Verkehrsentwicklungsplanung und Rahmenbedingungen in Leipzig - „Mobilität 2030“

27.10.2017

Dipl.-Ing. Michael Jana
Verkehrs- und Tiefbauamt

Nachhaltige Stadtentwicklung

Leipzig hat den Deutschen Nachhaltigkeitspreis 2012 für Lebensqualität und städtische Infrastruktur gewonnen

Nachhaltige Stadtentwicklung

Leipzig hat den Deutschen Nachhaltigkeitspreis 2012 für Lebensqualität und städtische Infrastruktur gewonnen

Der Erhalt einer hohen Lebensqualität ist Grundvoraussetzung für die Prosperität und das weitere Wachstum der Stadt.

Grundvoraussetzung für Lebensqualität ist eine sichere, bequeme und funktionierende Verkehrsinfrastruktur.

Lebenszeitverluste durch Stauzeiten sind der Killer für die wirtschaftliche Attraktivität jeder Großstadt und Metropolregion.

Probleme:

<u>„Superwachstum“ in Leipzig größer 2 Prozent pro Jahr:</u>

⇒ bis 2030 sind 730.000 bis zu 750.000 Einwohner für die Stadt zu erwarten

⇒ in spätestens 5 Jahren werden wieder verstärkte Prozesse zur Suburbanisierung einsetzen

⇒ starkes Wachstum im Speckgürtel der Umlandgemeinden wird auch in vom ÖPNV schlecht erschlossenen Lagen stattfinden

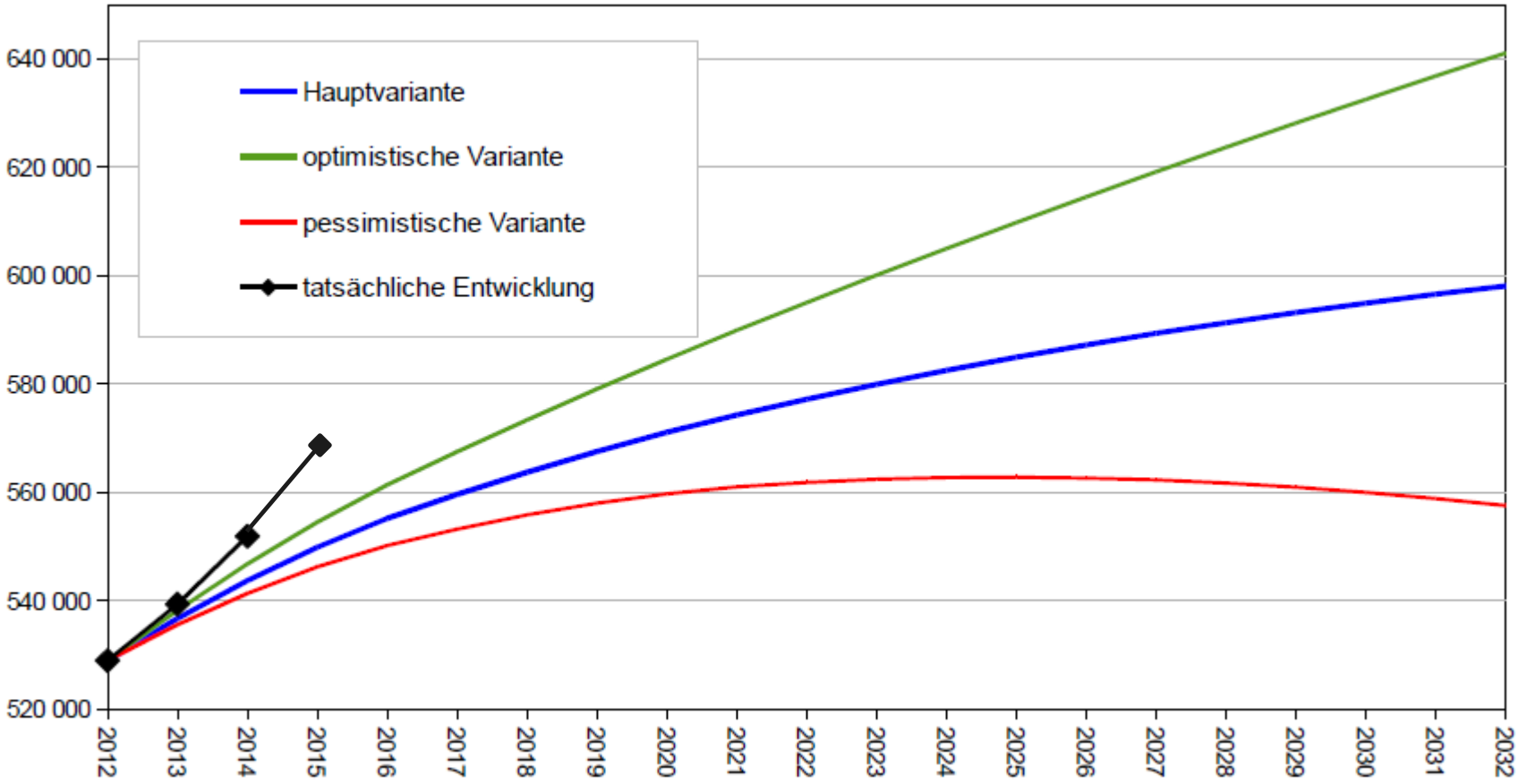
⇒ in Leipzig wird ein Anwachsen der Pkw-Zahlen von heute ca. 250.000 auf ca. 370.000 Pkw erwartet (= plus 48 %!)

⇒ Kfz-Mehrverkehre durch Suburbanisierungsprozesse und wachsende Region!

Leipzig – Lage, Zahlen und Fakten

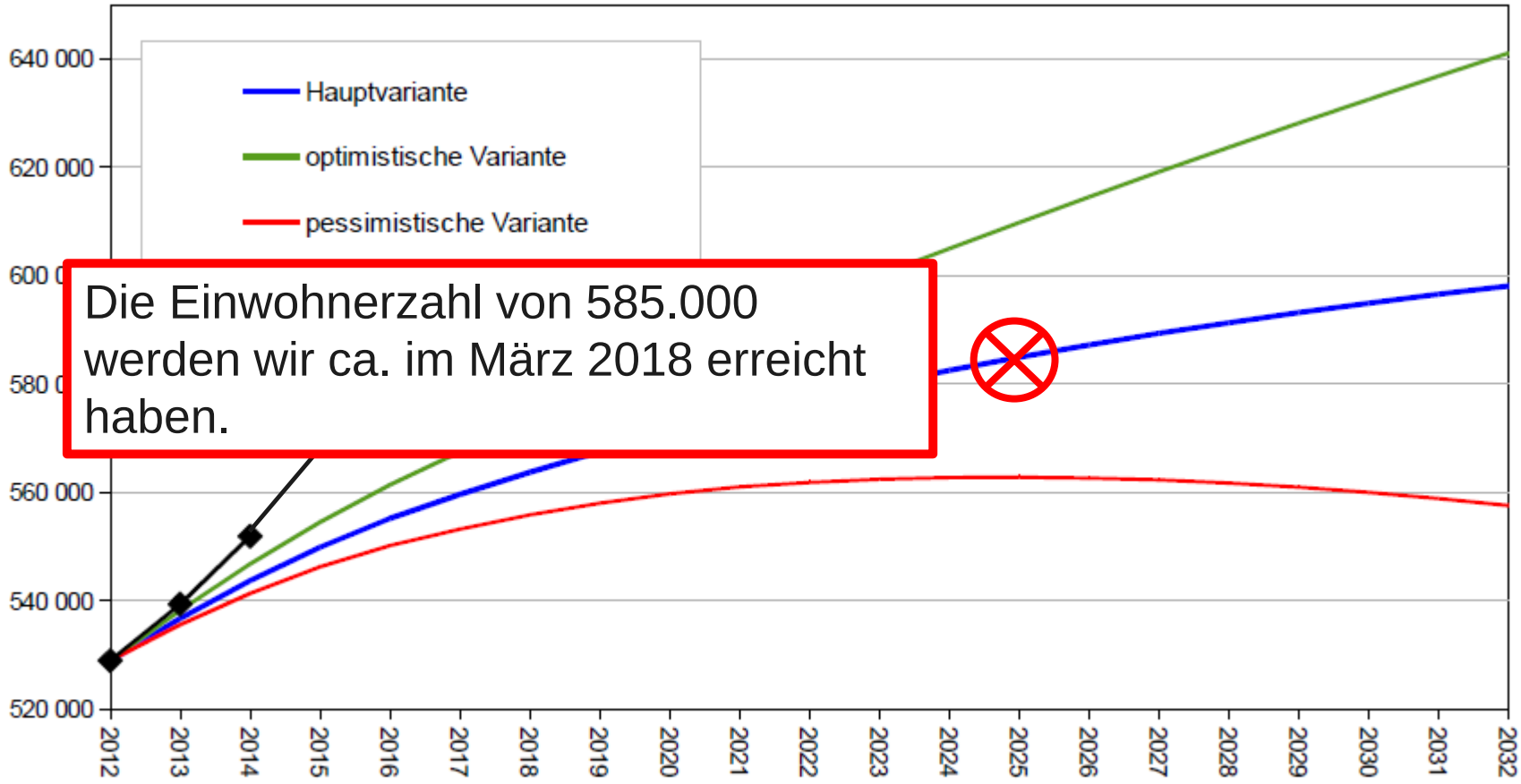
Einwohner	**585.000**
Fläche	**29.760 ha**
Straßennetz	**1.785 km**
Kfz-Bestand	**250.000**
Straßenbahn-netz	**148 km**
Linienanzahl	**13**
Radverkehrs-anlagen	**461 km**

Einwohnerentwicklung – Prognose 2013



Grundlage der Verkehrsprognose für den Stadtentwicklungsplan Verkehr- und öffentlicher Raum war die Hauptvariante der Bevölkerungsvorausschätzung von 2013.
Für 2025 entsprechend 585.000 Einwohner.

Einwohnerentwicklung – Prognose 2013

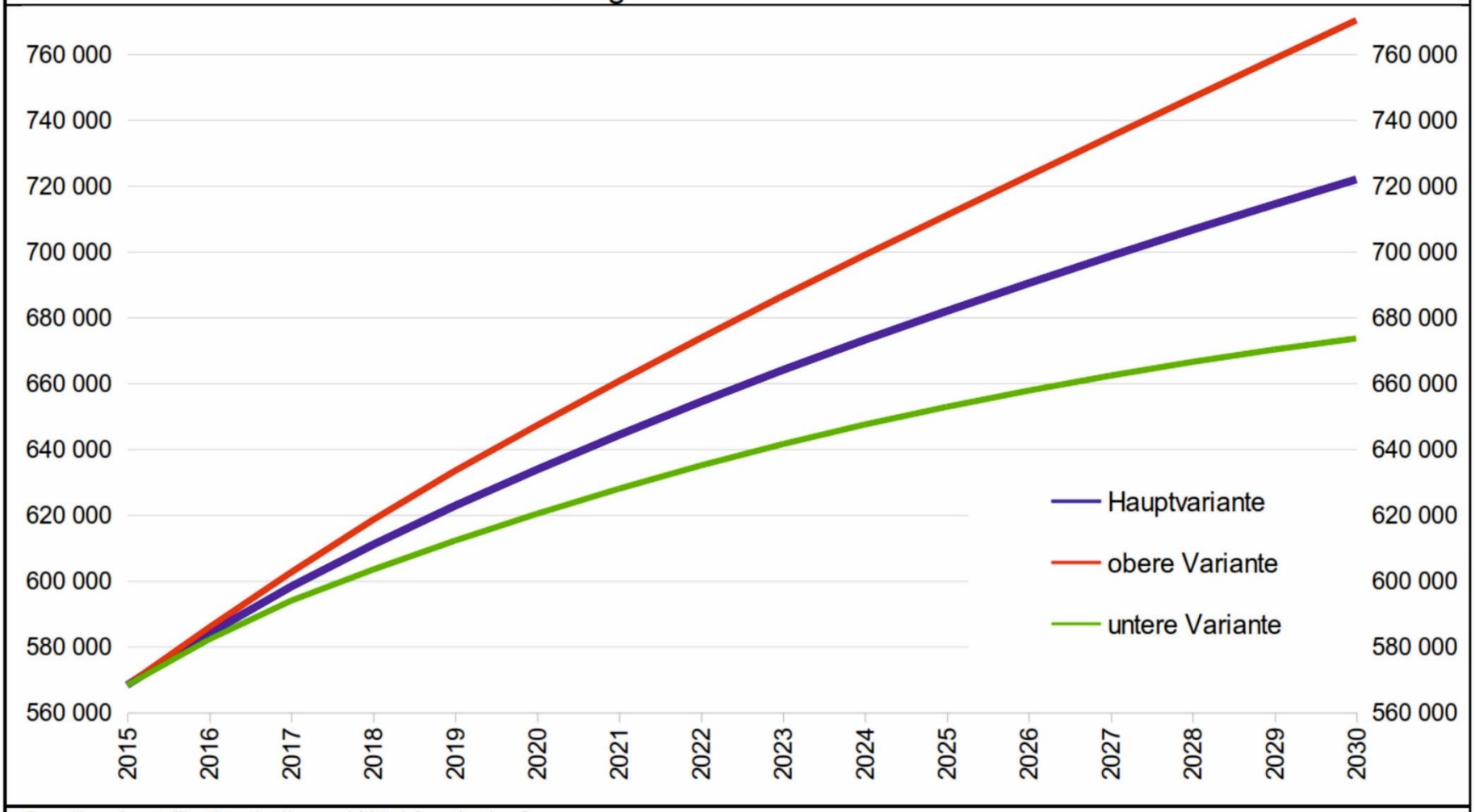


Die Einwohnerzahl von 585.000 werden wir ca. im März 2018 erreicht haben.

