

Integriertes Verkehrsmodell der Stadt Leipzig

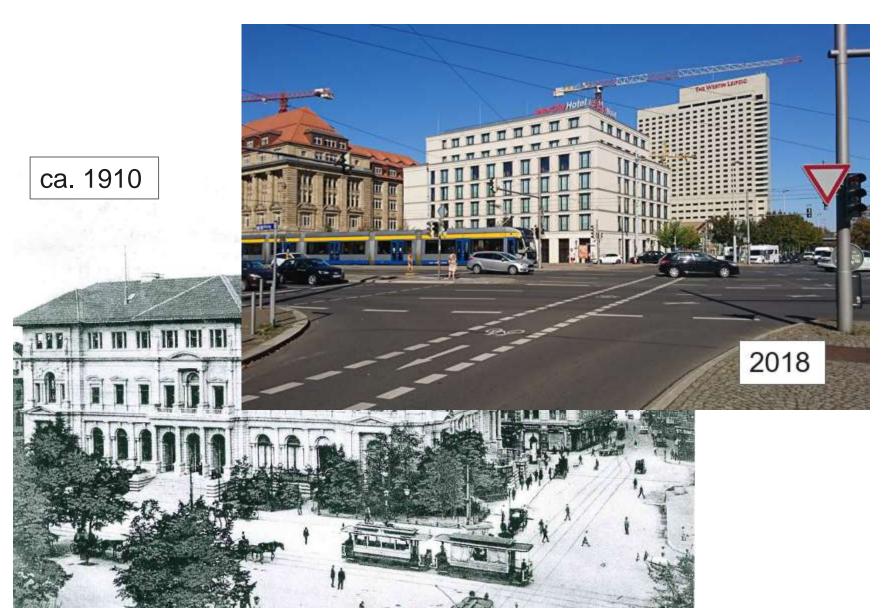


"Verkehrskonzept erweiterte Innenstadt" Untersuchung zum Verkehr auf dem Leipziger Promenadenring

Stand der Planfälle: akt. PF 1 bis PF 6

Promenadenring früher und heute





Promenadenring - Strukturen im Umfeld



Leipzig 2015



+ 26% + 149.000 EWO







ca. 573.000 EWO

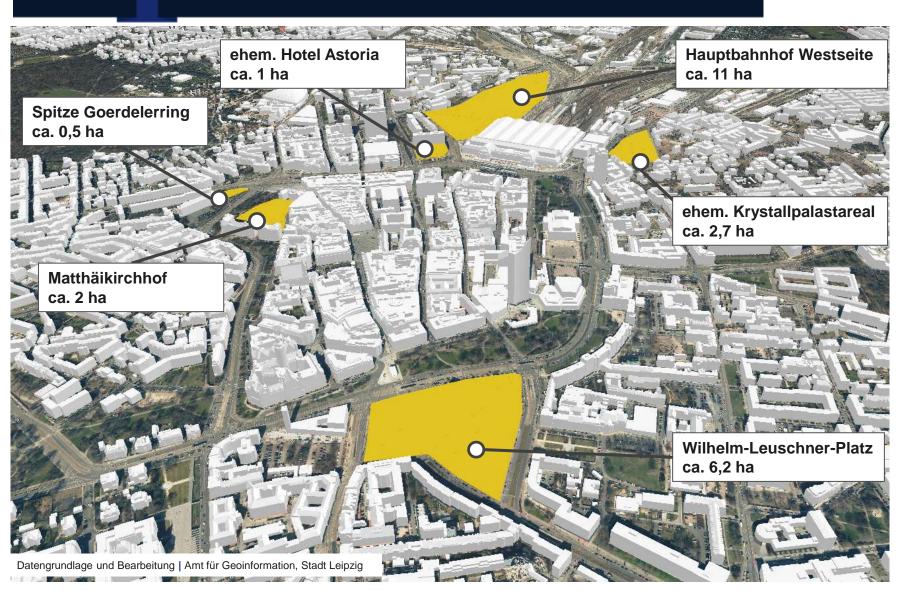
ca. 722.000 EWO

OT-Name	OT-Nr	Ewo	Ewo	Entwicklung Entwicklung		Apl	Apl	Entwicklung Entwicklung	
		2015	2030	abs	%	2015	2030	abs	%
Zentrum	00	1819	2909		1,60	39382	47232		1,20
Zentrum-Ost	01	4203	9572		2,28	20245	24573		1,21
Zentrum-Südost	02	13564	18157		1,34	18098	23886		1,32
Zentrum-Süd	03	12698	15206		1,20	9517	12369		1,30
Zentrum-West	04	10696	12342		1,15	9481	11278		1,19
Zentrum-Nordwest	05	10333	12785		1,24	3782	4454		1,18
Zentrum-Nord	06	8664	11578		1,34	10955	12896		1,18
Summe		61977	82549	20572	1,33	111460	136688	25228	1,23

Promenadenring – Potenzialflächen



Potenzialflächen



DEMO-EC, Promenadenring – Kfz-Belastung





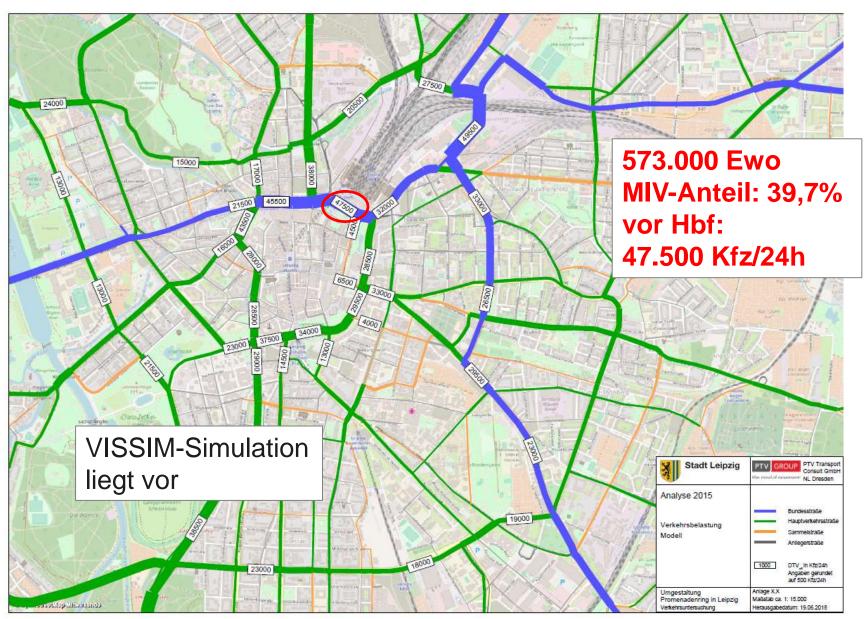
Analyse Kfz-Belastung:

