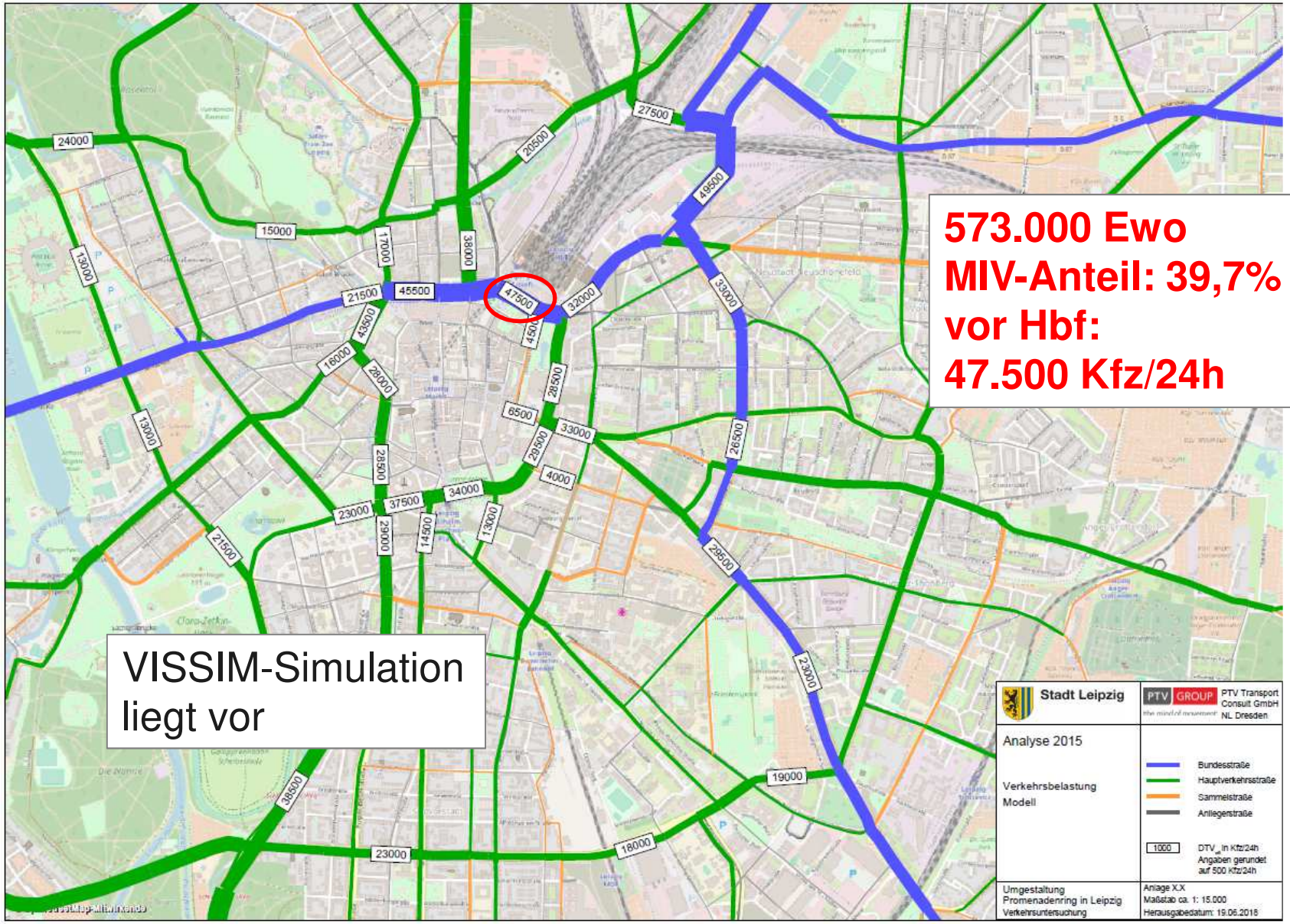
Integriertes Verkehrsmodell der Stadt Leipzig

„Verkehrskonzept erweiterte Innenstadt“ Untersuchung zum Verkehr auf dem Leipziger Promenadenring

Planfälle: PF 10, 11 und 12

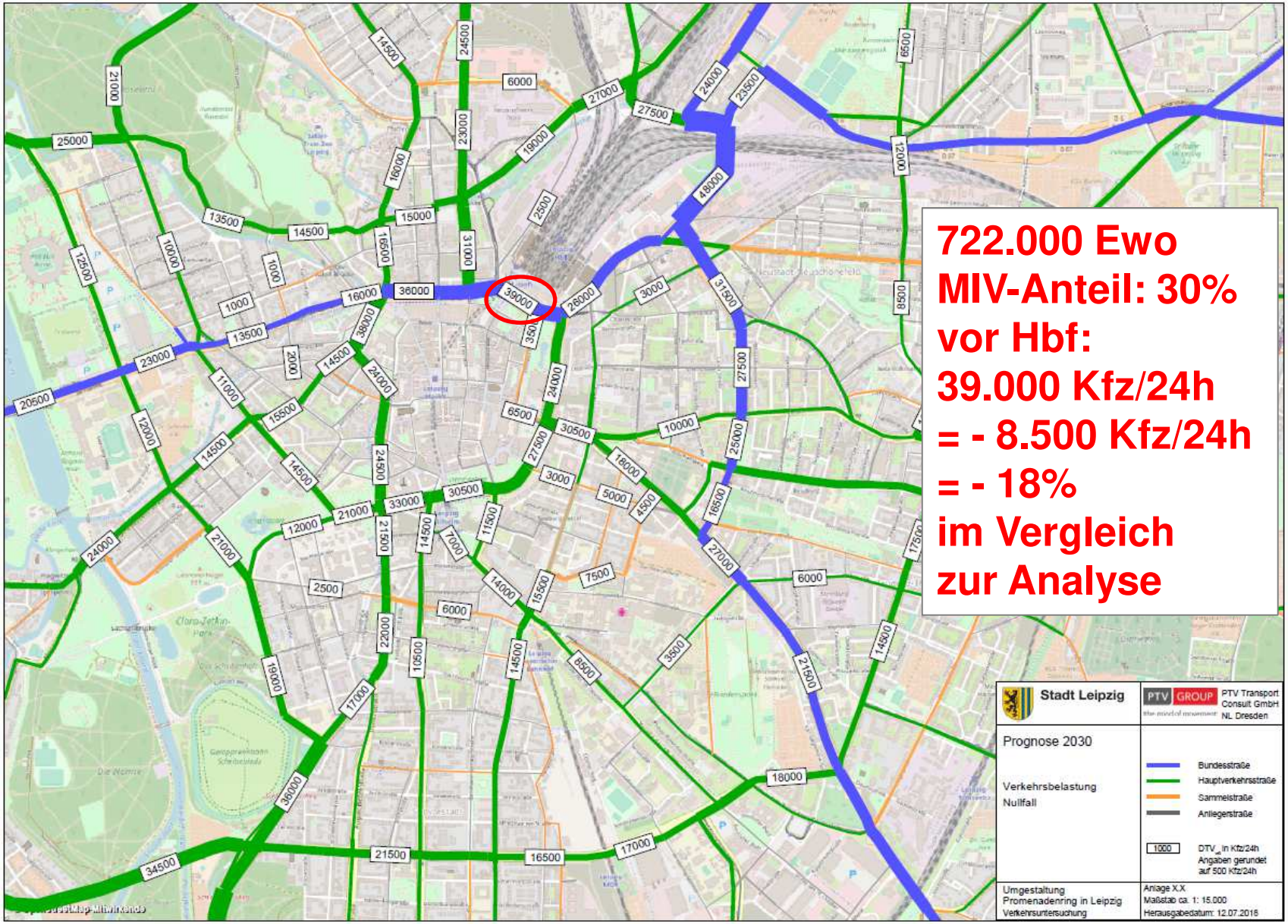
Analyse 2015 – Kfz-Belastung Promenadenring - Modell