Grundlage der Verkehrsprognose für den Stadtentwicklungsplan Verkehr- und öffentlicher Raum war die Hauptvariante der Bevölkerungsvorausschätzung von 2013.
Für 2025 entsprechend 585.000 Einwohner.

Einwohnerentwicklung bis 2030 – Prognose 2016

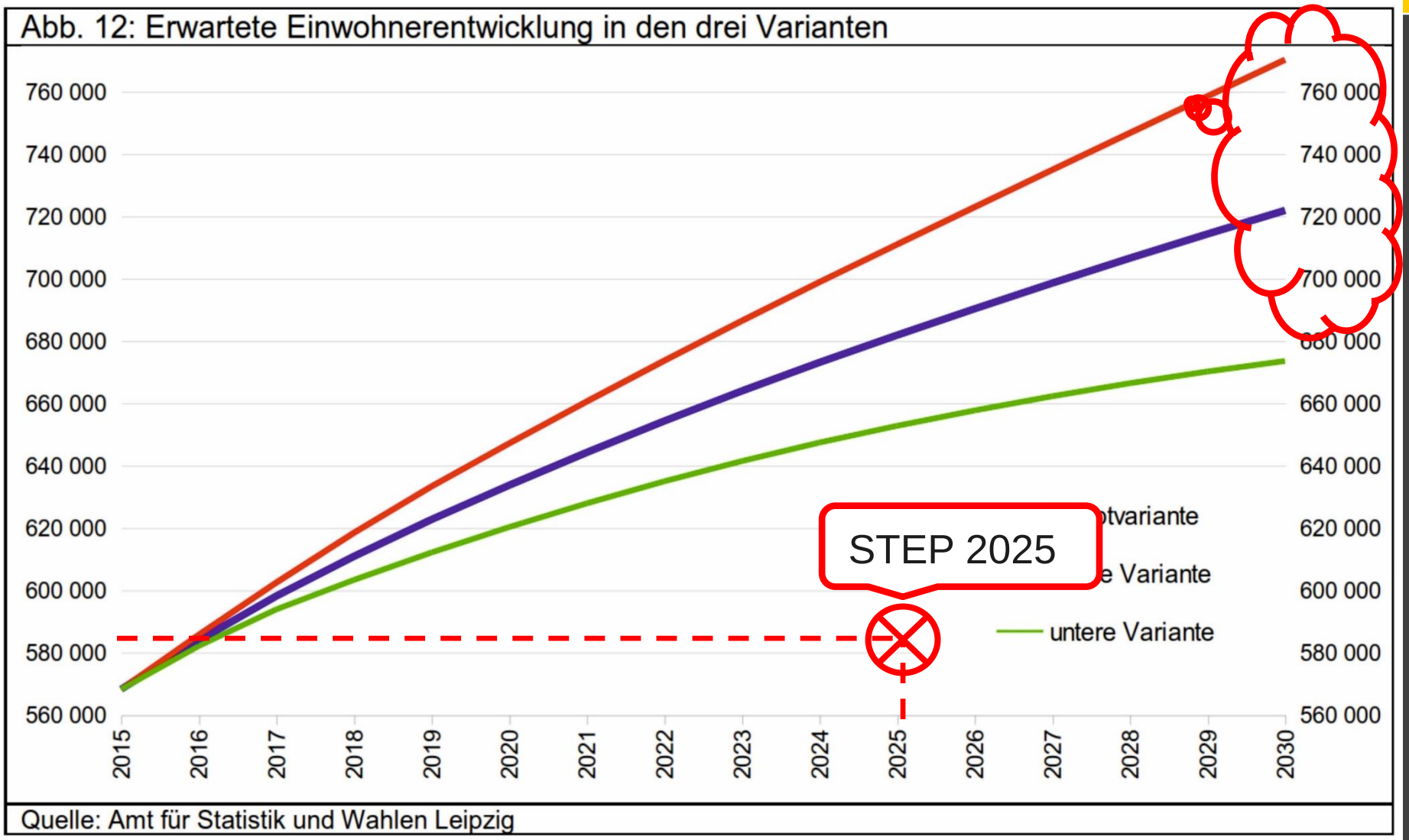
Abb. 12: Erwartete Einwohnerentwicklung in den drei Varianten



Quelle: Amt für Statistik und Wahlen Leipzig

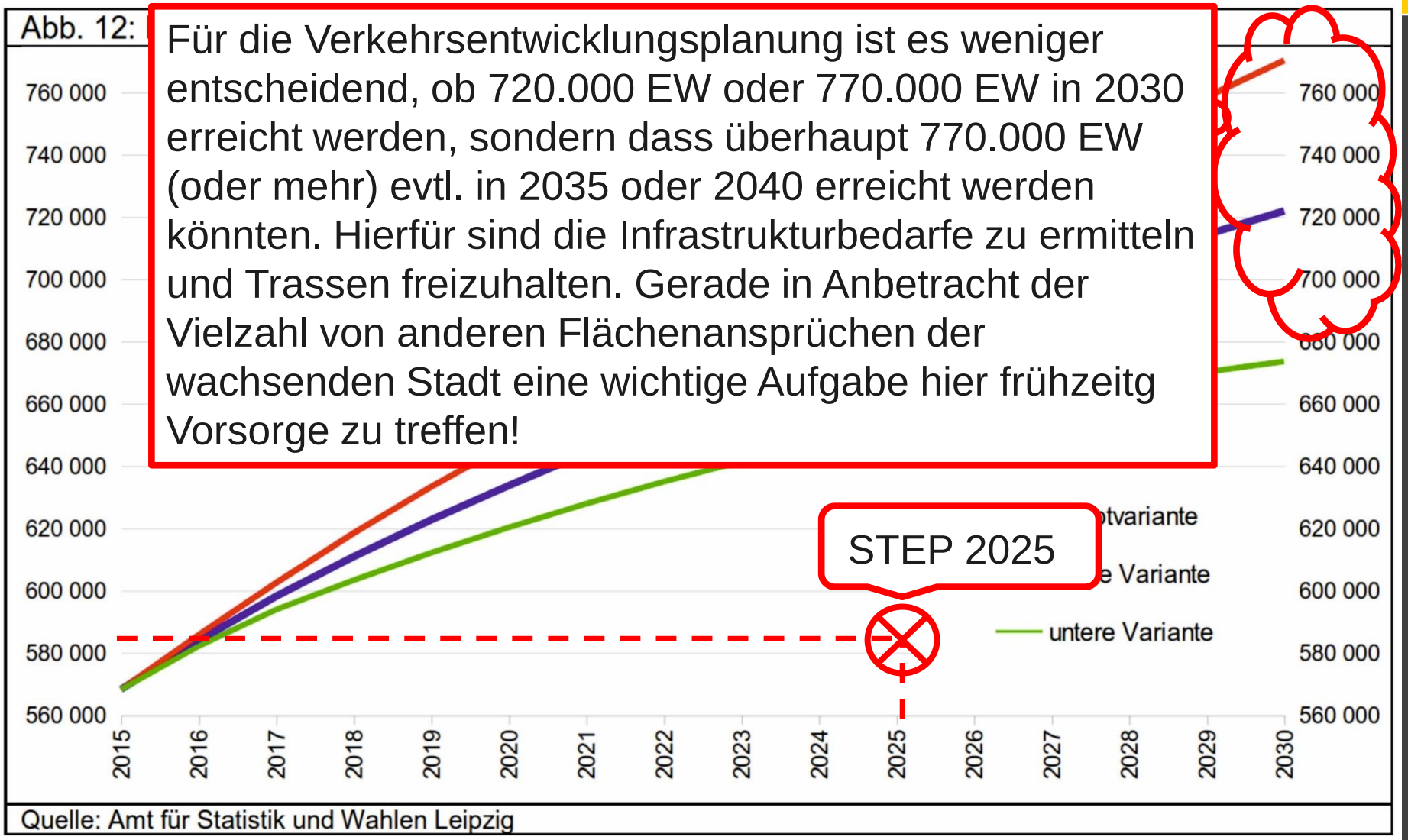
Die Prognosen liegen zwischen 674.000 und 770.000 Einwohnern. In der Hauptprognose wird ein Bevölkerungswachstum auf 722.000 angenommen.

Einwohnerentwicklung bis 2030 – Prognose 2016



Die Prognosen liegen zwischen 674.000 und 770.000 Einwohnern. In der Hauptprognose wird ein Bevölkerungswachstum auf 722.000 angenommen.

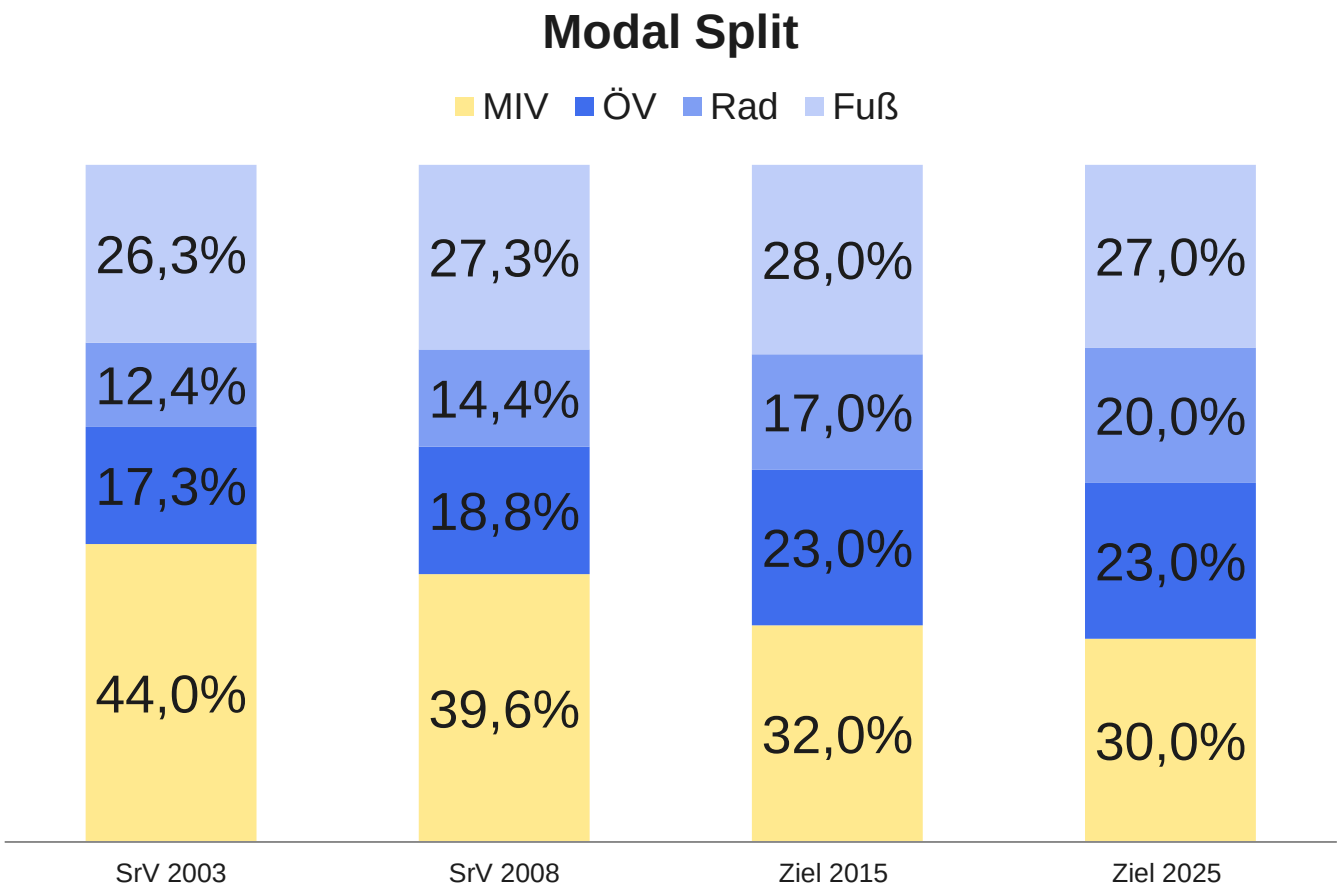
Einwohnerentwicklung bis 2030 – Prognose 2016



Für die Verkehrsentwicklungsplanung ist es weniger entscheidend, ob 720.000 EW oder 770.000 EW in 2030 erreicht werden, sondern dass überhaupt 770.000 EW (oder mehr) evtl. in 2035 oder 2040 erreicht werden könnten. Hierfür sind die Infrastrukturbedarfe zu ermitteln und Trassen freizuhalten. Gerade in Anbetracht der Vielzahl von anderen Flächenansprüchen der wachsenden Stadt eine wichtige Aufgabe hier frühzeitg Vorsorge zu treffen!