Hohe Verkehrsbelastung zwischen ca. 26.000 und 50.000 Kfz/24h

Verkehrspolitische Zielstellung STEP VöR Reduzierung MIV-Anteil von 39,7% auf 30%

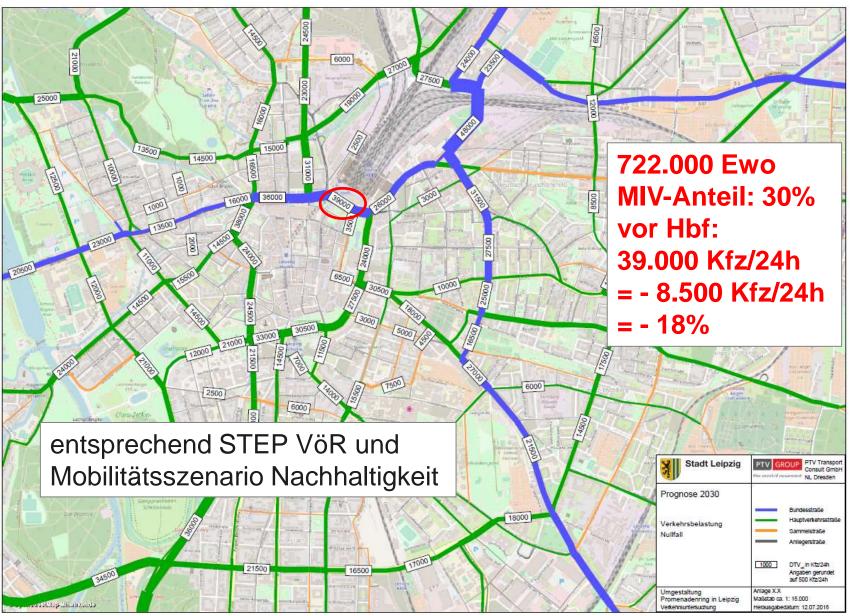
Analyse 2015 - Kfz-Belastung Promenadenring - Modell





Prognose 2030, Nullfall - Kfz-Belastung





Planfälle

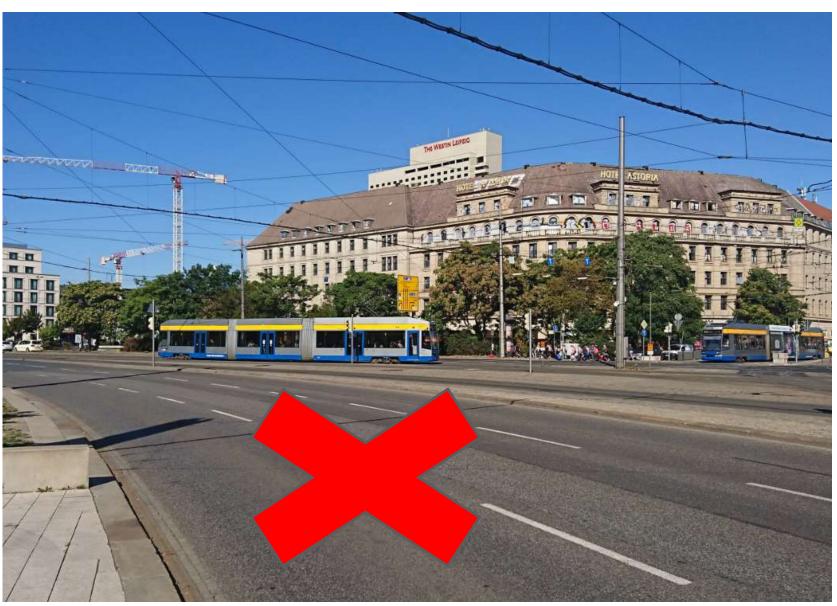


Einfachere Planfälle - reine VISUM-Untersuchung

- 1. Autofreier Ring Sperrung Promenadenring für Kfz-Verkehr/ Überfahrten zur Zielerreichung Innenstadt und Parkhäuser frei
- 2. Promenadenring als Einbahnstraßenring
- 3. Planfall "Summer School"/ Sperrung von heutigen Kfz-Fahrbeziehungen auf dem Ring/ deutliche Kfz-Fahrspurreduzierungen auf dem Ring
- 4. Tempo 30 innerhalb des Tangentenvierecks, auf Tangentenviereck Tempo 50
- 5. Verkehrsberuhigung/ Fußgängerzone R.-Luxemburg-Straße (und Linksabbiegen Brandenburger Straße -> Georgiring)
- 6. Fußgängerzone W.-Leuschner-Platz vor Stadtbibliothek und Peterssteinweg

