicherten provisorischen Fußweg mit wassergebundener Decke anzulegen.

Die Stockartstraße sollte beräumt und dauerhaft für den öffentlichen Verkehr nutzbar gehalten werden.

Da seitens der Stadtverwaltung zum Teil Bedenken geäußert wurden, ob Verkehrsberuhigte Bereiche in einer solchen Häufung im vorhandenen Straßenraum sicher funktionierend gestaltbar sind, wird vorgeschlagen, die Umgestaltung zu Verkehrsberuhigten Bereichen zunächst in einer Straße zu

testen und die weitere Umsetzung von den Erfahrungen der Bewohner in dieser Straße abhängig zu machen. Dem kommt entgegen, daß für den Umbau dieser Straßen aus Kostengründen ohnehin längere Zeiträume erforderlich sind und zunächst andere Straßen (Meusdorfer und Leopoldstraße) vorrangig umgebaut werden sollen.

Biedermannstraße

Die Biedermannstraße besitzt Sammelstraßenfunktion und kann daher nicht als verkehrsberuhigter Bereich umgebaut werden. Hier wird die Ausweisung als Fahrradstraße vorgeschlagen (Fortsetzung bis Probstheidaer Straße). Dadurch soll dem durchgehenden Radverkehr eine sicherere Alternative zur stark befahrenen Bornaischen Straße angeboten werden, da dort Radverkehrsanlagen nicht zum Zuge gekommen sind.

Um die Übersichtlichkeit im Einmündungsbereich an der Bornaischen Straße zu erhöhen soll der nördlichste Abschnitt zwischen Bornaischer Straße und Auerbachstraße als Einbahnstraße aus Richtung Norden ausgewiesen werden.

Im Bereich der Schwellen besteht derzeit zum Teil die Möglichkeit des Ausweichens auf den nicht ausreichend befestigten Fußweg. An diesen Stellen sind kurzfristig sichere Borde zu setzen.

Die derzeit noch nicht gepflasterten Abschnitte der Biedermannstraße müssen entsprechend dem weiteren Baufortschritt im Gebiet nachgepflastert werden. Hierbei sollte die Gehbahn auf Kosten der Fahrbahn verbreitert werden (auf 2,50 m).

An einigen Einmündungen von Erschließungsstraßen (Auerbachstraße, Stockartstraße und Hammerstraße) sind Aufplasterungen auf Gehwegniveau geplant, einerseits, um die Eingangsbereiche zu den Verkehrsberuhigten Bereichen deutlicher zu markieren, andererseits, um die bisher eingebauten Schwellen durch gestalterisch günstigere Lösungen abzulösen.

Ruhender Verkehr

Zur Zeit gibt es im Gebiet keinen besonderen Parkdruck, da noch sehr viele Baulücken als Ausweichflächen zur Verfügung stehen. Bei einer zunehmenden Bebauung entsprechend den Sanierungszielen und den bisher vorliegenden Blockkonzepten werden diese Reserveflächen jedoch weitgehend verschwinden. Auch wenn davon ausgegangen werden kann, daß für neu zu erreichende Gebäude Parkflächen auf den jeweiligen Grundstücken geschaffen werden, reicht der verbleibende Parkraum auf den Straßen aber auch für die bereits

vorhandene Bebauung nicht aus. Insbesondere in den Bereichen der beiden Neubaublöcke aus DDR-Zeit und Straßen mit zusammenhängender sanierter Altbausubstanz (z.B. Leopoldstraße oder Herderstraße) entsteht ein Defizit an Stellplätzen im Gebiet für das Anwohnerparken.

Für Besucher- und Geschäftsverkehr am Tage können für den Bestand ausreichend Parkmöglichkeiten geschaffen werden, wenn (wie vorgeschlagen) das Parken in den angrenzenden Hauptverkehrsstraßen legalisiert und bewirtschaftet wird. Der restliche Geschäfts- und Besucherverkehr kann nach allgemeiner Einschätzung im Gebiet untergebracht werden.