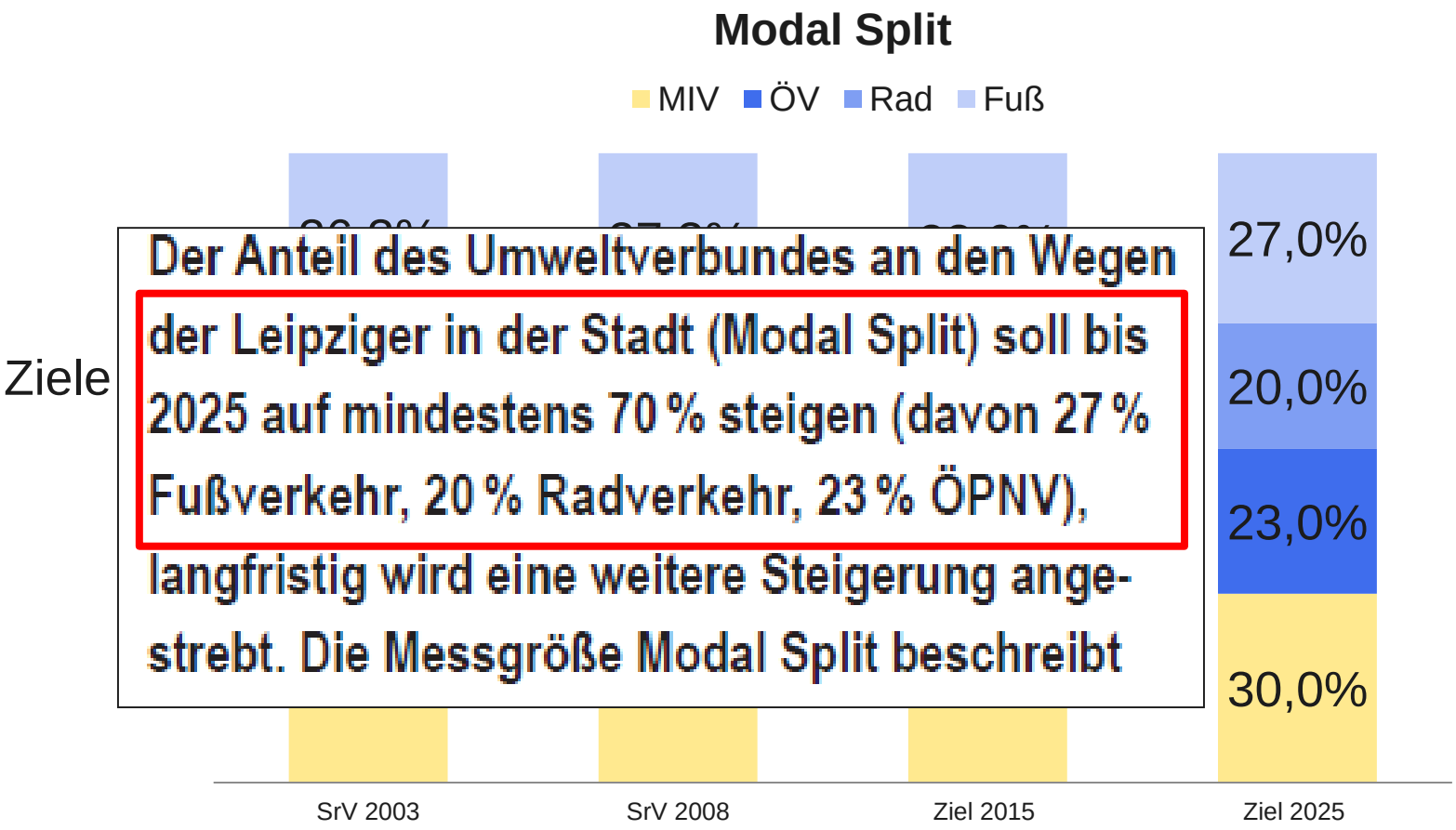
Die Prognosen liegen zwischen 674.000 und 770.000 Einwohnern. In der Hauptprognose wird ein Bevölkerungswachstum auf 722.000 angenommen.

Modal Split Ziele des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum für 2025



- SrV = **S**ystem **r**epräsentativer **V**erkehrsbefragungen (Mobilitätserhebung der TU Dresden im Auftrag der Stadt Leipzig im 5jährigen Rhythmus)
- Ziel 2015 entsprechend STEP 2003
- Ziel 2025 entsprechend STEP 2015

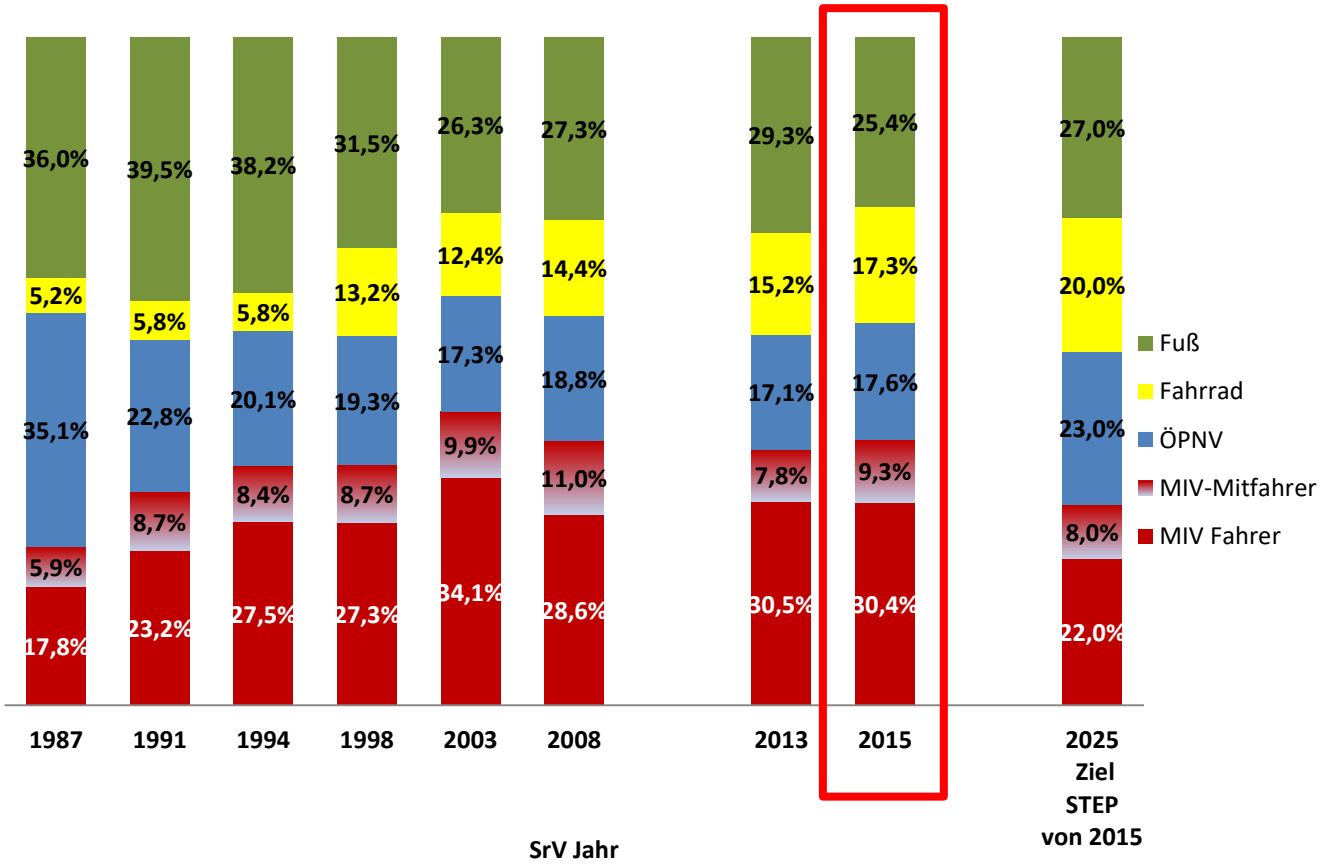
Modal Split Ziele des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum für 2025



Der Anteil des Umweltverbundes an den Wegen der Leipziger in der Stadt (Modal Split) soll bis 2025 auf mindestens 70 % steigen (davon 27 % Fußverkehr, 20 % Radverkehr, 23 % ÖPNV), langfristig wird eine weitere Steigerung angestrebt. Die Messgröße Modal Split beschreibt

- SrV = **S**ystem **r**epräsentativer **V**erkehrsbefragungen (Mobilitätserhebung der TU Dresden im Auftrag der Stadt Leipzig im 5jährigen Rhythmus)
- Ziel 2015 entsprechend STEP 2003
- Ziel 2025 entsprechend STEP 2015

Entwicklung der Verkehrsmittelanteile – Modal Split

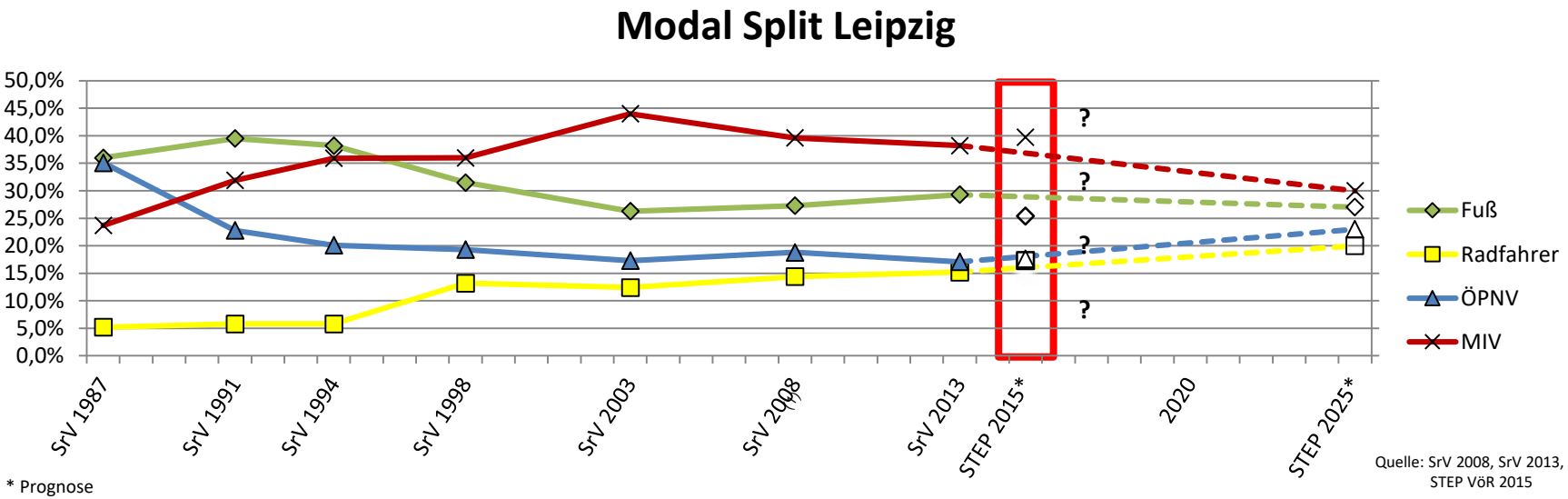


* alle Wege

- Radverkehrsanteil steigt weiter an
- Fußgängeranteil deutlich zurückgegangen (minus 13,3 %!)
- MIV steigt gegenüber 2013 wieder auf Niveau von 2008 an

Erreichbarkeit der Ziele des Stadtentwicklungsplans VÖR

Modal Split Leipzig – Entwicklung und Vorausschau



* Prognose

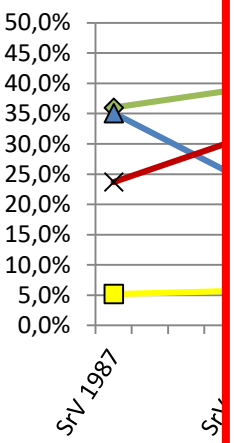
Quelle: SrV 2008, SrV 2013, STEP VöR 2015

	STEP 2025	Stand 2015
Fuß	27 %	25,4 %
Fahrrad	20 %	17,3 %
ÖPNV	23 %	17,6 %
MIV	30 %	39,7 %

- **Zurzeit nur Ziele zu den Radverkehrsanteilen „im grünen Bereich“**

Erreichbarkeit der Ziele des Stadtentwicklungsplans VÖR

Modal Split Leipzig – Entwicklung und Vorausschau



* Prognose

Fuß
Radfahrer
ÖPNV
MIV

uelle: SrV 2008, SrV 2013, STEP VöR 2015

Fuß
Fahrrad
ÖPNV
MIV

Was passiert wenn die Modal Split Ziele für 2025 auch bis 2030 noch **nicht** erreicht werden?

Was passiert wenn wir in Leipzig in 2030 genauso mobil sind wie heute und die gleichen Verkehrsmittel nutzen wie heute?

Welche Auswirkungen ergeben sich?

Ist ein „weiterso“ wie heute überhaupt vorstellbar???