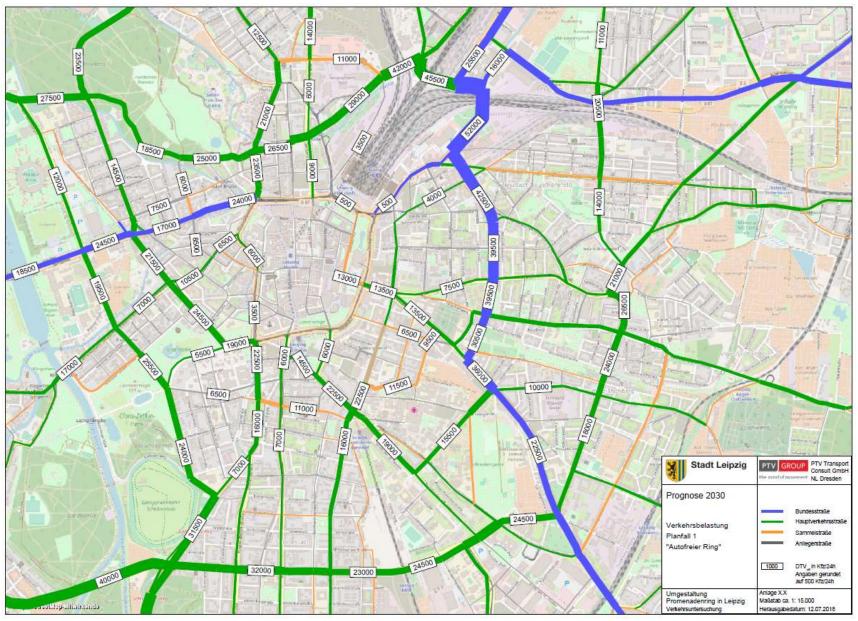
PF1 2030 – Autofreier Ring





PF1 2030 – Autofreier Ring

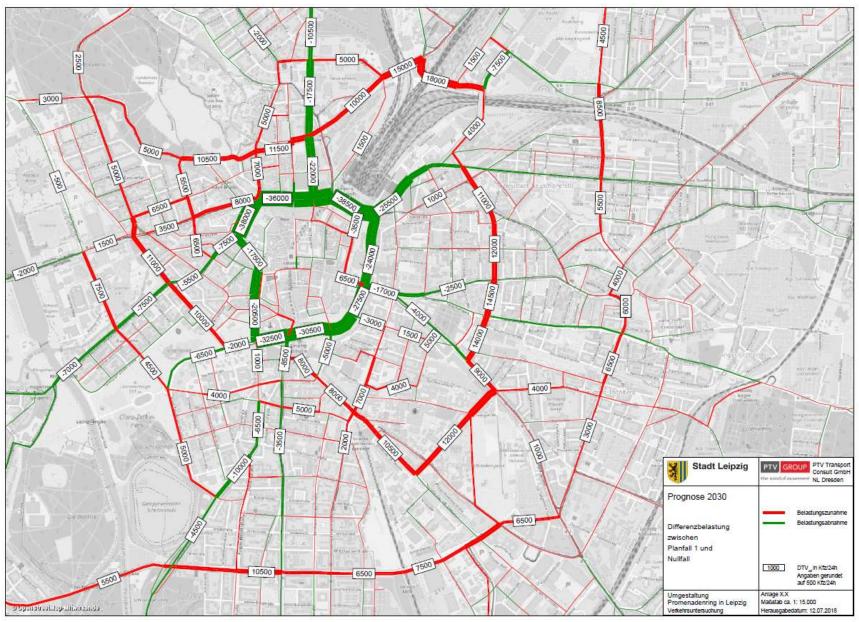




Stadt Leipzig - Untersuchung Promenadenring

PF1-NF 2030: Autofreier Ring - Differenz





PF1: Bewertung (Arbeitsstand)



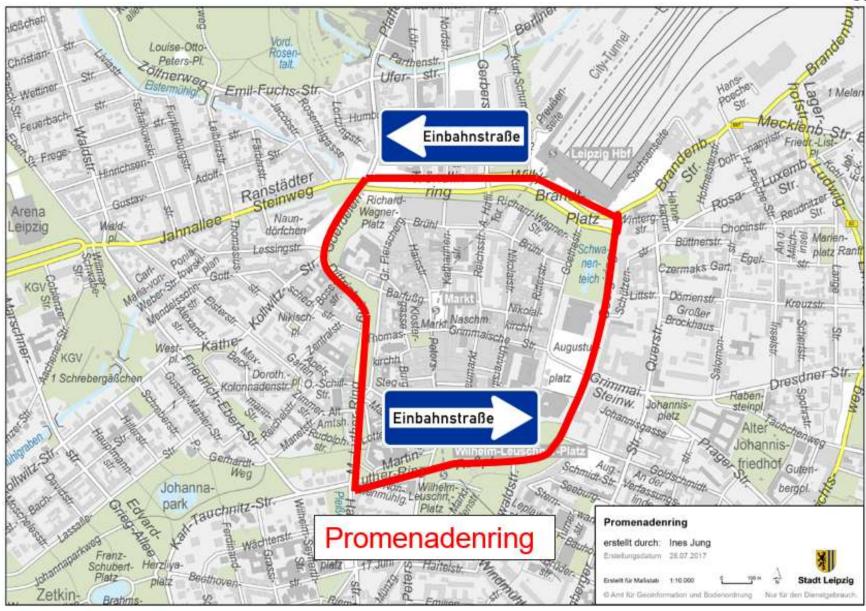
- Massiver Eingriff in Verkehrsorganisation und Ablauf
- Promenadenring weitgehend autofrei
- Anliegerbeziehungen zur Erreichung der Innenstadt müssen in Teilen weiter zugelassen werden (z.B. Lotterstraße über westl. M.-Luther-Ring)
- Entlastungswirkungen Promenadenring zwischen 17.500 und 38.500 Kfz/24h
- Deutliche Mehrbelastungen Tangentenviereck bis zu 18.000 Kfz/24h, die dort mit den vorhandenen Verkehrsanlagen nicht bewältigt werden können.
- Deutliche Mehrbelastungen von Gebieten zwischen Tangentenviereck und Promenadenring, insbesondere auch Wohngebiete, wie z.B. Waldstraßenviertel, Seeburgviertel und Südvorstadt

Tendenz

- Zu hohe Verlagerungswirkung in sensible innenstadtnahe Gebiete
- Zu hohe Verkehrsbelastungen im Umfeld des Tangentenvierecks
- Verkehrsplanerisch nicht zu empfehlen