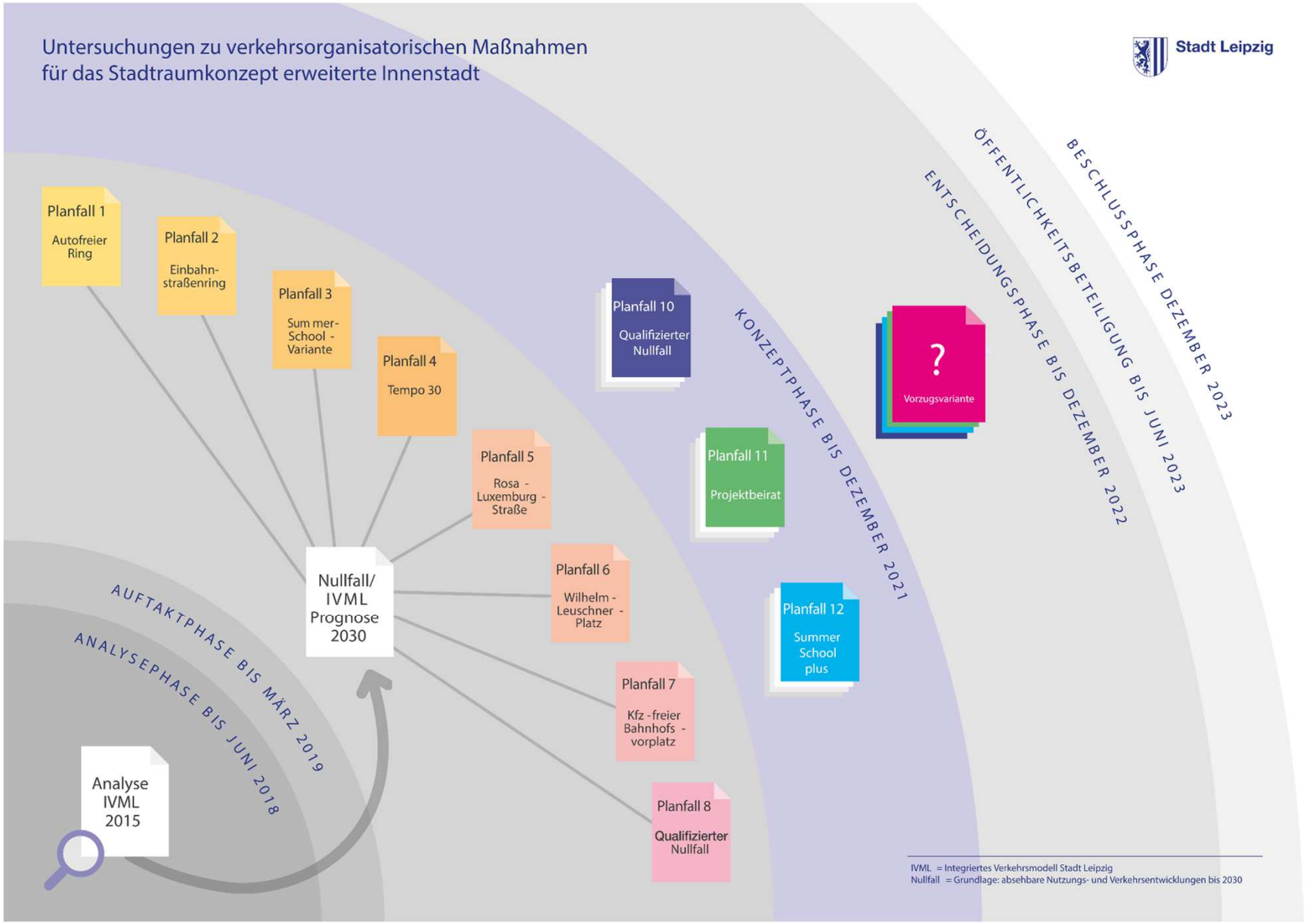


573.000 Ewo
MIV-Anteil: 39,7%
vor Hbf:
47.500 Kfz/24h

VISSIM-Simulation liegt vor

Prognose 2030, Nullfall – Kfz-Belastung

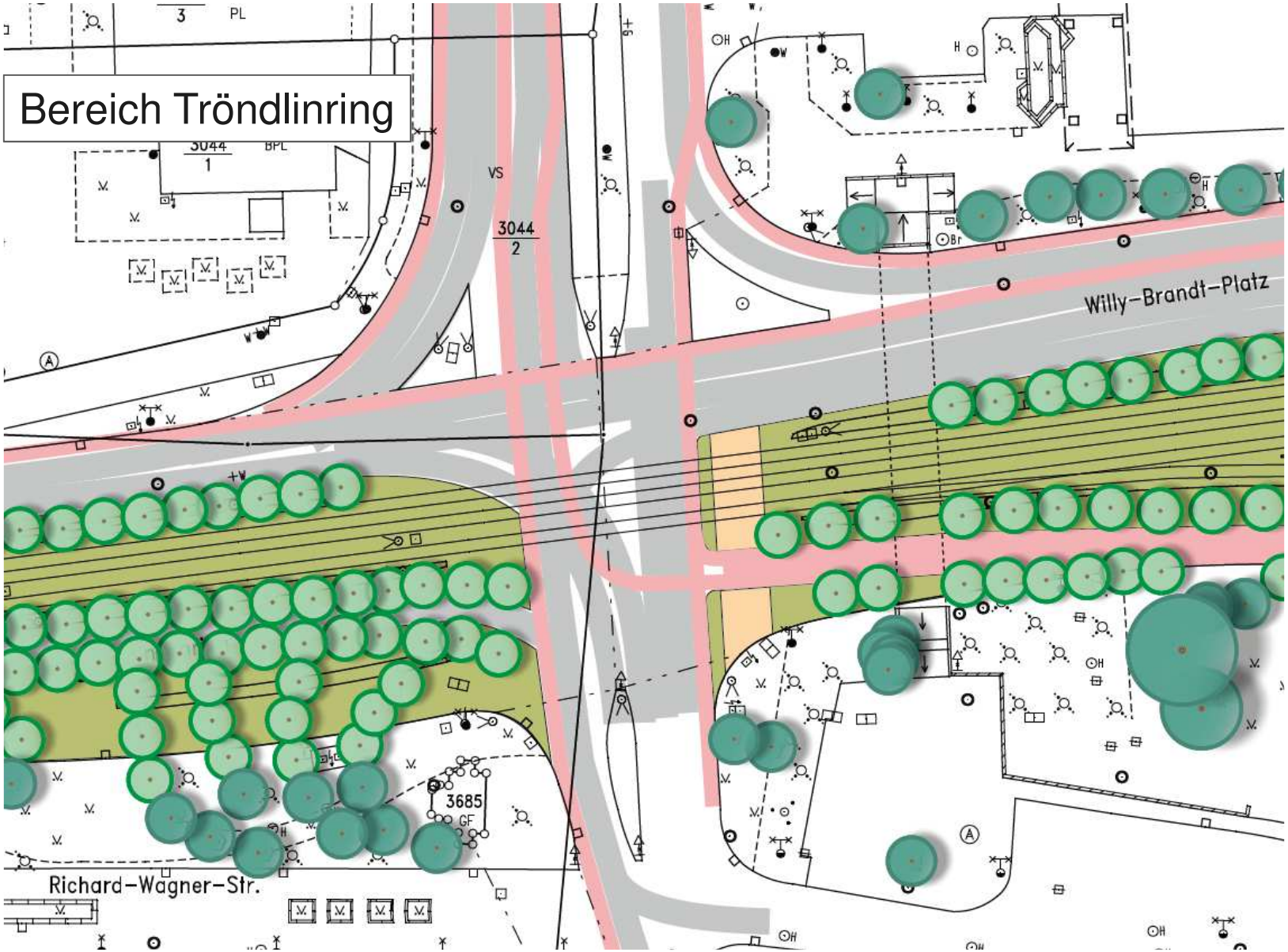



Untersuchungen zu verkehrsorganisatorischen Maßnahmen
für das Stadtraumkonzept erweiterte Innenstadt
Stadt Leipzig
Planfall 1
Autofreier Ring
Planfall 2
Einbahn-straßenring
Planfall 3
Sum mer-School - Variante
Planfall 4
Tempo 30
Planfall 5
Rosa - Luxemburg - Straße
Planfall 6
Wilhelm - Leuschner - Platz
Planfall 7
Kfz -freier Bahnhofs - vorplatz
Planfall 8
Qualifizierter Nullfall
Planfall 10
Qualifizierter Nullfall
Planfall 11
Projektbeirat
Planfall 12
Summer School plus
?
Vorzugsvariante
Nullfall/ IVML Prognose 2030
Analyse IVML 2015
ANALYSEPHASE BIS JUNI 2018
AUFTAKTPHASE BIS MÄRZ 2019
KONZEPTPHASE BIS DEZEMBER 2021
ENTSCHEIDUNGSPHASE BIS DEZEMBER 2022
ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG BIS JUNI 2023
BESCHLUSSPHASE DEZEMBER 2023
IVML = Integriertes Verkehrsmodell Stadt Leipzig
Nullfall = Grundlage: absehbare Nutzungs- und Verkehrsentwicklungen bis 2030