Leipzig – Lage, Zahlen und Fakten – 2030

Einwohner	**770.000**
Fläche	**29.760 ha**
Straßennetz	**1.862 km**
Kfz-Bestand	**358.000**
Straßenbahn-netz	**160 km**
Linienanzahl	**13**
Radverkehrs-anlagen	**500 km**

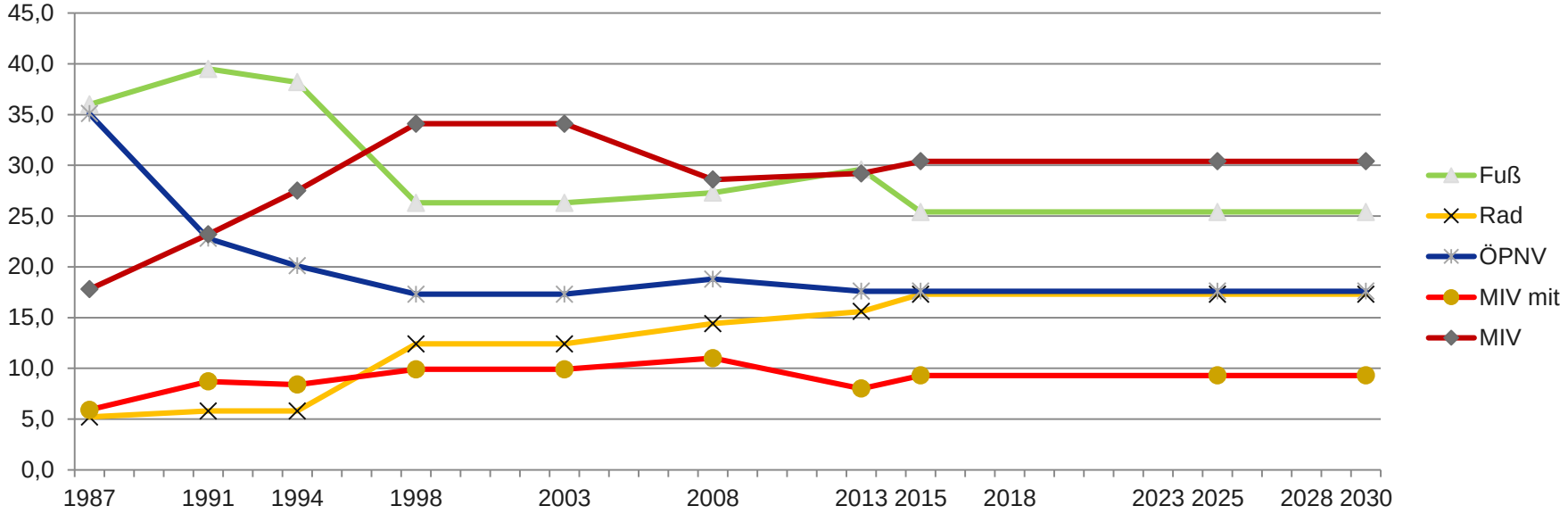
Leipzig – Lage, Zahlen und Fakten – 2030

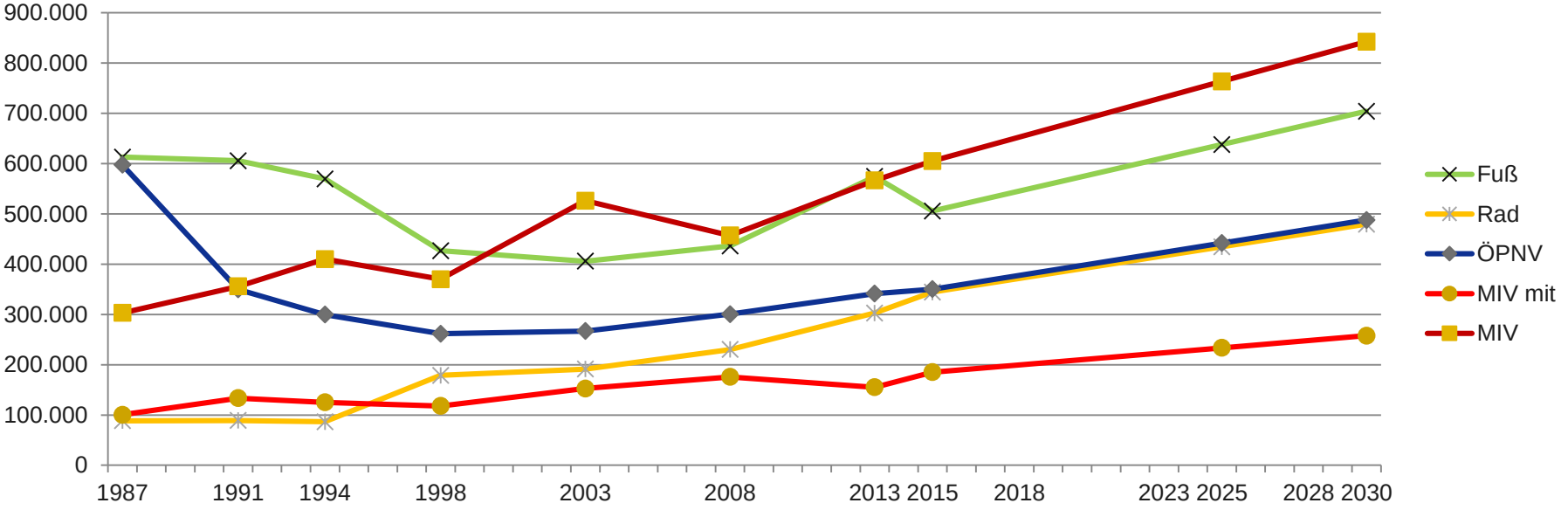
Einwohner	**770.000** **+ 200.000**
Fläche	**29.760 ha**
Straßennetz	**1.862 km** **+ 85 km**
Kfz-Bestand	**358.000** **+108.000**
Straßenbahn-Netz	**160 km** **+12 km**
Linienanzahl	**13**
Radverkehrs-Anlagen	**500 km** **+56 km**

Leipzig – Lage, Zahlen und Fakten – 2030

Einwohner	**770.000** **+ 202.000** **+ 36 %**
Fläche	**29.760 ha**
Straßennetz	**1.862 km** **+ 85 km** **+ 4,8 %**
Kfz-Bestand	**358.000** **+108.000** **+ 43 %**
Straßenbahn-Netz	**160 km** **+ 12 km** **+ 8,1 %**
Linienanzahl	**13**
Radverkehrs-Anlagen	**500 km** **+ 56 km** **+ 13 %**

Szenario Modal Split von 2015





Wege pro Tag der Leipziger Bevölkerung im MIV

Wegevergleich im MIV				
	2015	2030		
		STEP Ziele erreicht	wie 2015	starker Umweltverbund
Modal Split	39,7%	30,0%	39,7%	20,0%
Wege der Leipziger				
552.878 EW	790.173			
674.000 EW		727.920	963.281	485.280
722.000 EW		779.760	1.031.882	519.840
770.000 EW		831.600	1.100.484	554.400

Wege pro Tag der Leipziger Bevölkerung im MIV

Wegevergleich im MIV				
	2015	2030		
		STEP Ziele erreicht	wie 2015	starker Umweltverbund
Modal Split	39,7%	30,0%	39,7%	20,0%
Wege der Leipziger				
552.878 EW	790.173			
674.000 EW		727.920	963.281	485.280
722.000 EW		779.760	1.031.882	519.840
770.000 EW		831.600	1.100.484	554.400

+ ca. 40 %

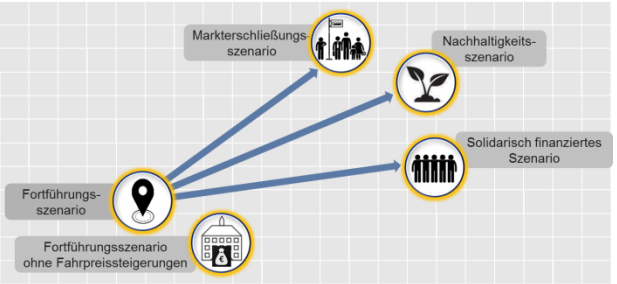
Öffentlicher Nahverkehr

Fortschreibung Nahverkehrsplan

- Netzausbau (Strecken, Fahrzeuge)
- Barrierefreiheit (Fahrzeuge, Haltestellen)

IV/2017

Szenarienprozess



- Mobilitätstrategie für Leipzig
- beinhaltet auch andere Verkehrsträger, vor allem Sicherung des Wirtschaftsverkehrs

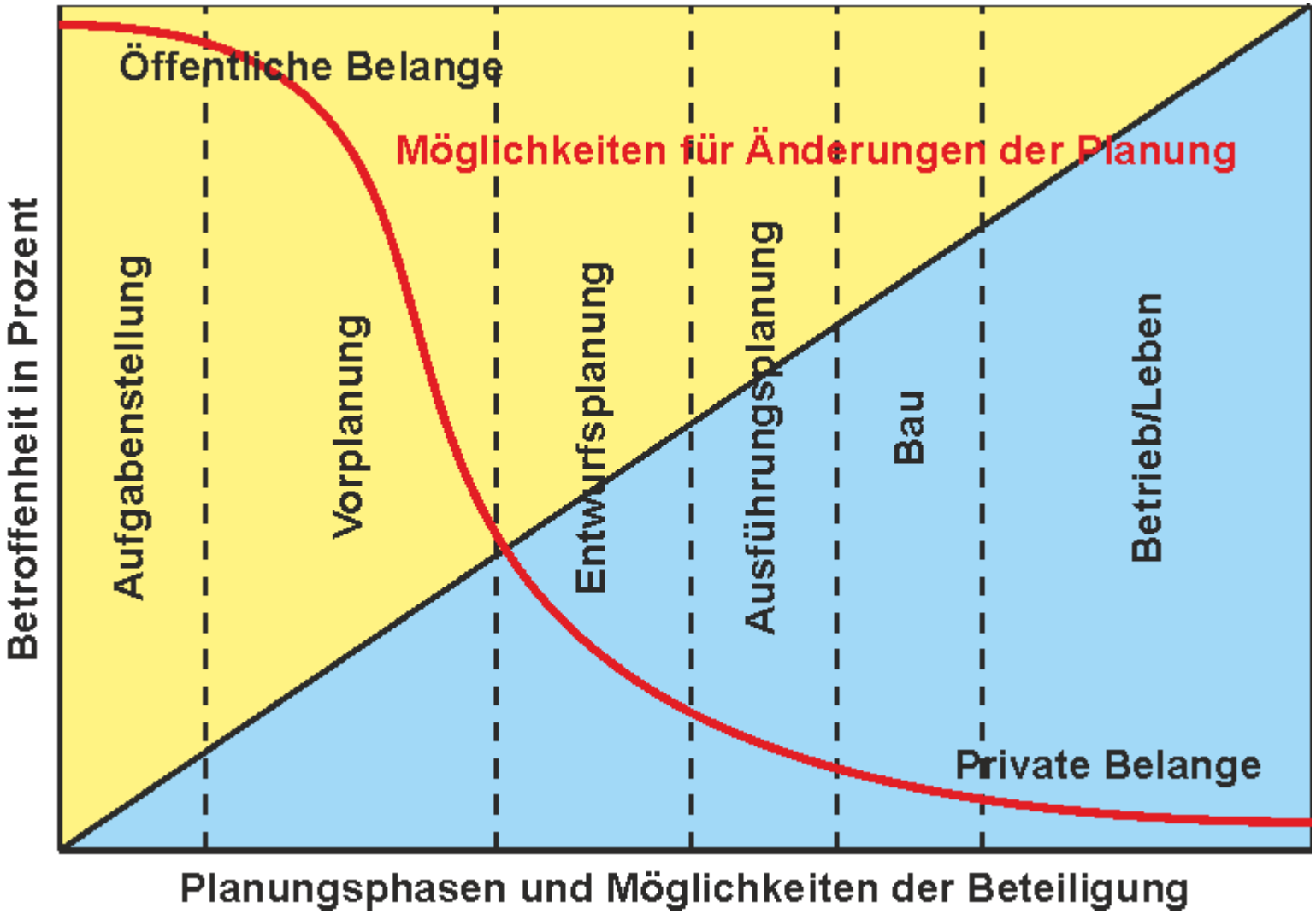
I/2017

VLFV/ ergänzende Finanzierungsformen

- Bund und Land stärker einbinden

III/2018

1. Wie funktioniert Verkehrsplanung in Leipzig eigentlich?



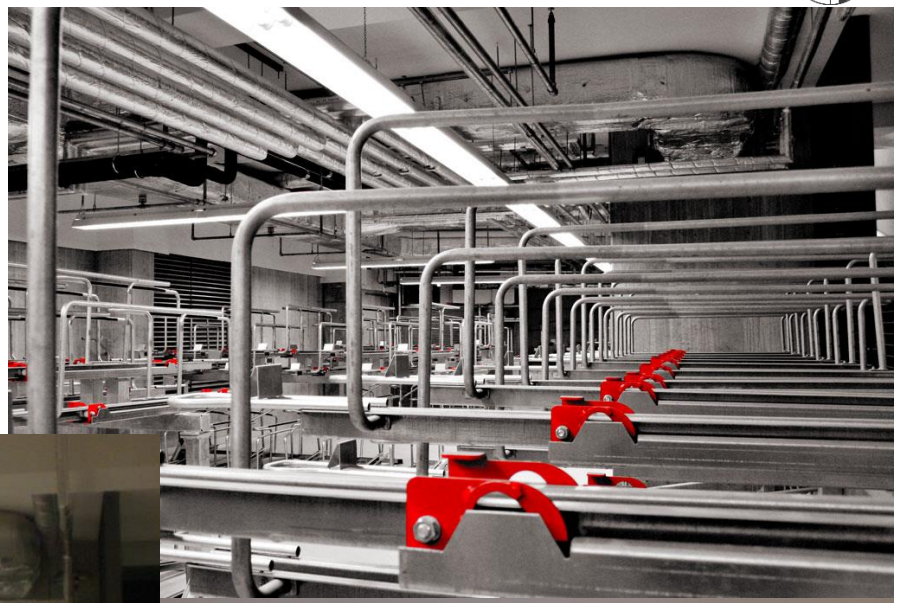
Planungsphasen der Verkehrsplanung

Planungszeitraum bei komplexen Vorhaben in der Regel <u>10 bis 15 Jahre!</u>

Fahrradtiefgaragen der Universität Leipzig

- Eröffnungen der Fahrradtiefgaragen:
  - in 2009: ca. 600 Stellplätze
  - in 2012: ca. 1.100 weitere Stellplätze

  Gesamt: ca. 1.700 Fahrräder



Radverkehr in Leipzig

- Radverkehrsanteil am Modal Split:
  - SrV 1990: 5,2 %
  - SrV 1994: 5,8 %
  - SrV 1998: 13,2 %
  - SrV 2003: 12,4 %
  - SrV 2008: 14,4 %
  - SrV 2013: 15,6 %
  - SrV 2015: 17,3 %

Zunahme > 250 %

Zunahme ca. 333 %

  - Ziel 2020: 20 % (Radverkehrsentwicklungsplan 2010-2020)

SrV = **S**ystem **r**epresentativer **V**erkehrsbefragungen in Leipzig seit 1972

Radverkehr in Leipzig

- Radverkehrsanteil am Modal Split:
  - SrV 1990: 5,2 %
  - SrV 1994: 5,8 %
  - SrV 1998: 13,2 %
  - SrV 2003: 1[illegible]
  - SrV 20[illegible]
  - SrV 201[illegible]
  - SrV 2015: 17,3 %