Für die Blöcke 7 bis 9 (Dreieck zwischen Bornaischer Straße, Biedermannstraße und Hammerstraße) wurde im Zusammenhang mit der Untersuchung zu den Blockkonzepten berechnet, daß 646 Stellplätze bereitgehalten werden müßten. Davon könnten nach dieser Untersuchung 62 im Straßenraum untergebracht werden (einseitiges Parken in den Nebenstraßen, ohne Biedermannstraße sowie Queraufstellung vor dem Neubaublock zwischen Pfeffinger und Hammerstraße). Die Aufgabe der Grünflächen vor dem Neubaublock zur Schaffung von Stellplätzen wurde von der Planungsgruppe einstimmig abgelehnt.

Nach einer etwas anderen Zuordnung der Stellplätze zu den Blöcken (Berücksichtigung von 50 % der Stellplätze in der Hammerstraße und der Biedermannstraße) ergibt sich für die Blöcke 7 bis 9 folgendes Bild:

theoretisch entsprechend Blockkonzept erforderlich	646	
derzeit vorhanden (einseitiges Längsparken)	130 ¹	(20 %)
Gestaltungsvorschlag Blockkonzept	80	(12 %)
Gestaltungsvorschlag Bürgergruppe	60 ²	(9 %)

Da der ebenerdige Straßenraum ohnehin bei weitem nicht reicht, um die Anforderungen des ruhenden Verkehrs zu erfüllen, wurde es als nicht sinnvoll angesehen, den vorhandenen Platz so weit wie möglich mit parkenden Autos zuzustellen, sondern im Gegenteil möglichst viel Raum für Fußgänger und Begrünung zu schaffen.

Es bestand Konsens darüber, daß das Parkplatzproblem nur durch Bau von

¹ Durch die großflächigen Baulücken ist derzeit wesentlich mehr Parkraum vorhanden.

² sowie ca. 60 bewirtschaftete Kurzzeitparkplätze in der Bornaischen Straße

Tiefgaragen oder Parkhäusern gelöst werden kann.

Für den ruhenden Verkehr wird die Lösung favorisiert, im Zuge mit Neubauvorhaben entsprechend größere Tiefgaragen bauen zu lassen, damit ein Teil der Auto aus dem Bestand dort mit untergebracht werden kann. Sollte sich dies nicht als durchführbar erweisen, müssen Parkhäuser (möglichst kleinere an mindestens zwei Stellen) gebaut werden. Die erforderlichen Flächen sollten sofort gesichert werden.

Die Finanzierung dieser Lösung muß - soweit herrschte in der Planungsgruppe ebenfalls Konsens - durch eine flächenhafte Bewirtschaftung aller Parkmöglichkeiten für Anwohner erfolgen. Es wurde bei der Diskussion dieser komplizierten Frage deutlich, daß die von den Autos in Anspruch genommene Fläche einen um so höheren Wert hat, je knapper sie ist - und daß sich dieser Wert künftig auch in Preisen ausdrücken muß. Die Benutzung von kostenpflichtigen Stellplätzen in Tiefgaragen und Parkhäusern kann nur funktionieren, wenn die verbleibenden ebenerdigen Stellplätze nicht kostenfrei bleiben.

Zusätzliche Fußwege

Der öffentliche Durchgang, der an der Meusdorfer Straße bereits mit einem Hausdurchgang beginnt und bis zum Herderplatz weitergeführt werden soll, wurde als wenig sinnvoll (weil zu nahe an der Biedermannstraße) und störend empfunden. Er sollte nicht weitergeführt werden. Im Gegensatz dazu wurde das geplante Wegekrenz im Block 3 (ehemaliges Brauereigelände) ausdrücklich begrüßt, ebenso die geplante Erweiterung des Herderplatzes.