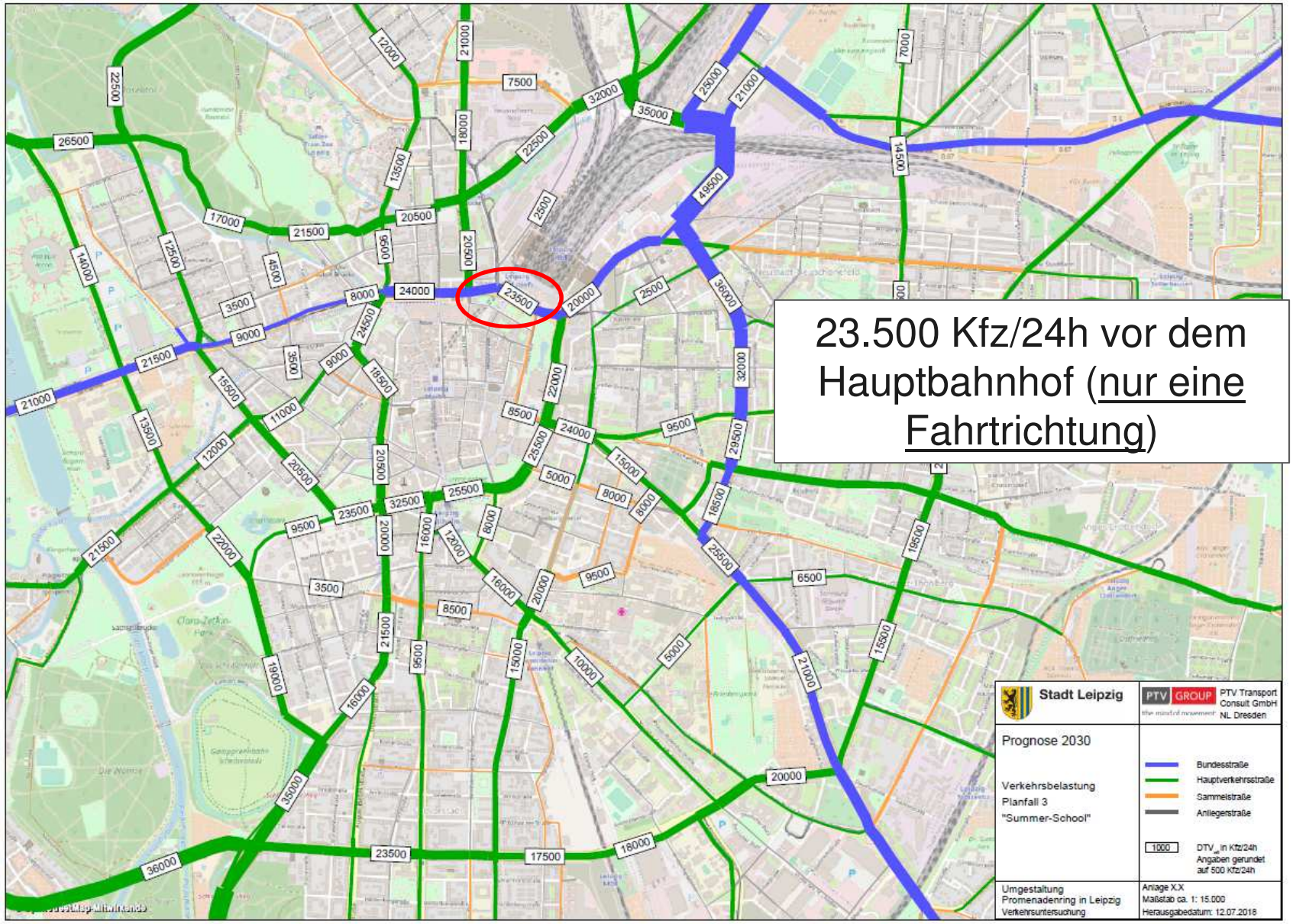
Weitere zu untersuchende Planfälle

- **Allgemein: Aktualisierung des Planungsstandes erforderlich**
  - Analyse 2018/ Prognose 2035
  - Strukturen und Netzentwicklung (auch ÖPNV/ Straßenbahn)
- **Planfall 10: qualifizierter Nullfall/ maßvolle Kfz-Reduktion (PF 8)**
  - Leistungsfähigkeit Promenadenring erreichbar
  - Kaum Mehrbelastung Wohngebiete/ Anliegerstraßen
  - Nur geringe Mehrbelastung Tangentenviereck
  - Problem Riemannstraße
- **Planfall 11:**
  - neu zu bestimmender Planfall aus der Sicht des Projektbeirats
- **Planfall 12: Weiterentwicklung Planfall Summer School (PF 3)**
  - Grenzleistungsfähigkeit mit Detailproblemen auf dem Promenadenring erreichbar
  - Mehrbelastung Wohngebiete/ Anliegerstraßen
  - Keine Leistungsfähigkeit Tangentenviereck