Zunahme > 250 %

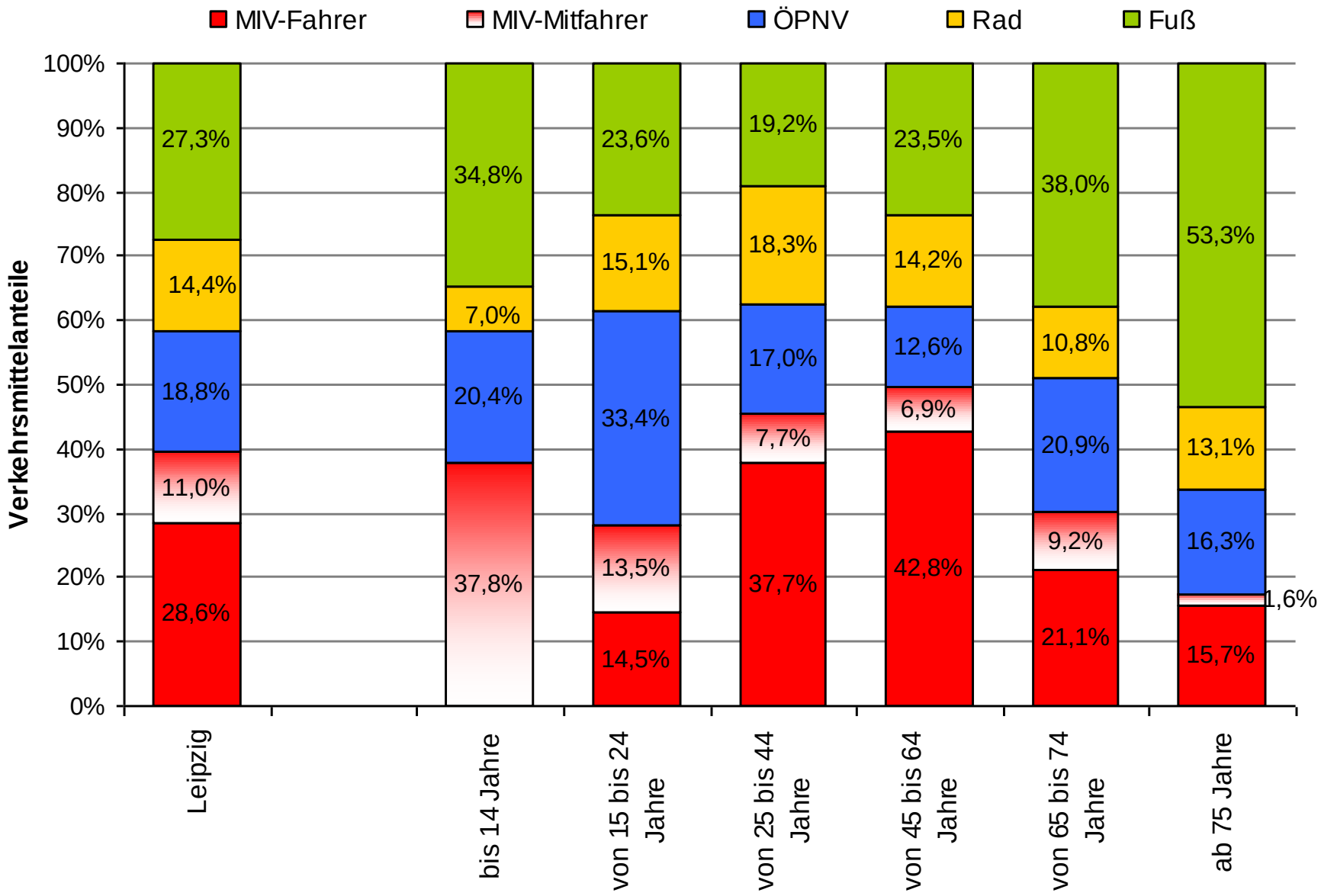
Zunahme ca. 333 %

In 20 Jahren mehr als
5 mal so viele Wege
der Leipziger mit dem Rad

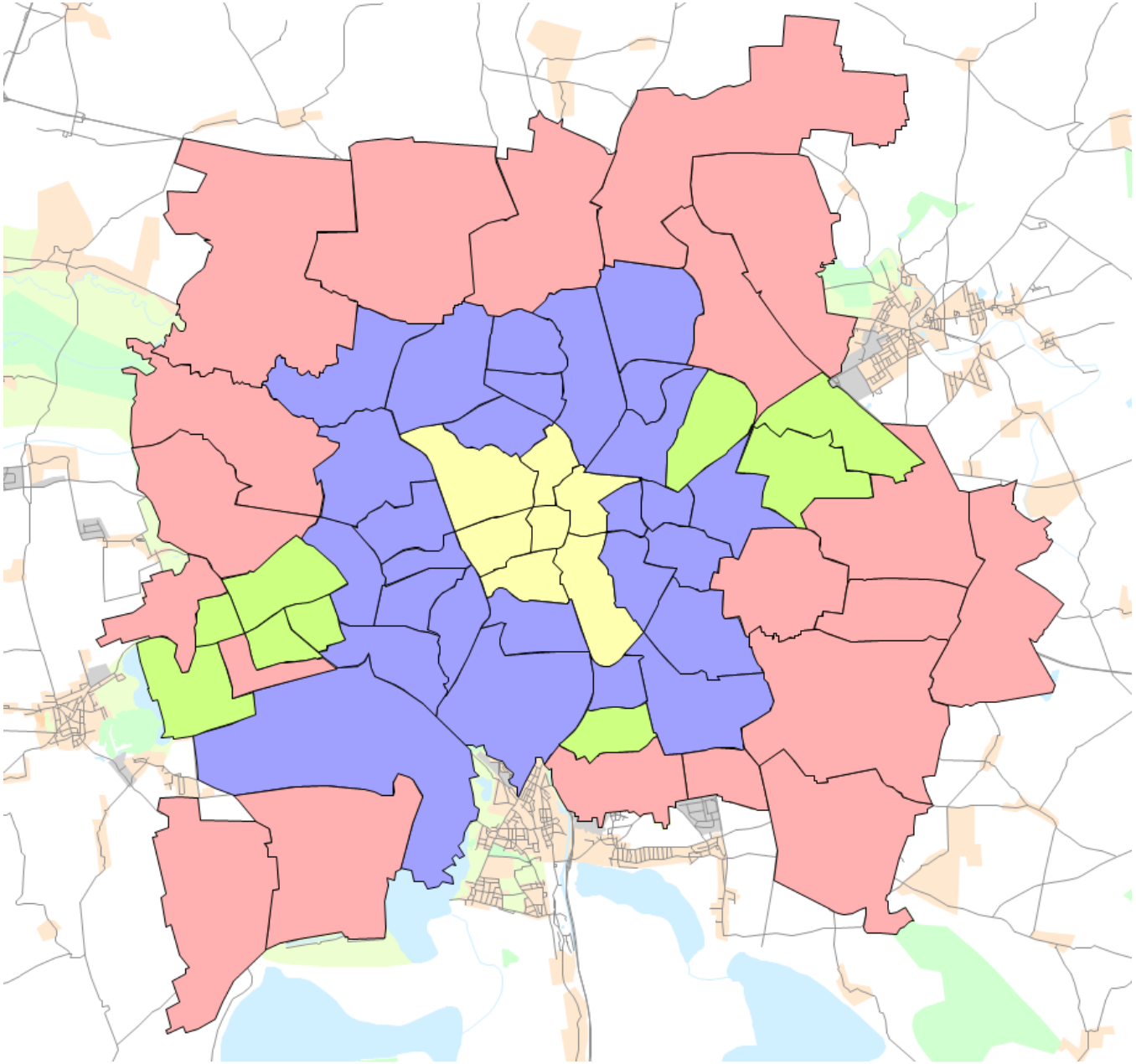
  - Ziel 2020: 20 % (Radverkehrsentwicklungsplan 2010-2020)

SrV = **S**ystem **r**epresentativer **V**erkehrsbefragungen in Leipzig seit 1972

Verkehrsmittelwahl – nach Altersgruppen



Städtische Teilgebiete - Einwohnerverteilung



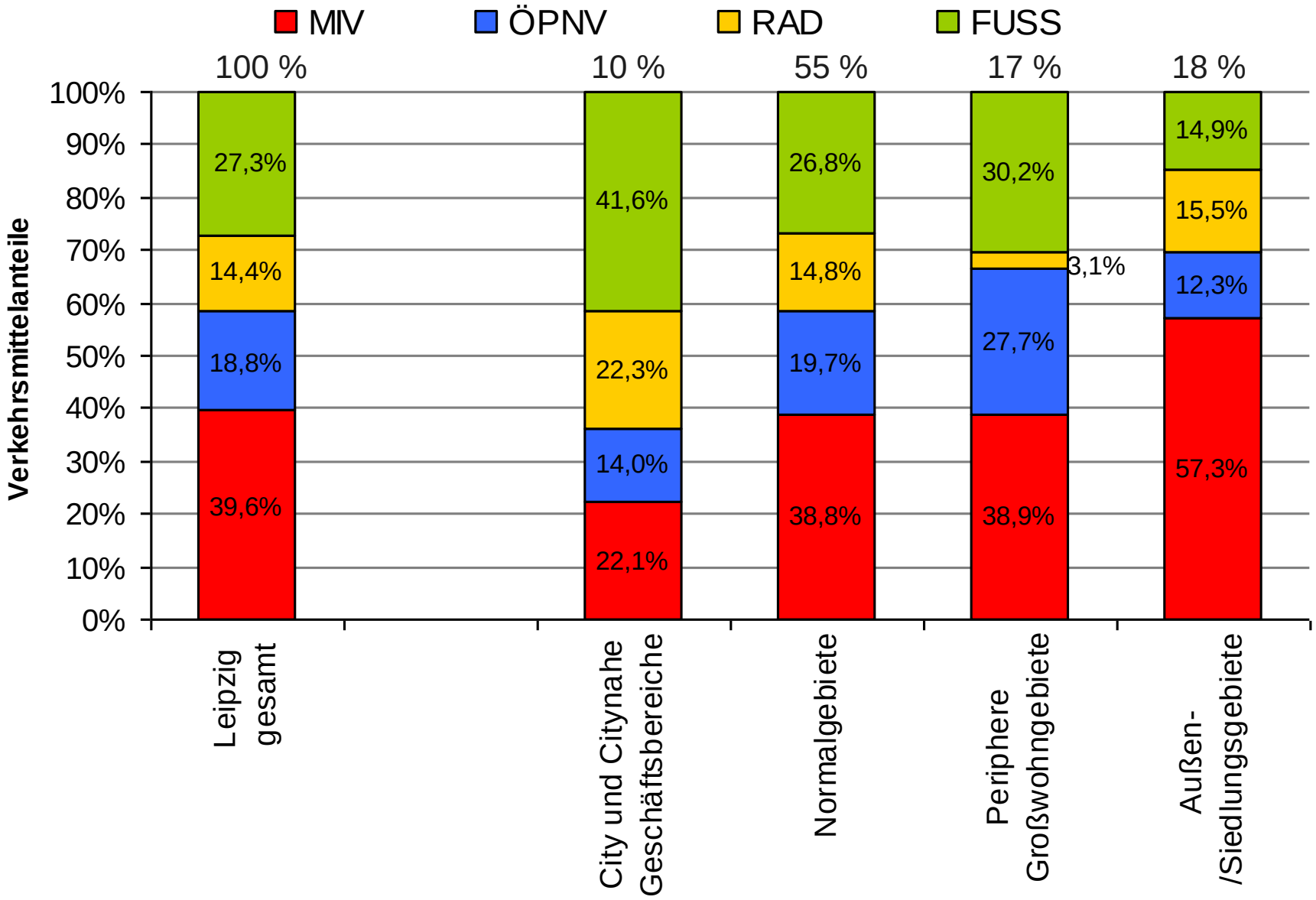
Innenstadt und Innenstadtnahe Geschäftsbereiche
10%