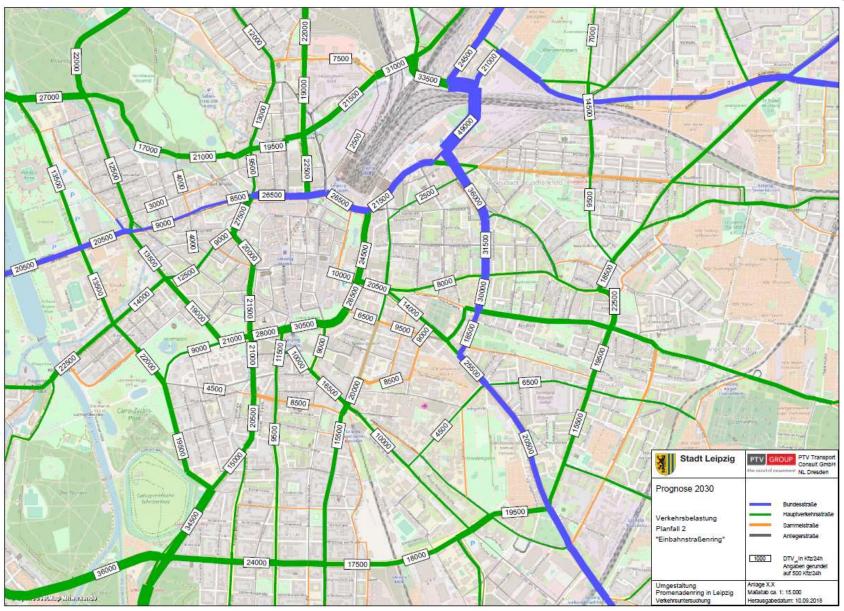
PF2 2030 - Einbahnstraßenring





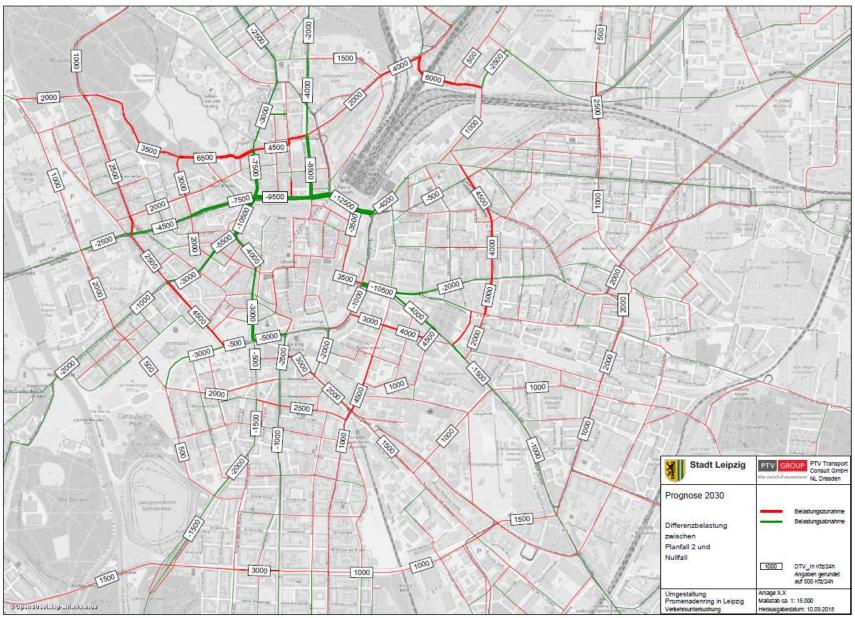
PF2 2030 - Einbahnstraßenring





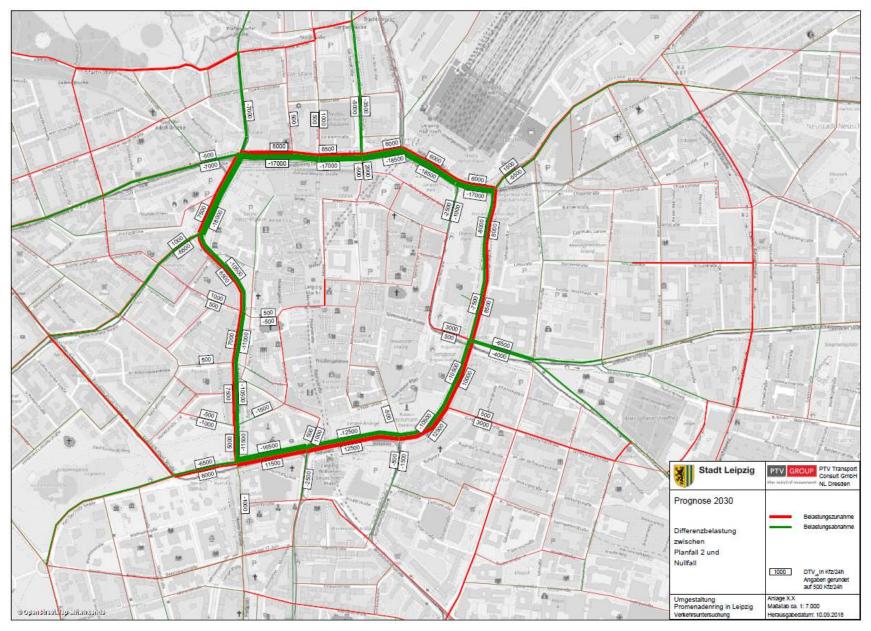
PF2-NF 2030: Einbahnstraßenring - Differenz





PF2-NF 2030: Einbahnstraßenring – Differenz (richtungsw.)





PF2: Bewertung (Arbeitsstand)



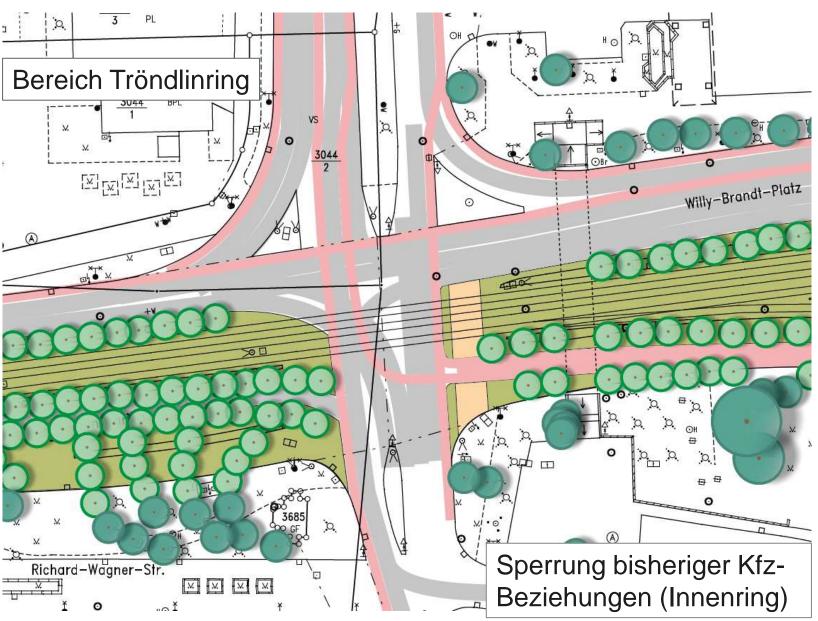
- Massiver Eingriff in Verkehrsorganisation und Ablauf
- Entlastungswirkungen Promenadenring zwischen 1.000 und 12.500
 Kfz/24h (Querschnitt)
- Mehrbelastung Tangentenviereck bis zu 6.000 Kfz/24h
- Die verbleibenden Richtungsfahrbahnen werden aber deutlich mehr belastet,
 - z.B. vor dem Hbf. Fahrtrichtung Ost nach West:
 Nullfall: 21.000 Kfz/24h // Planfall 26.500 // Differenz + 5.500 = + 26%
 - z.B. vor W.-Leuschner-Platz Fahrtrichtung West nach Ost:
 Nullfall: 18.000 Kfz/24h // Planfall 30.500 // Differenz + 12.500 = + 70%
- Deutliche Mehrbelastungen von Gebieten zwischen Tangentenviereck und Promenadenring, insbesondere auch Wohngebiete, wie z.B.
 Waldstraßenviertel, Seeburgviertel und Südvorstadt, deutliche Umwege zur Zielerreichung

Tendenz

- Zu hohe Verlagerungswirkung in sensible innenstadtnahe Gebiete
- Zu hohe Verkehrsbelastungen im Umfeld des Tangentenvierecks
- Verkehrsplanerisch nicht zu empfehlen