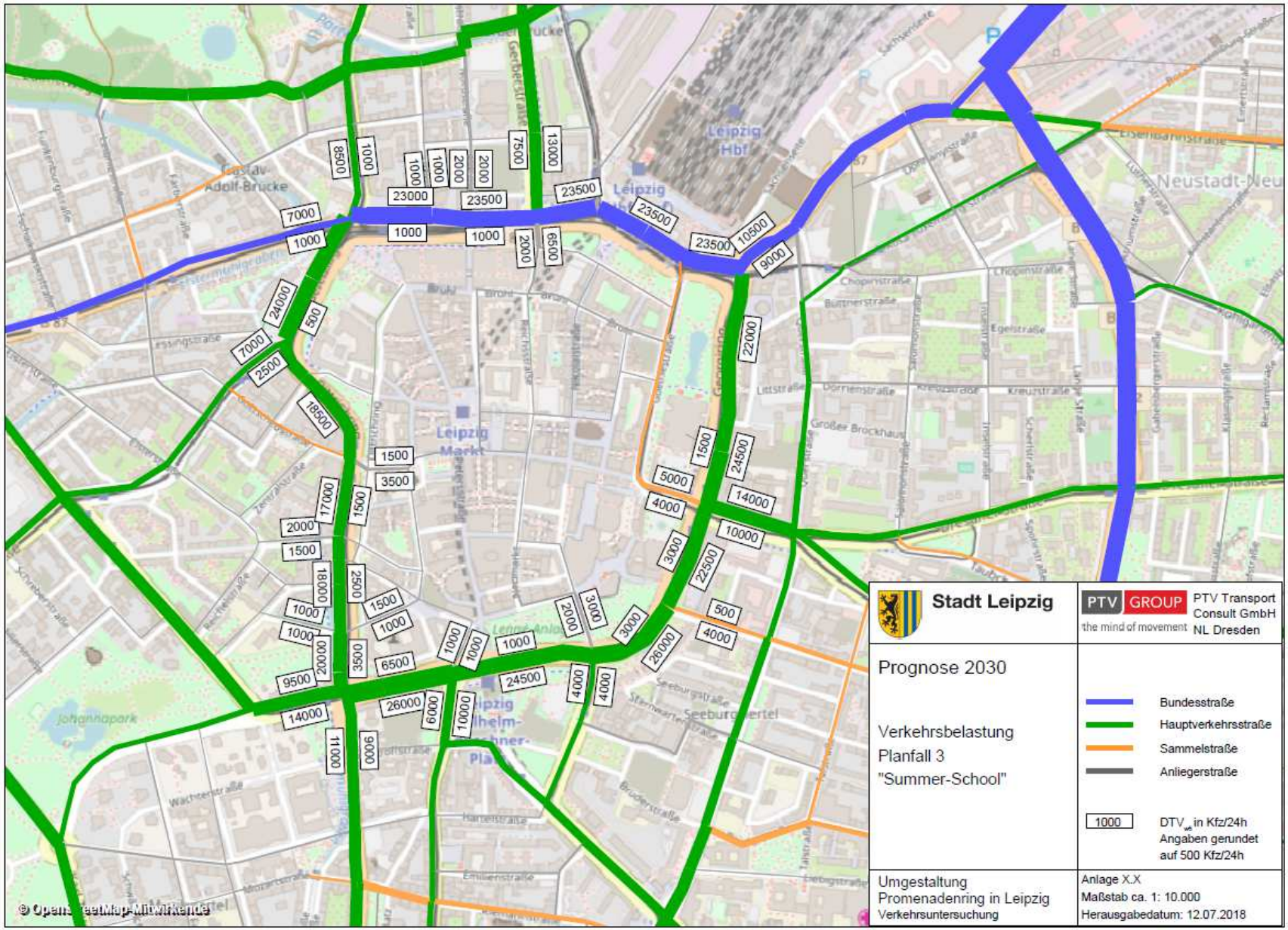
PF3 2030 – Summer School



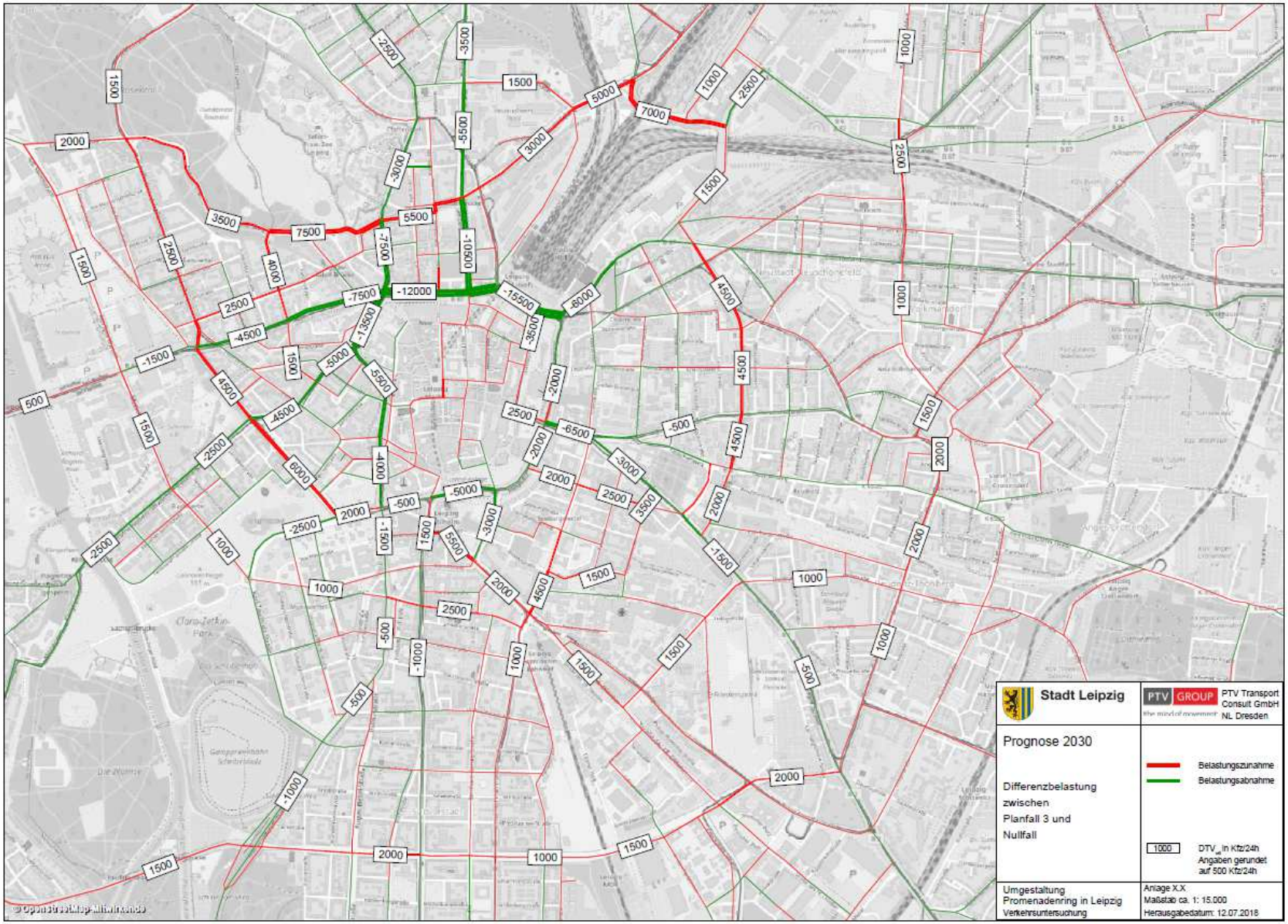
PF3 2030 – Summer School