Normalgebiete
55%

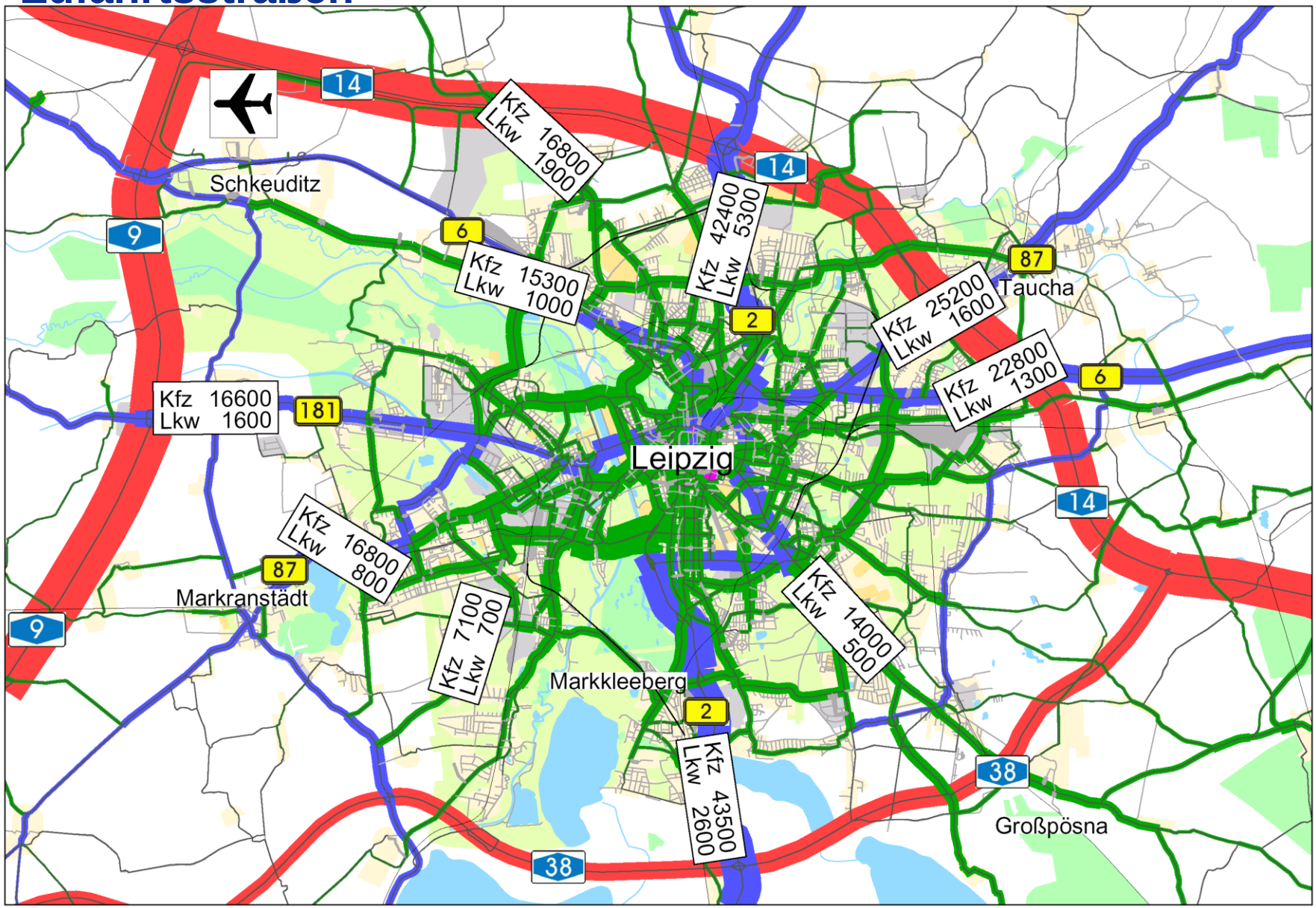
Periphere Großwohngebiete
17%

Außen- und Siedlungsgebiete
18%

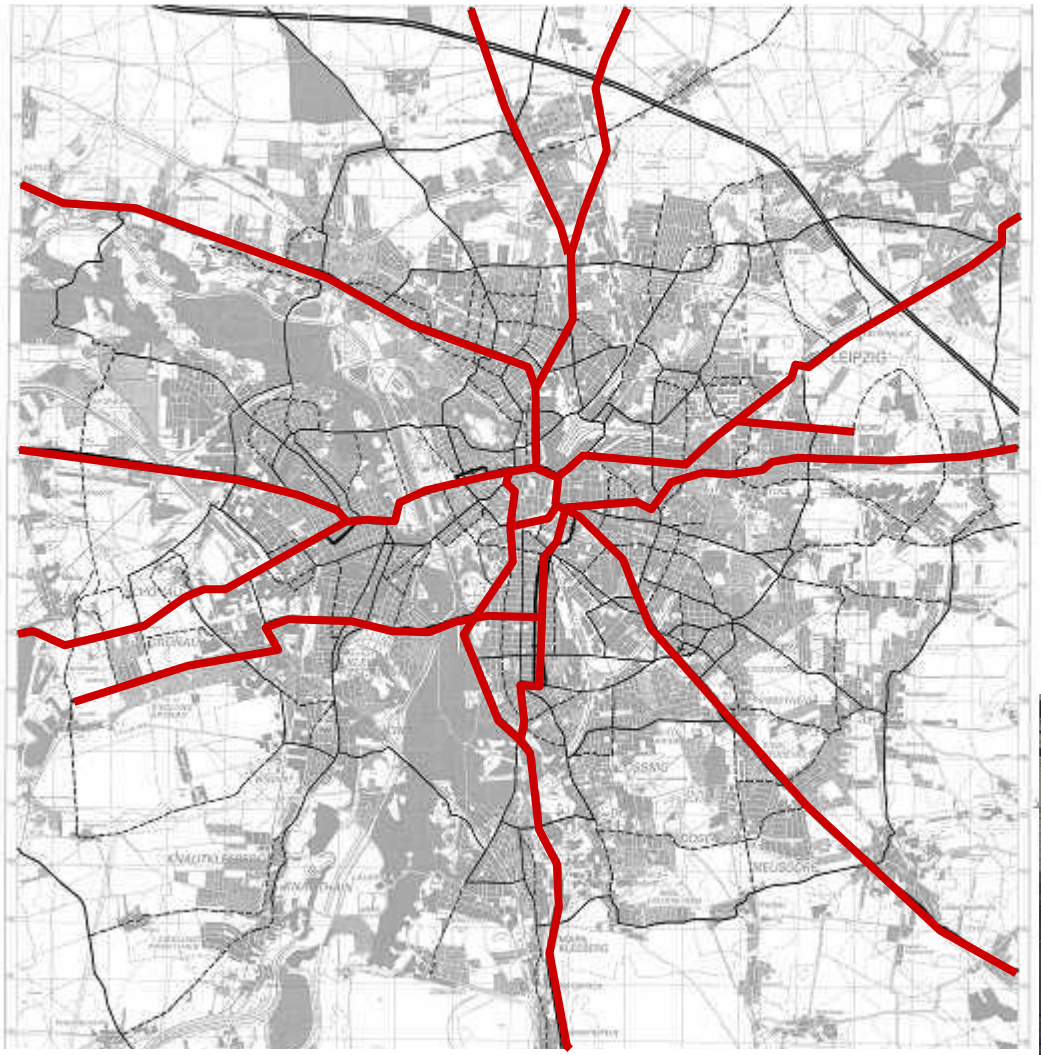
Städtische Teilgebiete - Verkehrsmittelwahl



Kfz- und Lkw-Verkehrsaufkommen der 10 wichtigsten Zufahrtsstraßen

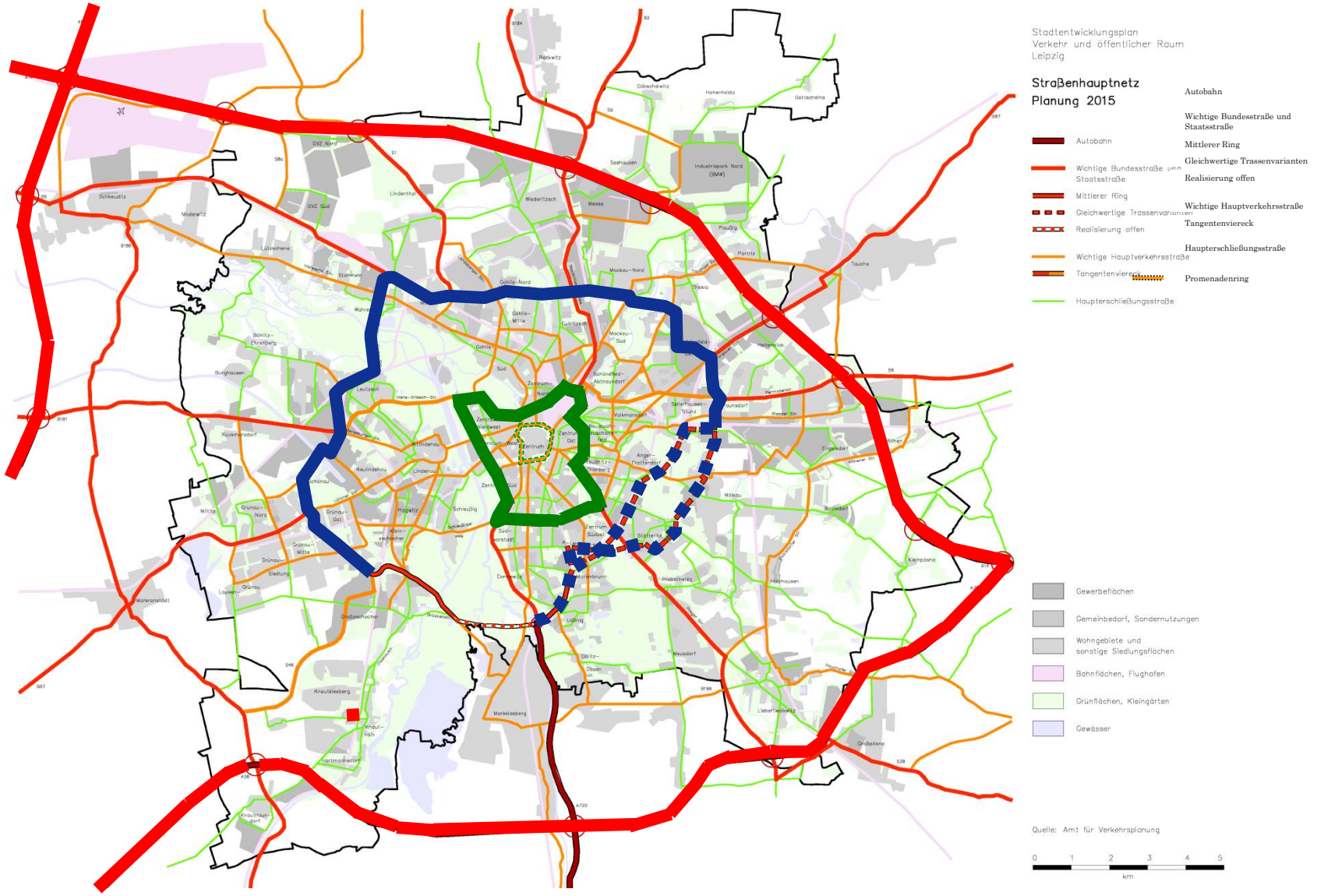


Straßennetzplan 1990

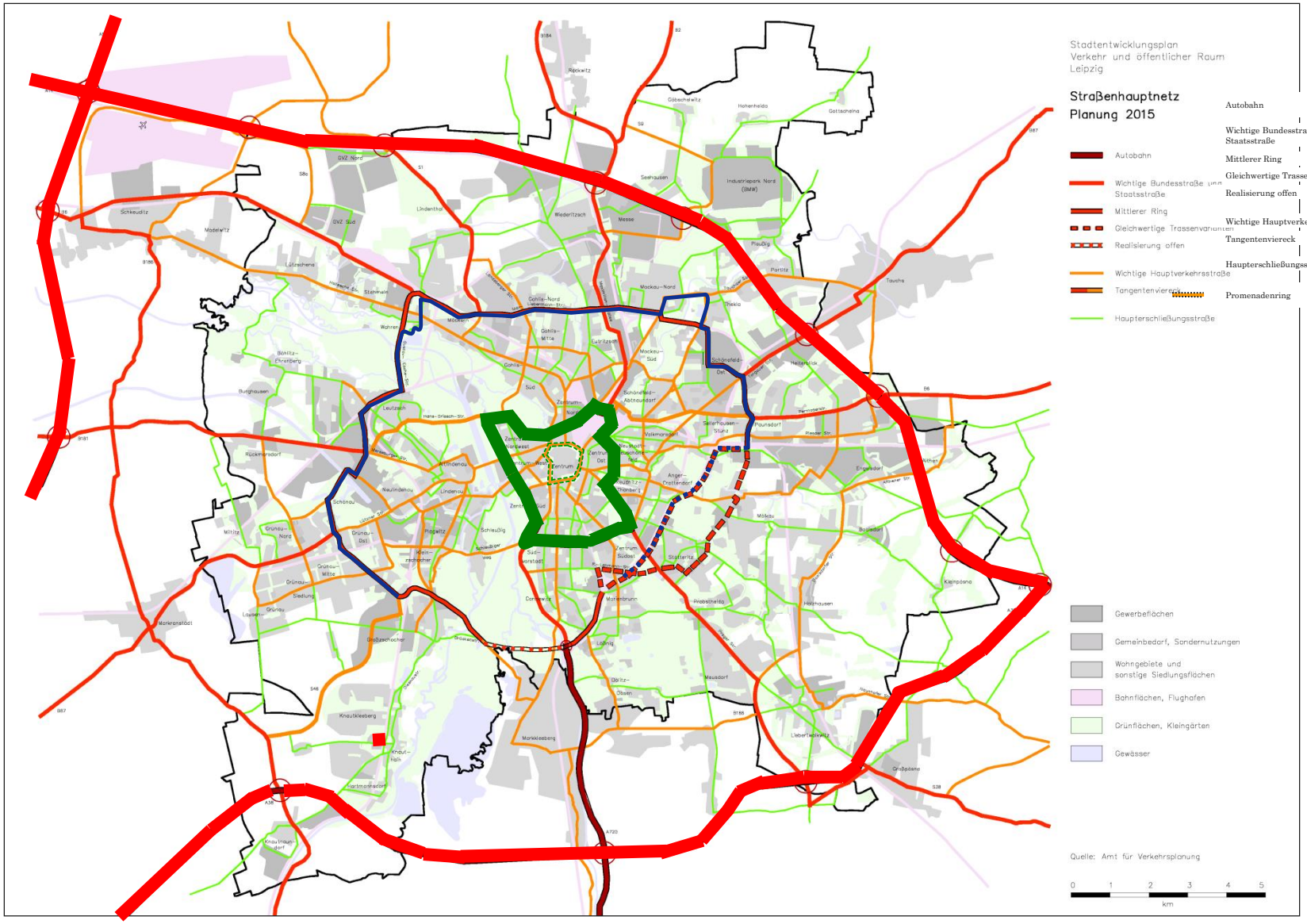


- radial auf den Promenadenring zulaufendes Hauptstraßennetz
- hohe Verkehrsbelastung auf dem Promenadenring
- große Behinderungen des Straßenbahnverkehrs, da die selben Straßen genutzt werden