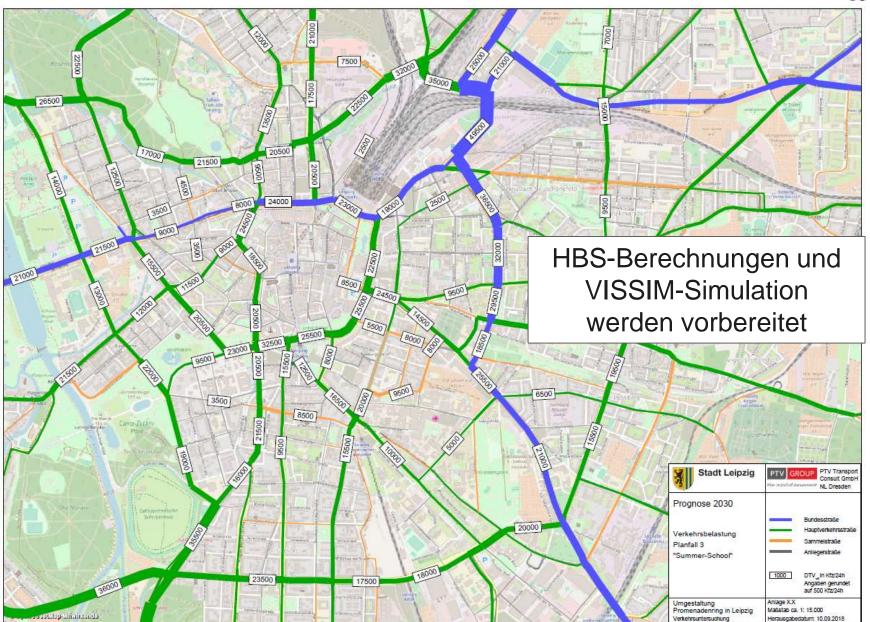
PF3 2030 - Summer School





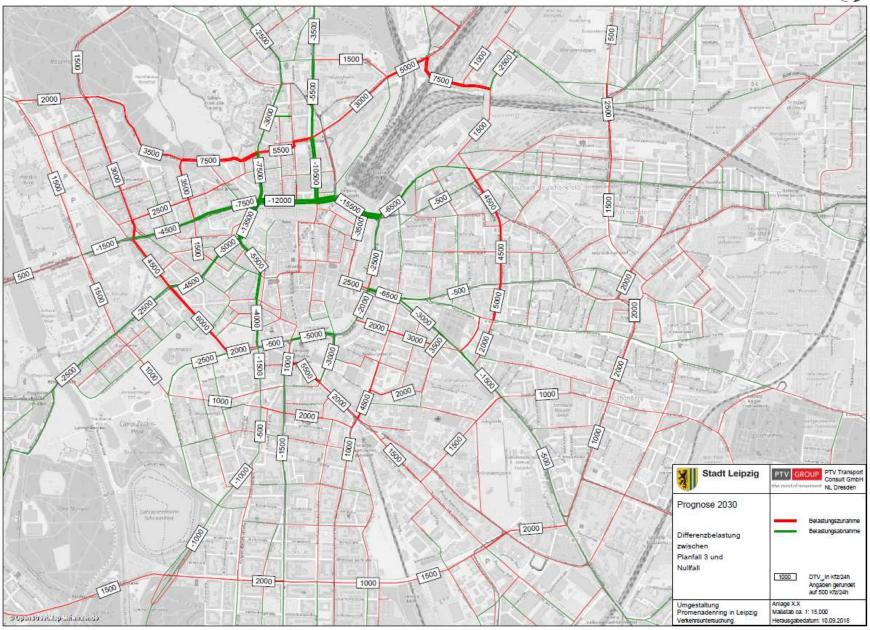
PF3 2030 - Summer School





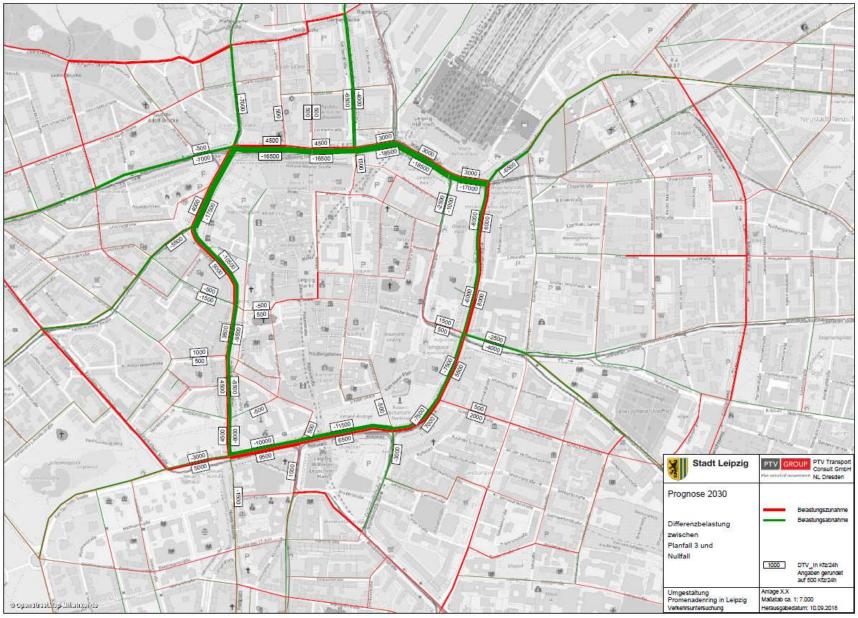
PF3-NF 2030: Summer School - Differenz





PF3-NF 2030: Summer School – Differenz (richtungsweise) 👹





PF3: Bewertung (Arbeitsstand)



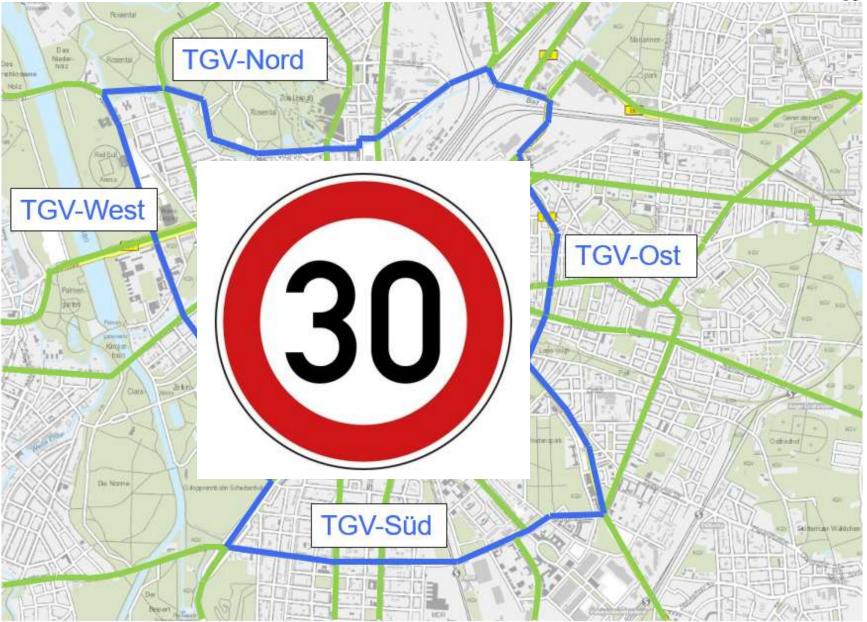
- Massiver Eingriff in Verkehrsorganisation und Ablauf
- Entlastungswirkungen Promenadenring zwischen 500 und 15.500 Kfz/24h
- Mehrbelastung Tangentenviereck bis zu 7.500 Kfz/24h
- Die verbleibenden Richtungsfahrbahnen werden aber ähnlich wie bei der Einbahnstraßenlösung deutlich mehr belastet, allerdings nicht ganz so stark
 - z.B. vor dem Hbf. Fahrtrichtung Ost nach West:
 Nullfall: 21.000 Kfz/24h // Planfall 24.000 // Differenz + 3.000 = + 14%
 - z.B. vor W.-Leuschner-Platz Fahrtrichtung West nach Ost:
 Nullfall: 18.000 Kfz/24h // Planfall 24.500 // Differenz + 6.500 = + 36%
- Deutliche Mehrbelastung von Gebieten zwischen Tangentenviereck und Promenadenring, insbesondere auch Wohngebiete, wie z.B.
 Waldstraßenviertel, Seeburgviertel und Südvorstadt