PF3 2030 – Summer School (richtungsweise)



PF3-NF 2030: Summer School - Differenz



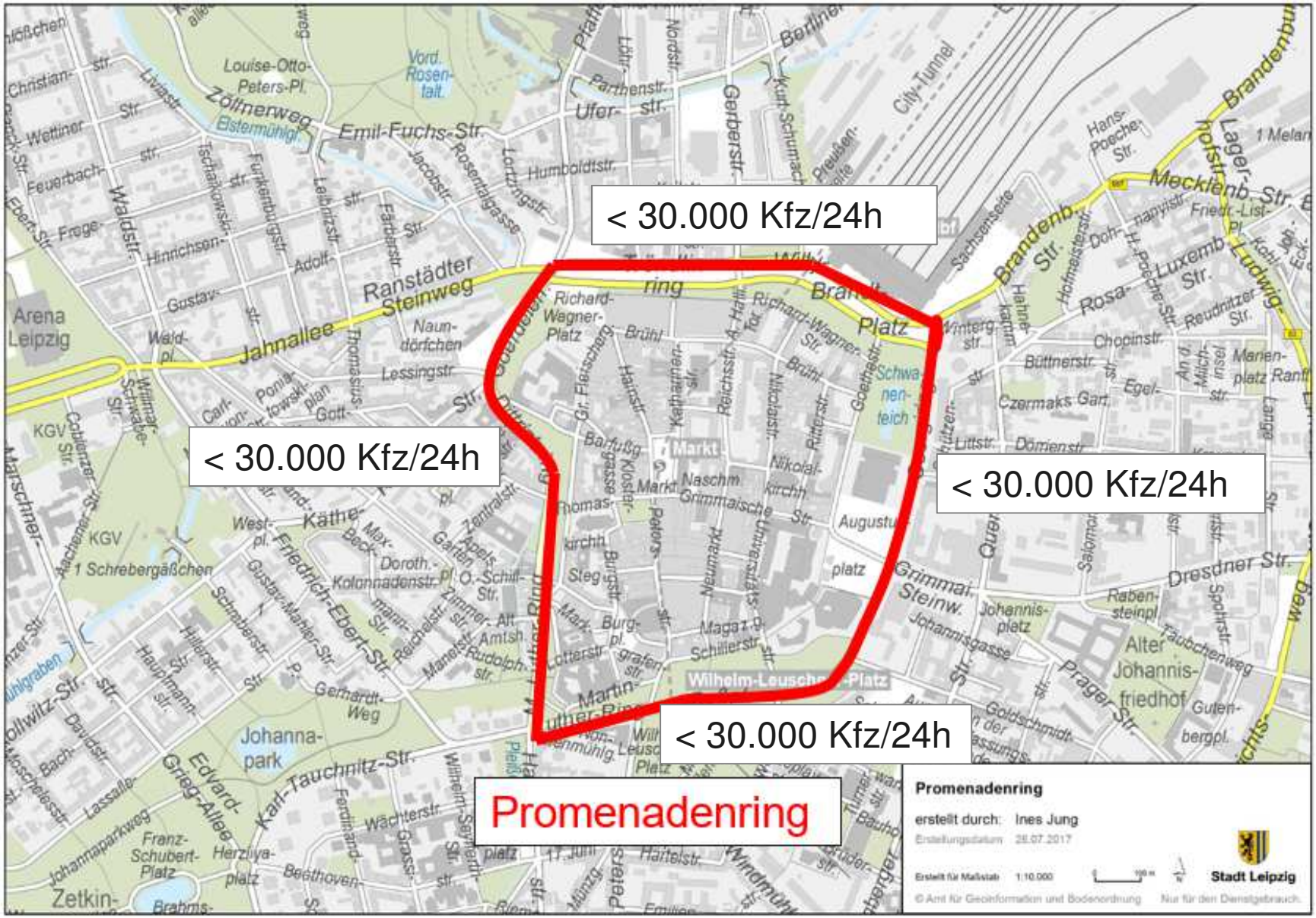
PF3: Bewertung (Arbeitsstand 2019)