Hauptstraßennetz



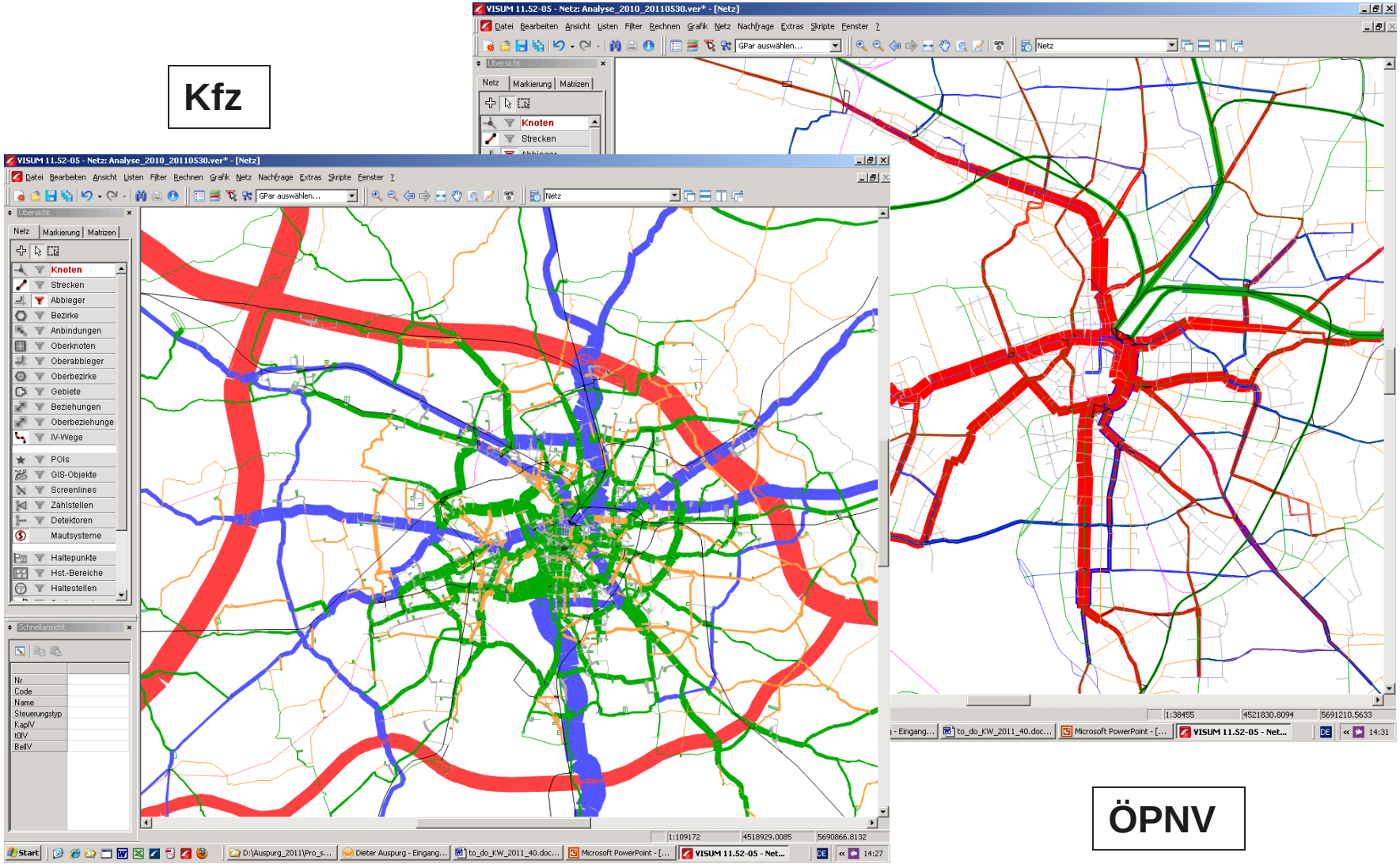
Hauptstraßennetz



Integriertes Verkehrsmodell Stadt Leipzig (IVML)

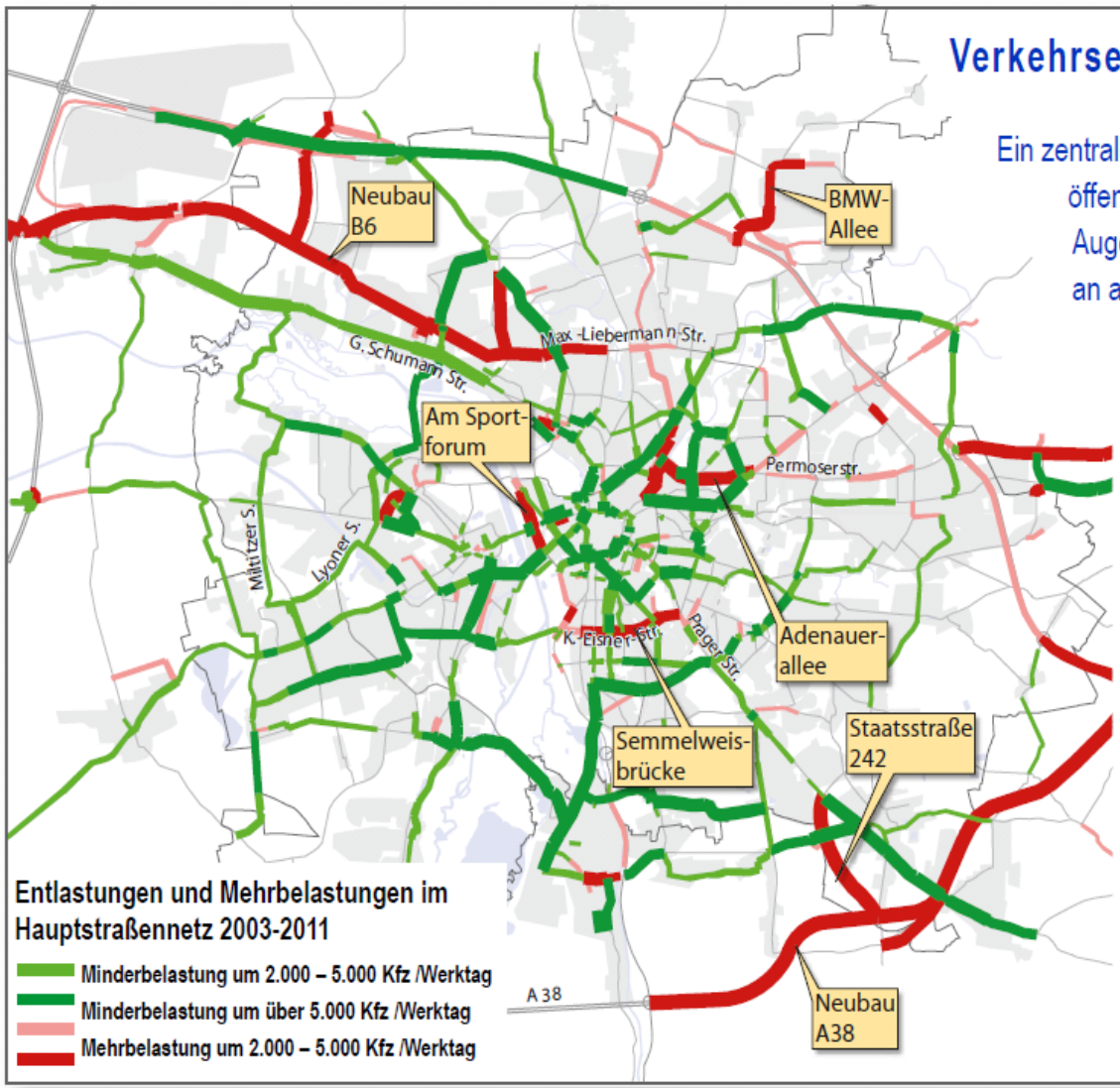
Für verschiedene Zeithorizonte

Kfz



ÖPNV

Entlastungen Kfz-Verkehr zwischen 2003 und 2011



Verkehrsentlastung sensibler Stadträume

Ein zentrales Ziel des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum war es, durch „Straßenneubau mit Augenmaß“ in Verbindung mit Rückbaumaßnahmen an anderer Stelle besonders störempfindliche Stadträume von Autoverkehr zu entlasten. Wie die Karte zeigt, ist dies im Wesentlichen gelungen.

Starke Mehrbelastungen gab es fast nur auf Straßen, die erst nach 2003 gebaut wurden. Wohngebiete und städtische Zentren sind davon kaum betroffen. Wo diese neuen Straßen mit dem übrigen Netz verknüpft sind sowie auf einigen Zubringern zur Autobahn kam es ebenfalls zu Mehrbelastungen, jedoch in deutlich geringerem Maße. Der weitaus überwiegende Teil des Straßennetzes wurde jedoch von Autoverkehr entlastet.

Die allgemeine Verkehrsentwicklung in Leipzig hat zu diesen Entlastungseffekten beigetragen.

Erweiterte Innenstadt

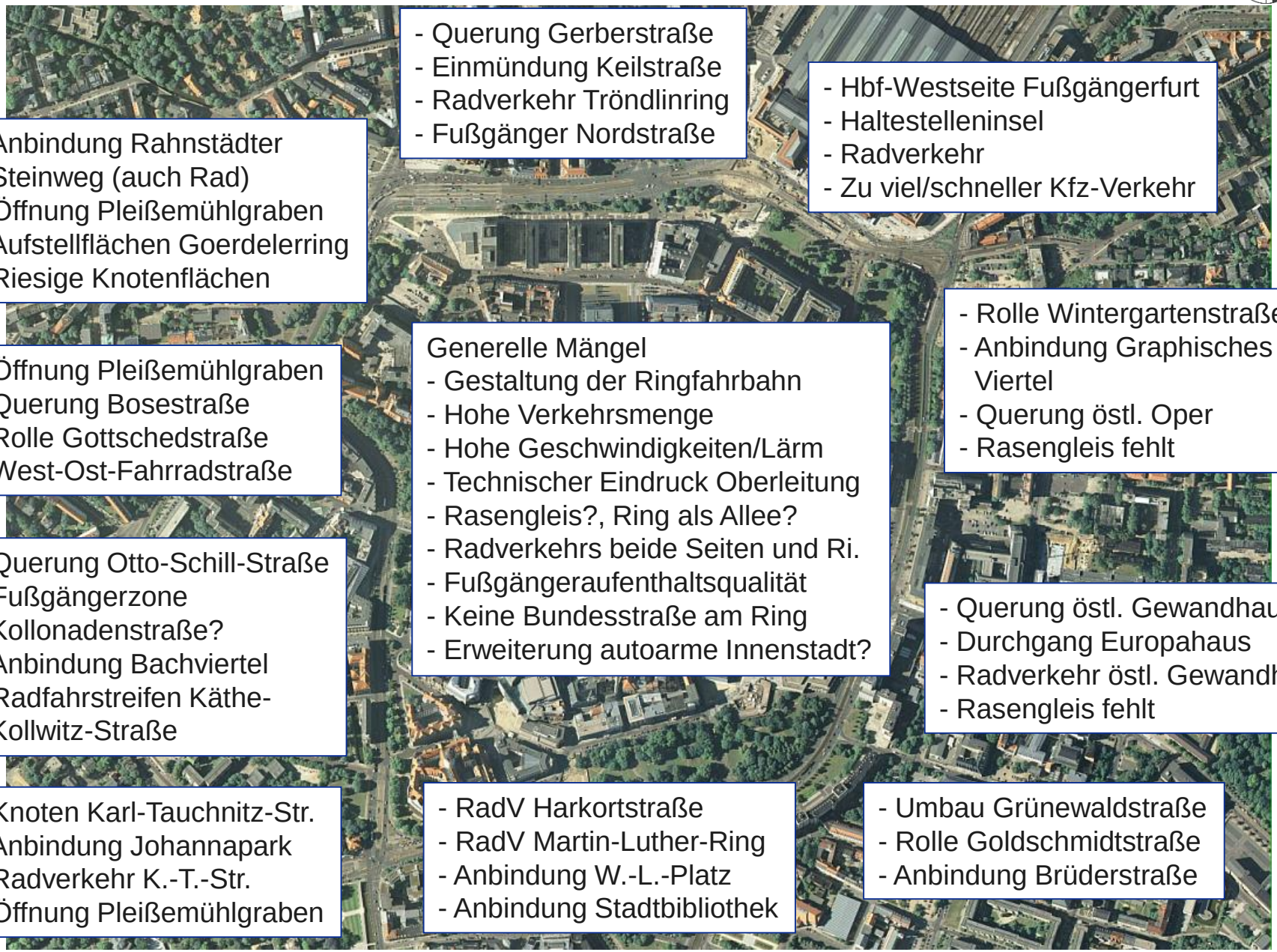
- Nutzungsdiskussion entlang von identifizierten „Potenzialflächen“ durchgeführt
- tlw. kontroverse Diskussion zu Nutzungsoptionen und Zeithorizonten
- Variantenspektrum zw. „loslegen“, „dranbleiben“, „ liegen lassen“

Erweiterte autoarme Innenstadt

Revitalizing public spaces: Richard-Wagner-Platz a former parking lot for 120 cars

Foto: punktum Bertram Kober

Mängelanalyse - Promenadenring



- Querung Gerberstraße
- Einmündung Keilstraße
- Radverkehr Tröndlinring
- Fußgänger Nordstraße

- Hbf-Westseite Fußgängerfurt
- Haltestelleninsel
- Radverkehr
- Zu viel/schneller Kfz-Verkehr

- Anbindung Rahnstädter Steinweg (auch Rad)
- Öffnung Pleißemühlgraben
- Aufstellflächen Goerdelerring
- Riesige Knotenflächen

- Öffnung Pleißemühlgraben
- Querung Bosestraße
- Rolle Gottschedstraße
- West-Ost-Fahrradstraße

Generelle Mängel
- Gestaltung der Ringfahrbahn
- Hohe Verkehrsmenge
- Hohe Geschwindigkeiten/Lärm
- Technischer Eindruck Oberleitung
- Rasengleis?, Ring als Allee?
- Radverkehrs beide Seiten und Ri.
- Fußgängeraufenthaltsqualität
- Keine Bundesstraße am Ring
- Erweiterung autoarme Innenstadt?