Tendenz

- Zu hohe Verlagerungswirkung in sensible innenstadtnahe Gebiete
- Zu hohe Verkehrsbelastungen im Umfeld des Tangentenvierecks
- Leistungsfähigkeitsberechnungen für ausgewählte Knoten und Verkehrsflusssimulation für den Ring (VISSIM) wird gegenwärtig vorbereitet Stadt Leipzig - Untersuchung Promenadenring

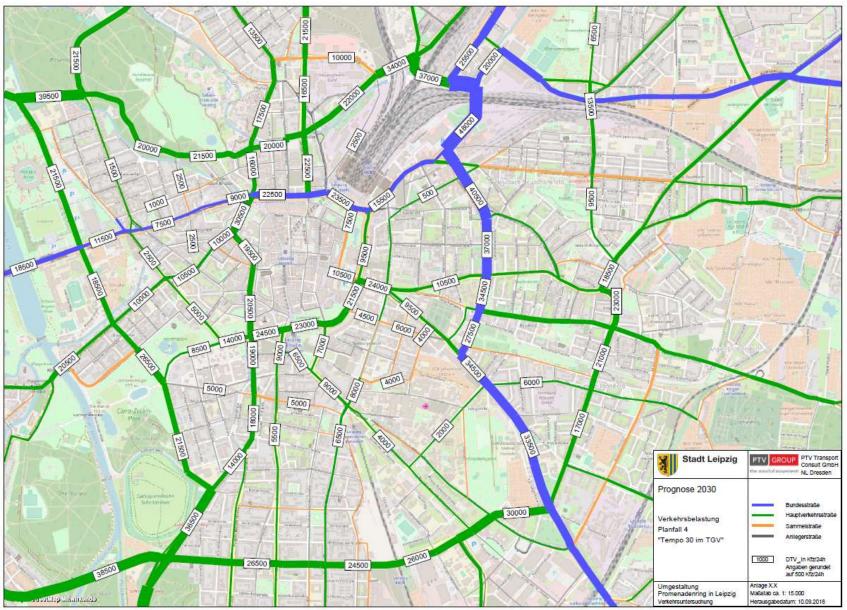
PF4 2030 – Innerhalb Tangentenviereck 30 km/h





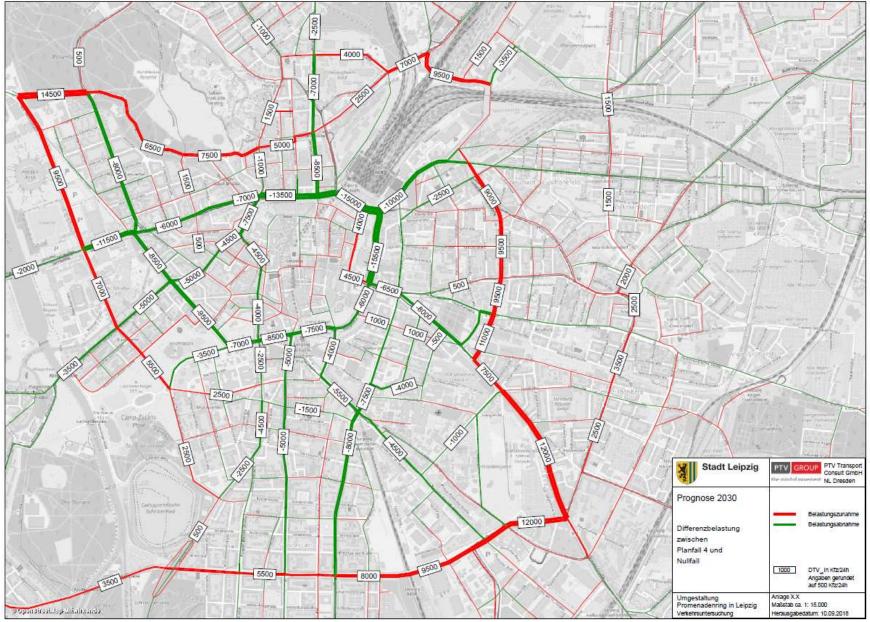
PF4 2030 – Innerhalb Tangentenviereck 30 km/h





PF4 2030 – Innerhalb Tangentenviereck 30 km/h - Differenz





P4: Bewertung (Arbeitsstand)



- Hohe Wirksamkeit für den Promenadenring
- Nord- und Südring nur noch mit ca. 23.000 Kfz/24h
- Hohe Entlastungswirkungen auch innerhalb des Tangentenvierecks und auf den Zufahrtsstraßen zum Promenadenring
- Auch weitere Entlastung der Wohngebiete innerhalb des Tangentenvierecks
- Deutliche Verkehrserhöhungen auf dem Tangentenviereck bis zu + 14.500 Kfz/24h in Bereich Leutzscher Allee bzw. + 12.000 Kfz/24h im Bereich Prager Straße/Semmelweisstraße, die mit dem vorhandenen Netzausbau nicht bewältigt werden können.