Im Bereich zwischen Herderstraße und Wiedebachplatz wird empfohlen, den im Blockkonzept bereits vorgesehenen Durchgang (im Gegensatz zur Passage im Ärztehaus) offen und ganztägig nutzbar zu gestalten.

Sonstige Vorschläge

Als besonders dringendes Problem im Gebiet wurde durch die Bürger die Durchsetzung von Sauberkeit und Ordnung im Gebiet angesprochen. Ein Zusammenhang zur Straßenraumgestaltung wurde insbesondere hinsichtlich der Schaffung einer Hundwiese gesehen, um die zweckentfremdete Nutzung des an sich attraktiven Spielplatzes Herderplatz durch Hunde einzudämmen. Dies ist zwar nicht Gegenstand der Straßenraumplanung, wird aber parallel zu den Plänen mit aller Deutlichkeit als Problem an die Ämter der Stadtverwaltung weitergegeben. Hierzu bietet sich die Freifläche an der Ecke Stockart-

/Biedermannstraße an, die zumindest für eine Zwischennutzung als Hundewiese hergerichtet werden soll. Dazu muß auch überlegt werden, welche Bedingungen gegeben sein müssen, damit die neue Hundewiese dann auch als solche angenommen wird.

Die Freifläche an der Ecke Hermann-/Biedermannstraße wird wahrscheinlich in den nächsten Jahren noch nicht bebaut. Hier schlägt die Planungsgruppe vor, eine öffentliche Grünfläche zu schaffen - und dabei naturnahe Bereiche, die sich inzwischen gebildet haben, weitgehend zu erhalten. Auch andere Freiflächen, die nicht innerhalb eines Jahres bebaut werden, sollten provisorisch mit Rasen begrünt werden.

4. Zeitliche Einordnung der empfohlenen Maßnahmen

Nachdem alle Maßnahmenvorschläge tabellarisch aufgelistet wurden, konnten die in der Planungsgruppe mitwirkenden Bewohner die zeitliche Einordnung aus Ihrer Sicht eintragen. Im Anschluß wurden die unterschiedlichen Bewertungen gegenübergestellt und diskutiert. Dabei konnten die ursprünglichen Bewertungen noch einmal korrigiert werden. Anschließend wurden die Einzelbewertungen zusammengerechnet. Es entstand folgendes Ergebnis:

Maßnahmen	m ² bzw. Stück	DM/m ² bzw. Stück	Kosten (DM)
Kategorie I: kurzfristige Maßnahmen			
<i>1. Rang</i>			
Meusdorfer Straße:			
■ Anlage eines Zebrastreifen an der Kreuzung Biedermannstraße			?
■ Pflasterung einer Gehwegnase an der Kreuzung Biedermannstraße	35	150	5.000
■ Errichtung einer Ampel an der Kreuzung zur Bornaischen Straße	1		125.000
■ Aufstellen von Schildern "Nachfahrverbot für Schwerlastfahrzeuge"	2	400	8.000
Biedermannstraße:			
■ Aufstellen von Einbahnstraßenschildern zwischen Bornaischer und Auerbachstraße	3	400	1.200
■ Abpollerung der Einmündung in die Bornaische Straße			?
■ Aufstellung von Schildern Fahrradstraße	10	400	4.000
Leopoldstraße:			
■ Umbau der Leopoldstraße ³ : Aufpflasterungen	400	200	80.000
Baumpflanzungen	32	2.000	64.000
Pfeffingerstraße:			
■ Herstellung eines sicheren einseitigen Fußweges	270	100	27.000
■ Einrichtung einer provisorischen Hundewiese an der Ecke Biedermannstraße/Stockartstraße			?
■ Auswahl und Sicherung von Flächen für Parkhäuser			-