- 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

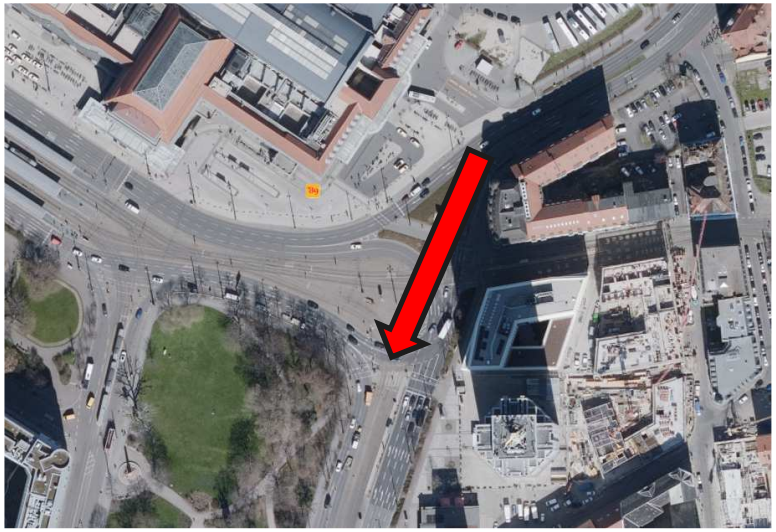
- Zu hohe Verlagerungswirkung in sensible innenstadtnahe Gebiete
- Zu hohe Verkehrsbelastungen im Umfeld des Tangentenvierecks

PF8 2030 – maßvolle Kfz-Reduktion Promenadenring



PF8 2030 – maßvolle Kfz-Reduktion Promenadenring

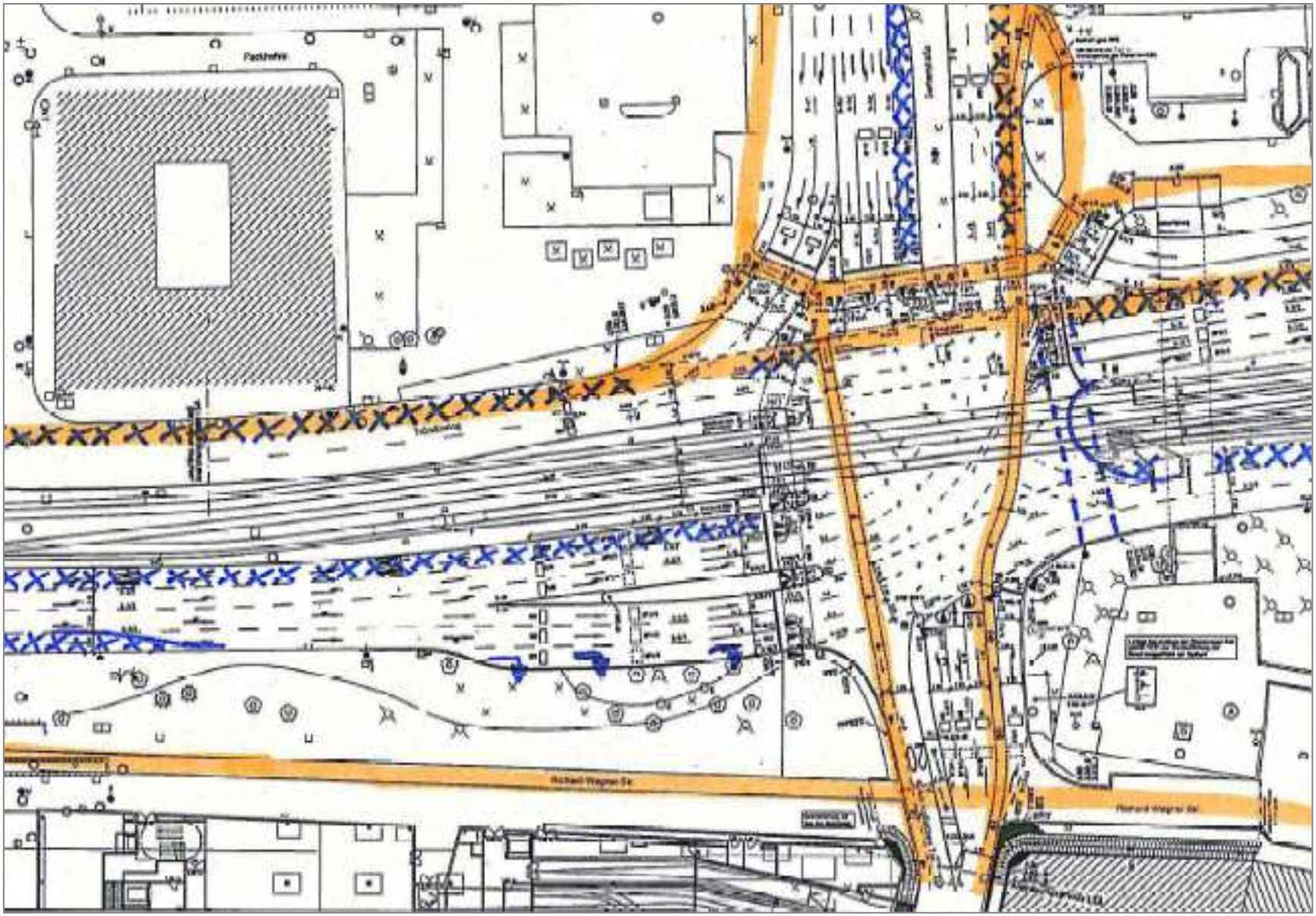
- Randbedingungen
  - Hauptbahnhof Ostknoten: neuer Linksabbieger von der Brandenburger Straße in den Georgiring
  - Kein Kfz-Verkehr vor der Stadtbibliothek (W.-Leuschner-Platz Süd)