Tendenz

- Noch offen
- Sollte ggf. mit Modifizierungen weiter geprüft werden

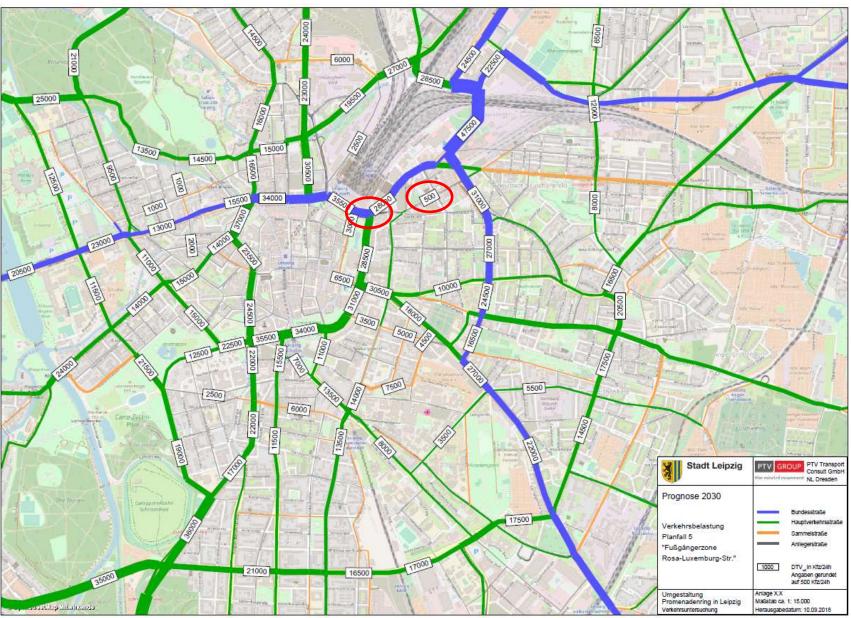
PF5 2030 – Verkehrsberuhigung R.-Luxemburg-Straße





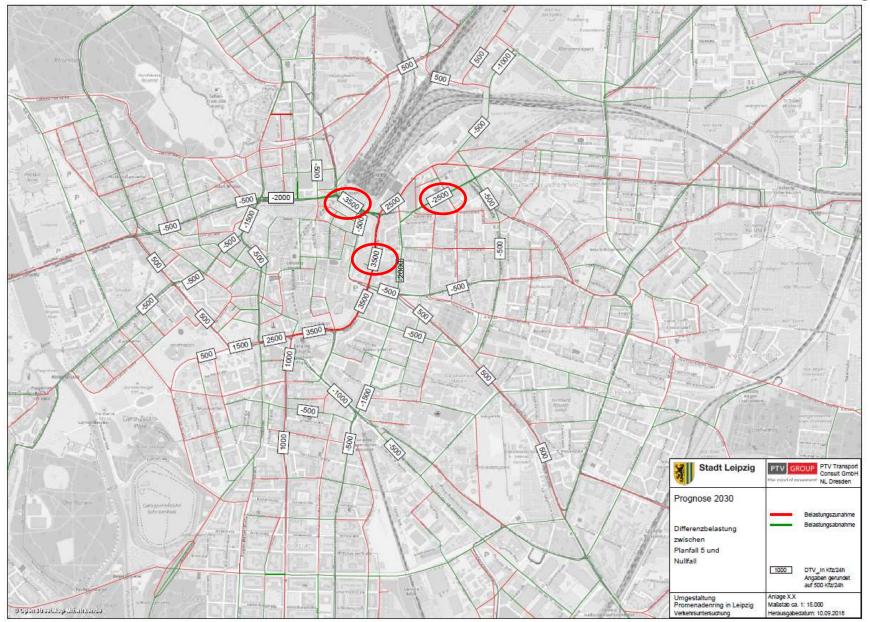
PF5 2030 – Verkehrsberuhigung R.-Luxemburg-Straße





PF5 2030 – Verkehrsberuhigung R.-Luxemburg-Str. - Differenz 📓





P5: Bewertung (Arbeitsstand)



- Nur moderate Änderung Verkehrsorganisation und –ablauf im Nordostbereich der Rings
- Weitere Verkehrsreduktion auf dem Nordring, dafür Mehrbelastung auf dem Südring
- Relativ gleichmäßige Verkehrsverteilung auf dem Nord- und Südring mit 34.000 bis 35.000 Kfz/24h
- Verkehrsberuhigung R.-Luxemburg-Straße deutliche Verkehrsreduktion in der Ostvorstadt
- Konzentration des Kfz-Verkehrs auf dem Hauptstraßennetz
- Keine gravierenden Verkehrserhöhungen im Umfeld, insbesondere nicht in umliegenden Wohngebieten auf dem Tangentenviereck

Tendenz

- Umgestaltungsabsichten, insbesondere für den Nordring, weiterhin möglich
- Sollte verkehrstechnisch geprüft werden

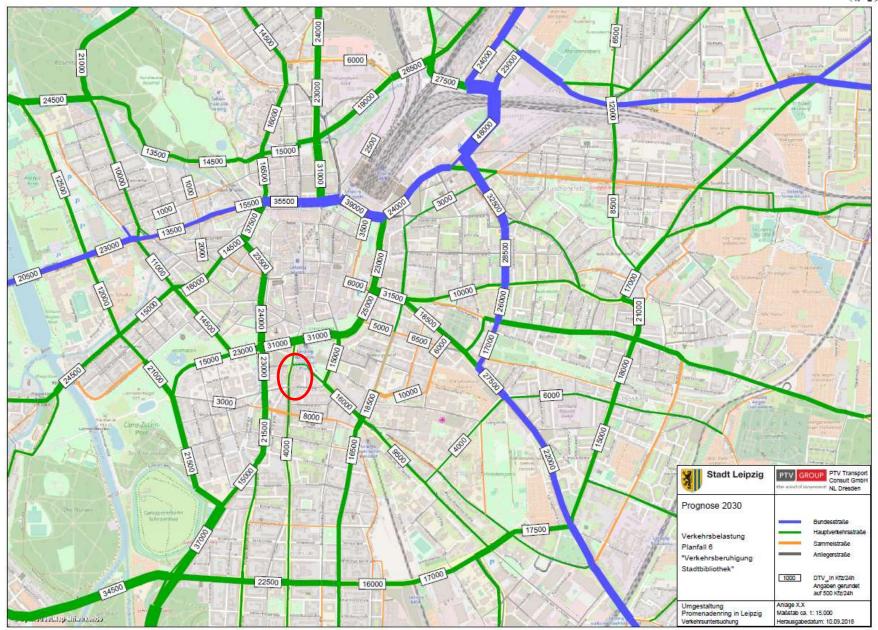
PF6 2030 – Fußgängerzone W.-Leuschner-Platz vor Stadtbibliothek und Peterssteinweg