³

Ohne Ausbesserungen an vorhandenem Fußweg und Fahrbahnbelag

Maßnahmen	m ² bzw. Stück	DM/m ² bzw. Stück	Kosten (DM)
<i>2. Rang</i>			
Bornaische Straße: ■ Nachpflanzen von Straßenbäumen zwischen Pfeffinger und Meusdorfer Straße	10	2.002	20.000
■ Entfernung der Parkverbotsschilder	9	300	2.700
Wolfgang-Heinze-Str.: ■ Entfernung der Parkverbotsschilder	3	300	900
■ Erwerb der geplanten Grünfläche auf dem ehemaligen Brauereigelände			?
■ Sicherung der Grünfläche an der Hermannstraße			-
Kategorie II: Mittelfristige Maßnahmen			
<i>3. Rang</i>			
Bornaische Straße: ■ Aufstellen von Parkuhren	10	10.000	100.000
Wolfgang-Heinze-Str.: ■ Aufstellen von Parkuhren (zwischen Herderstr. und Kreuz)	4	10.000	40.000
Meusdorfer Straße: ■ Pflanzung von Straßenbäumen im Abschnitt zwischen Biedermannstr. und Wolfgang- Heinze-Str	36	2.000	72.000
■ Neuasphaltierung der Straße in Verbindung mit Neusetzen der Borde im Abschnitt zwischen Biedermannstraße und Wolfgang- Heinze-Straße	3.200	130	416.000
■ Erwerb der Fläche der provisorischen Hundewiese			?
<i>4. Rang</i>			
Biedermannstraße ■ Erhöhung der Bordsteine im Bereich der Schwellen			?
Stockartstraße: ■ Beräumung und Freigabe für den öffentlichen Verkehr			?
■ Gestaltung der Grünfläche am Brauereigelände			?

Maßnahmen	m ² bzw. Stück	DM/m ² bzw. Stück	Kosten (DM)
Kategorie III - langfristige Maßnahmen			
<i>5. Rang</i>			
Biedermannstraße: ■ Neuanlage von Fußwegen in den Abschnitten, wo z.Z. keine Befestigung vorhanden ist			?
Auerbachstraße: ■ Umbau zum Verkehrsberuhigten Bereich	1.000	150	150.000
Hammerstraße: ■ Umbau zum Verkehrsberuhigten Bereich	1.600	150	240.000
<i>6. Rang</i>			
Wolfgang-Heinze-Str.: ■ Anlage von Baumscheiben und Pflanzung von Straßenbäumen am Fahrbahnrand	85	2.000	170.000
Herderstraße: ■ Umbau zum Verkehrsberuhigten Bereich	1.800	150	270.000
■ Schaffung eines öffentlichen Durchganges in Verlängerung der Herderstraße			25.000
<i>7. Rang</i>			
Bornaische Straße: ■ Einrichtung von Zeitinseln an den Haltestellen	1		40.000
Meusdorfer Straße (zwischen Bornaischer Straße und Biedermannstraße): ■ Pflanzung von Straßenbäumen ■ Anlage von Parkbuchten	12 150	2.000 200	24.000 30.000
Hermannstraße: ■ Umbau zum Verkehrsberuhigten Bereich	2.200	150	330.000
Pfeffingerstraße: ■ Umbau zum Verkehrsberuhigten Bereich	1.200	150	180.000
Stockartstraße: ■ Umbau zum Verkehrsberuhigten Bereich	1.000	150	150.000
■ Erwerb der Grünfläche an der Hermannstraße			?

Die angegebenen Kosten beziehen sich auf gerundete Erfahrungswerte des Tiefbauamtes der Stadt Leipzig. Sie berücksichtigen nicht mögliche notwendige Auswechslungen oder Verlegungen von Leitungen.

Summe der ausgewiesenen Kosten:

kurzfristige Maßnahmen	0,34 Mill. DM
mittelfristige Maßnahmen	0,63 Mill. DM
langfristige Maßnahmen	1,61 Mill. DM
Gesamtsumme	2,58 Mill. DM