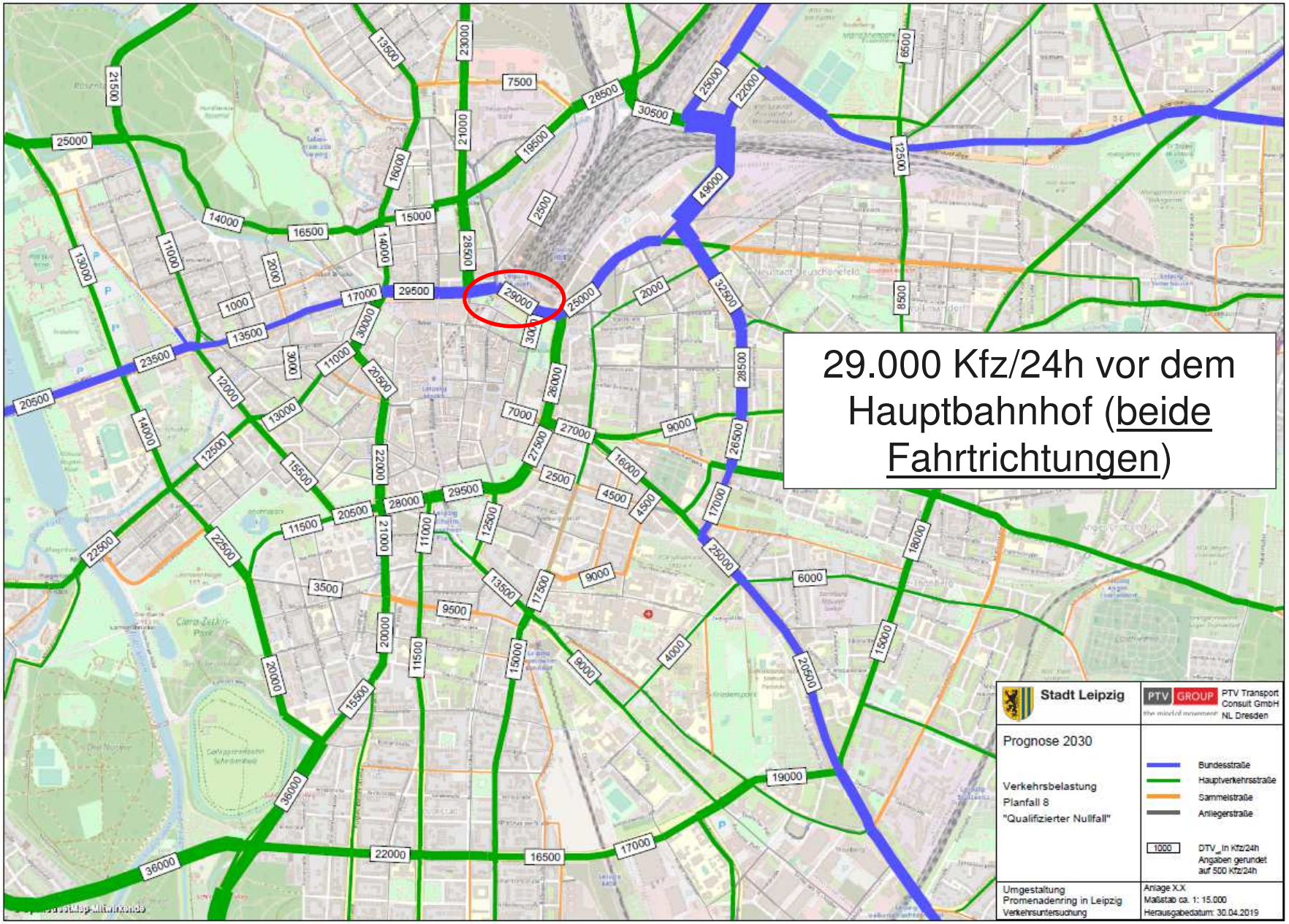
  - im Querschnitt max. 2 Spuren pro Richtung (an Hauptknoten Aufweitung)

    Bspl. Vor Hauptbahnhof
    - 2 Richtung West (heute 4)
    - 2 Richtung Ost (heute 3)
  - Dittrichring eine überbreite Kfz-Spur pro Richtung und Radfahrstreifen
  - Radverkehrsanlagen am Promenadenring

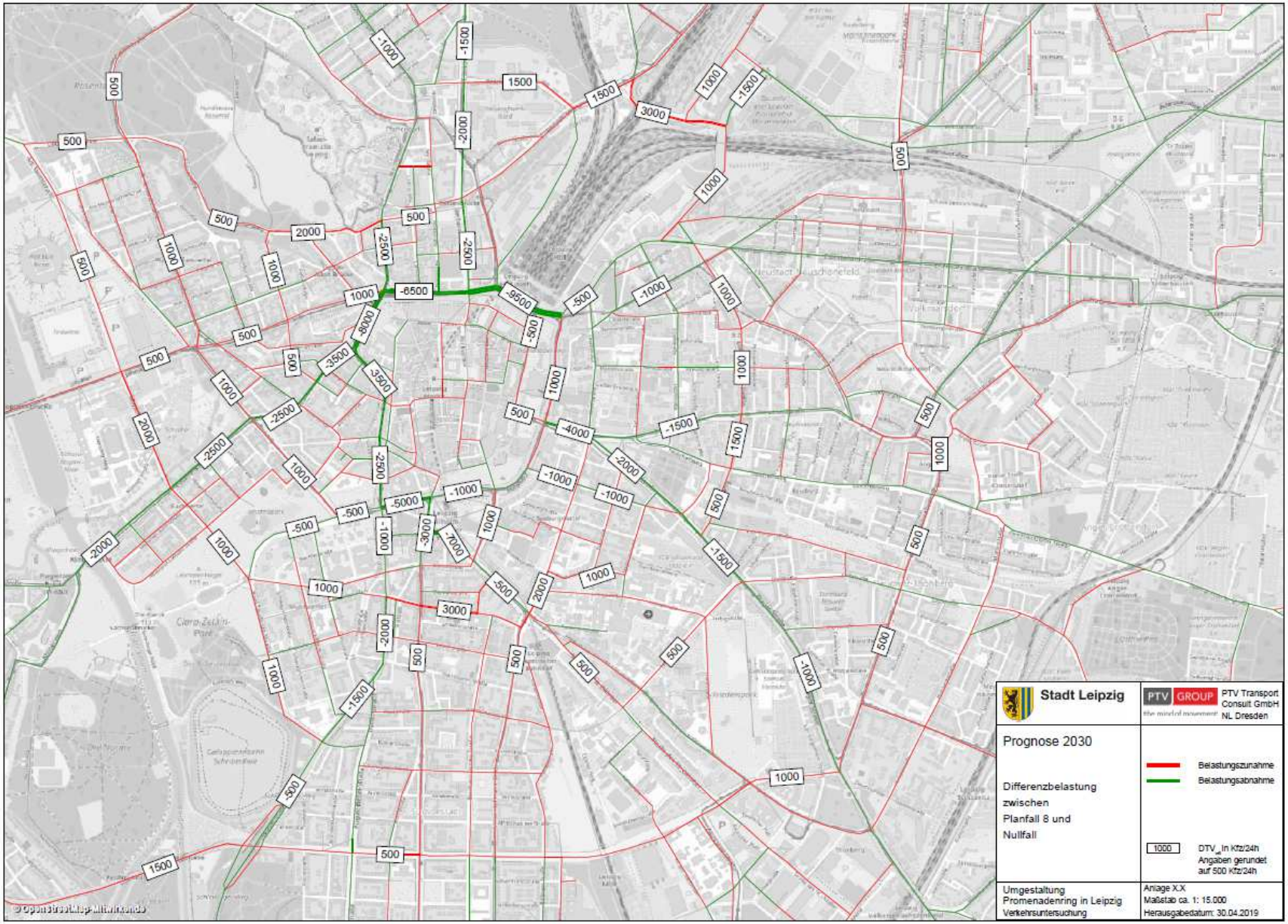
PF8: Prinzipbeispiel Knoten Gerberstraße