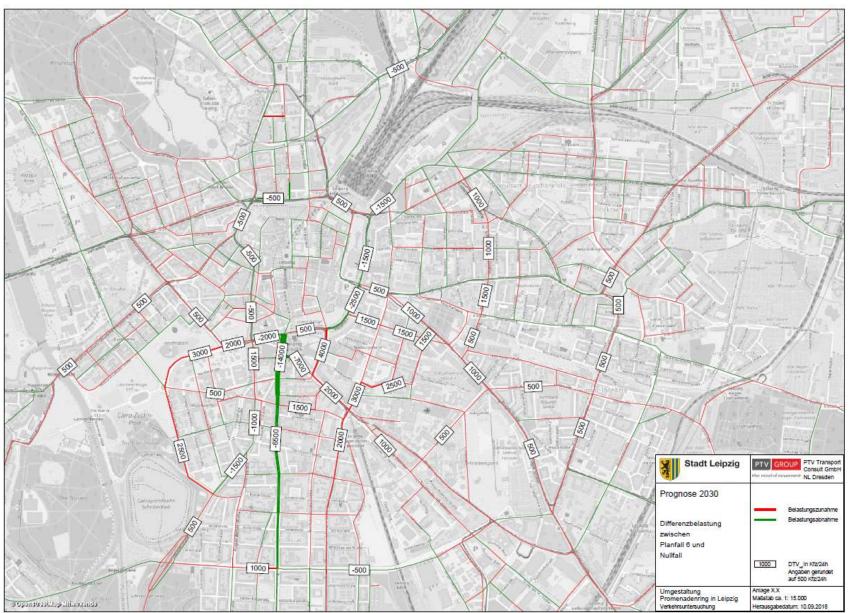
PF6 2030 – Fußgängerzone vor Stadtbibliothek





PF6 2030 – Fußgängerzone vor Stadtbibliothek – Differenz





P6: Bewertung (Arbeitsstand)



Bewertung

- Kein Kfz-Verkehr vor der Stadtbibliothek und im Peterssteinweg
- Entlastung der K.-Liebknecht-Straße im inneren Bereich
- Relativ kleinteilige Änderung der Verkehrsorganisation mit weiträumigeren Auswirkungen bis über das östliche Tangentenviereck hinaus
- Kfz-Verlagerungen von vor der Stadtbibliothek zum Südring (W.-Leuschner-Platz) und Grünewaldstraße
- Kfz-Verlagerungen vom Peterssteinweg zur K.-Tauchnitz-Straße, Harkortstraße, A.-Hoffmann-Straße und in die Riemannstraße
- Mehrbelastung von Wohngebieten, insbesondere Südvorstadt und Seeburgviertel

Tendenz

Im Zusammenhang beider Maßnahmen wegen Verkehrsverlagerungen in sensible Straßenräume und Wohngebiete eher nicht zu empfehlen



Stadt Leipzig

Dezernat Stadtentwicklung und Bau Verkehrs- und Tiefbauamt Abt. Generelle Planung

04092 Leipzig

Tel.: +49 (341) 123-3449

Fax.: +49 (341) 123-3455

Mail: vta-planung@leipzig.de

www.leipzig.de





Wie weiter ...



Noch ca. 2 bis 3 VISUM-Planfälle möglich

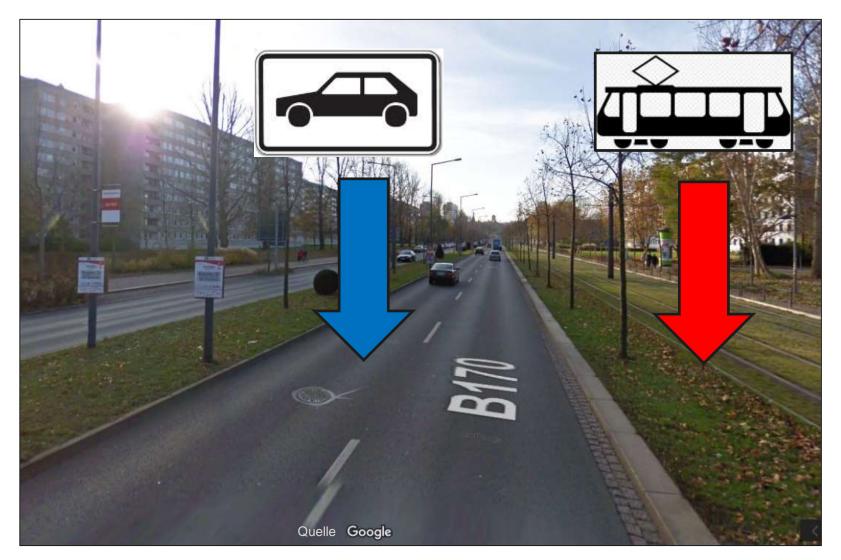
mgl. Vorschlag

- Straßenbahn mit "grünem Gleis" auf der Innenstadtseite des Rings
 - Optische Verbreiterung des Ringgrüns
 - Bessere ÖPNV-Erreichbarkeit der Innenstadt
 - Gefahrloser Haltestellenzugang aus/in Richtung Innenstadt
 - Ermöglicht auch neue Haltestelle am Goerdelerring (Zugang
- Kfz-Spuren mit verringerter Spuranzahl im Vergleich zu heute für beide Fahrtrichtungen auf der Außenseite des Rings

"Grüne Straßenbahngleise" auf der Innenstadtseite



Beispiel Dresden, Fritz-Löffler-Straße (südlich des Hbf.)



Weitere Planfälle



Einfachere Planfälle - reine VISUM-Untersuchung

7. Vollsperrung des Bahnhofsvorplatzes (W.-Brandt-Platz) für Kfz – dabei Linksabbieger Brandenburger Straße in Richtung Georgiring und ausschließlich Rechtsabbieger aus Gerberstraße in Richtung Tröndlinring

Hendrik Bark (ADFC Leipzig e. V.)

Umgestaltung des Willy-Brandt-Platzes zum Mobilitätsknotenpunkt, Umleitung des MIV





Weitere Planfälle



Einfachere Planfälle - reine VISUM-Untersuchung

8. Vollsperrung W.-Leuschner-Platz zwischen Harkortstraße und Grünewaldstraße für Kfz

a) Vorschlag – Innenstadt



Keine Alternativrouten durch die Innenstadt

Das Zentrum bleibt autoarm!

Keine Veränderung zum Istzustand bzw. eher weitere Verringerung des KfZ-Verkehrs

b) Vorschlag – Anliegerstraßen



Anliegerstraßen in der erweiterten Innenstadt stehen nicht als Entlastungsstrecken zur Verfügung

Der Verkehr muss sich auf die wesentlichen Hauptstraßen verteilen

c) Vorschlag – Historischer Straßenquerschnitt Fleischerplatz



Goerdelerring/Tröndlinring sind verkehrlich reduziert, in Anlehnung an die historische, städtebauliche Figur

Zudem sind Pfaffendorfer Straße und Ranstädter Steinweg für den Verkehr gesperrt oder nur mit reduzierter Geschwindigkeit bzw. nur für Anwohner befahrbar