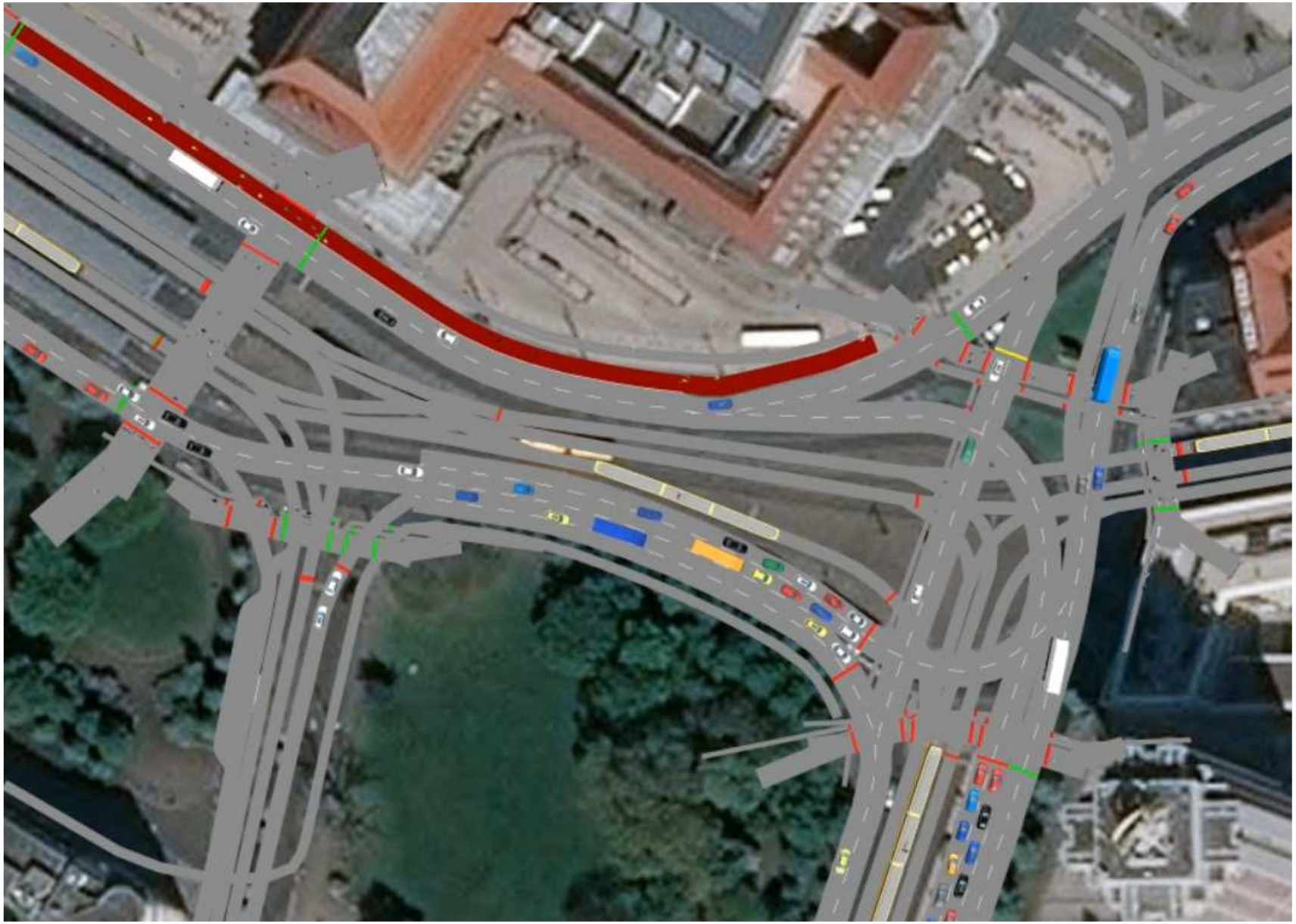
PF8 2030 – maßvolle Kfz-Reduktion Promenadenring



PF8-NF 2030: maßvolle Kfz-Reduktion - Differenz



PF8: VISSIM-Simulation Promenadenring



PF8: Bewertung (Arbeitsstand 2019)

- Kein Ringabschnitt über 30.000 Kfz/24h (deutliche Reduzierung vor Hbf. um ca. – 40% im Vergleich zur Analyse mit 47.500 Kfz/24h)
- Kfz-Belastung Promenadenring zwischen ca. 20.000 und 30.000 Kfz/24h
- Mehrbelastung Georgiring um ca. 1.000 Kfz/24h
- Mehrbelastung Riemannstraße um ca. 3.000 Kfz/24h
- Moderate Mehrbelastung Tangentenviereck um ca. 1.000 bis 2.000 Kfz/24h, vsl. im Bestandsnetz i.W. beherrschbar
- Wohngebiete zwischen Tangentenviereck und Promenadenring nur geringfügig betroffen

Tendenz

- nur moderate Verkehrsverlagerungen zum Tangentenviereck
- kaum Verlagerungswirkung in sensible innenstadtnahe Gebiete
- verkehrsplanerisch denkbar
- frei werdender Verkehrsraum für andere Nutzungen

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