- Rolle Wintergartenstraße
- Anbindung Graphisches Viertel
- Querung östl. Oper
- Rasengleis fehlt

- Querung Otto-Schill-Straße
- Fußgängerzone Kollonadenstraße?
- Anbindung Bachviertel
- Radfahrstreifen Käthe-Kollwitz-Straße

- Querung östl. Gewandhaus
- Durchgang Europahaus
- Radverkehr östl. Gewandh.
- Rasengleis fehlt

- Knoten Karl-Tauchnitz-Str.
- Anbindung Johannapark
- Radverkehr K.-T.-Str.
- Öffnung Pleißemühlgraben

- RadV Harkortstraße
- RadV Martin-Luther-Ring
- Anbindung W.-L.-Platz
- Anbindung Stadtbibliothek

- Umbau Grünewaldstraße
- Rolle Goldschmidtstraße
- Anbindung Brüderstraße

Variantenübersicht

Nullvariante	Variante 1 – Tempo 30	Variante 2 – Einrichtungsverkehr	Variante 3 – kleiner Innenring
- Keine wesentlichen Änderungen am Promenadenring - bisher geplante Baumaßnahmen werden umgesetzt (Geh-/Radweg östliche Gewandhaus, Verbesserung Linksabbieger Martin-Luther-Ring, Querungshilfen Haltestelle Augustusplatz) - Verkehrsorganisation bleibt	Var. 1a) Tempo 30 auf dem Promenadenring Var. 1b) Tempo 30 innerhalb des Tangentenvierecks (ohne Straßenbahntrassen) nördlich der Kurt-Eisner-Straße	- Einrichtungsverkehr auf dem Außenring („großer Kreisverkehr“/“Ringverkehr“) - kein Kfz-Verkehr im Innenring - Platz für neue Nutzungen: Grünanlagen, Städtebau	- innerer Ring unterbrochen, Tempo 30 - Erschließung der Innenstadt gewährleistet - Radverkehr im Mischverkehr - Radfahrstreifen in Gegenrichtung - abschnittsweise Platz für neue Nutzungen, Grünanlagen, Städtebau
<u>Nachteile:</u> - Probleme im Radverkehr bleiben ungelöst: z. B. Tröndlinring, Hauptbahnhof, Westlicher Promenadenring - hohe Fahrgeschwindigkeiten - Anzahl der Fahrspuren - Luftreinhaltung - hohe Verkehrsmengen in beide Fahrtrichtungen - Defizite in Gestaltung und Grünanlagen - Mängel in der Verkehrssicherheit (Unfallhäufungsstellen)	**<u>Nachteile:</u>** - erhöhte Verkehrsverlagerungen auf das Tangentenviereck - es fehlen geeignete separate Radverkehrsanlagen (auch für unsichere Radfahrer) - Prinzip Tempo 50 auf Hauptverkehrsstraßen wird ausgehöhlt - Promenadenring keine Hauptverkehrsstraße mehr trotz bleibendem hohen Verkehr - politisches Risiko hoch	**<u>Nachteile:</u>** - extreme Verlagerung von Kfz-Verkehr auf das Tangentenviereck - Tangentenviereck in Teilen nicht mehr leistungsfähig - sehr hohe Kosten für Umgestaltung und für Anpassungsmaßnahmen am Tangentenviereck	**<u>Nachteile:</u>** - starke Verlagerung von Kfz-Verkehr auf das Tangentenviereck - Tangentenviereck in einzelnen Teilen nicht mehr leistungsfähig - hohe Kosten für Umgestaltung und für Anpassungsmaßnahmen am Tangentenviereck
<u>Vorteile:</u> **- geringes politisches Risiko - keine zusätzlichen Investitionskosten**	**<u>Vorteile:</u>** - etwas geringere Verkehrsmengen im MIV - evtl. Lösungsmöglichkeiten für Radverkehr - relativ geringe Kosten	**<u>Vorteile:</u>** - sehr deutliche Reduktion der Verkehrsmengen am Promenadenring - Innenring frei für Radverkehr/Fußgänger/ Promenade	**<u>Vorteile:</u>** - deutliche Reduktion der Verkehrsmengen am Promenadenring - Innenring frei für Radverkehr - Ring als Allee möglich

Nullvariante

- Keine wesentlichen Änderungen am Promenadenring
- bisher geplante Baumaßnahmen werden umgesetzt (Geh-/Radweg östliche Gewandhaus, Verbesserung Linksabbieger Martin-Luther-Ring, Querungshilfen Haltestelle Augustusplatz)
- Verkehrsorganisation bleibt

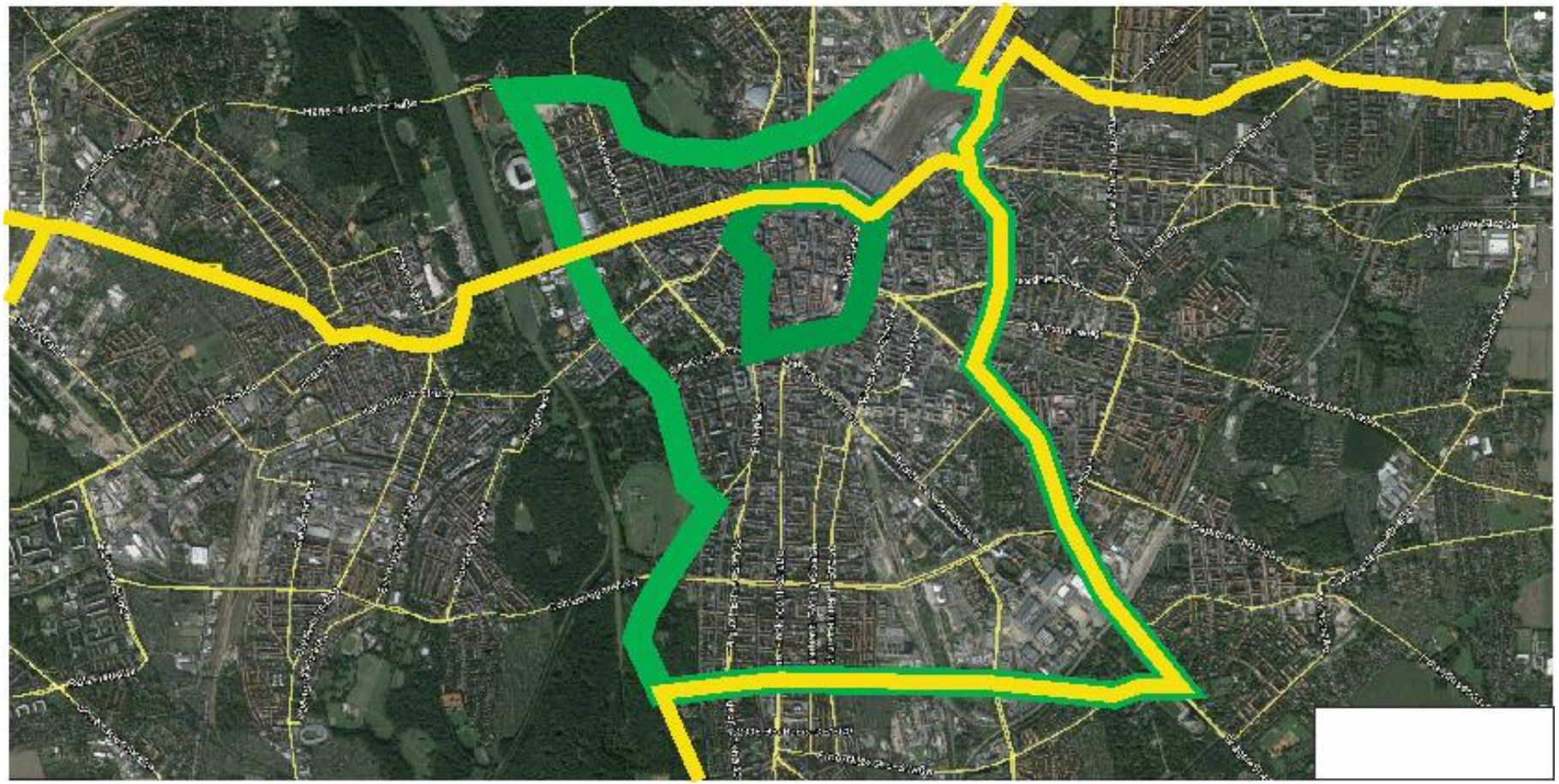
Nachteile:

- Probleme im Radverkehr bleiben ungelöst: z. B. Tröndlinring, Hauptbahnhof, Westlicher Promenadenring
- hohe Fahrgeschwindigkeiten
- Anzahl der Fahrspuren
- Luftreinhaltung
- hohe Verkehrsmengen in beide Fahrtrichtungen
- Defizite in Gestaltung und Grünanlagen
- Mängel in der Verkehrssicherheit (Unfallhäufungsstellen)

Vorteile:

- geringes politisches Risiko
- keine zusätzlichen Investitionskosten

Tangentenviereck und Bundesstraßen

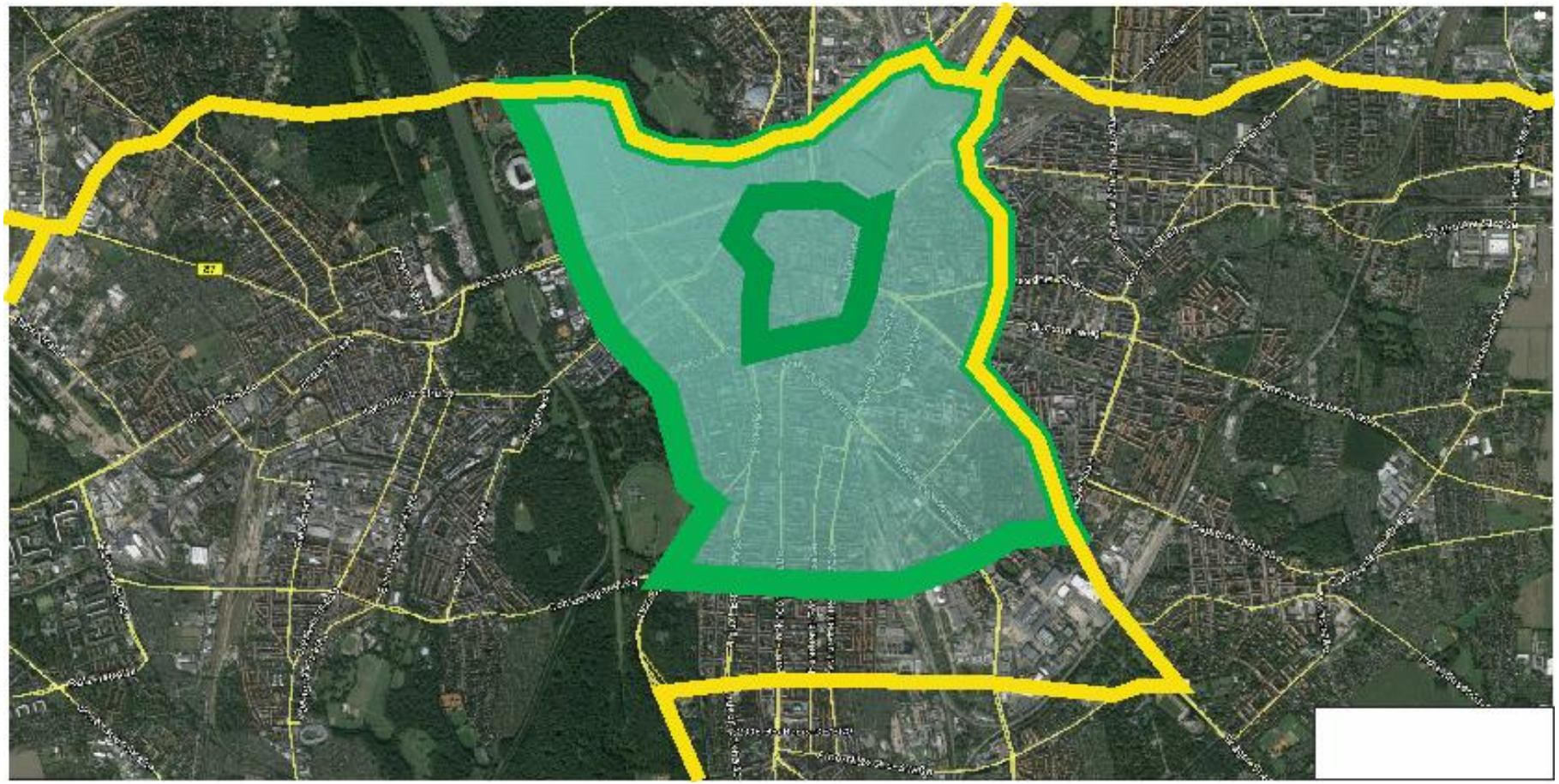


Variante 1 – Tempo 30

Var. 1a) Tempo 30 auf dem Promenadenring
Var. 1b) Tempo 30 innerhalb des Tangentenvierecks (ohne Straßenbahntrassen) nördlich der Kurt-Eisner-Straße

Nachteile:	Vorteile:
- erhöhte Verkehrsverlagerungen auf das Tangentenviereck - es fehlen geeignete separate Radverkehrsanlagen (auch für unsichere Radfahrer) - Prinzip Tempo 50 auf Hauptverkehrsstraßen wird ausgehöhlt - Promenadenring keine Hauptverkehrsstraße mehr trotz bleibendem hohen Verkehr - politisches Risiko hoch	- etwas geringere Verkehrsmengen im MIV - evtl. Lösungsmöglichkeiten für Radverkehr - relativ geringe Kosten

Variante 1b) – Tempo 30 innerhalb des TV



Variante 2 - Einrichtungsverkehr

- Einrichtungsverkehr auf dem Außenring („großer Kreisverkehr“/“Ringverkehr“)
- kein Kfz-Verkehr im Innenring
- Platz für neue Nutzungen: Grünanlagen, Städtebau

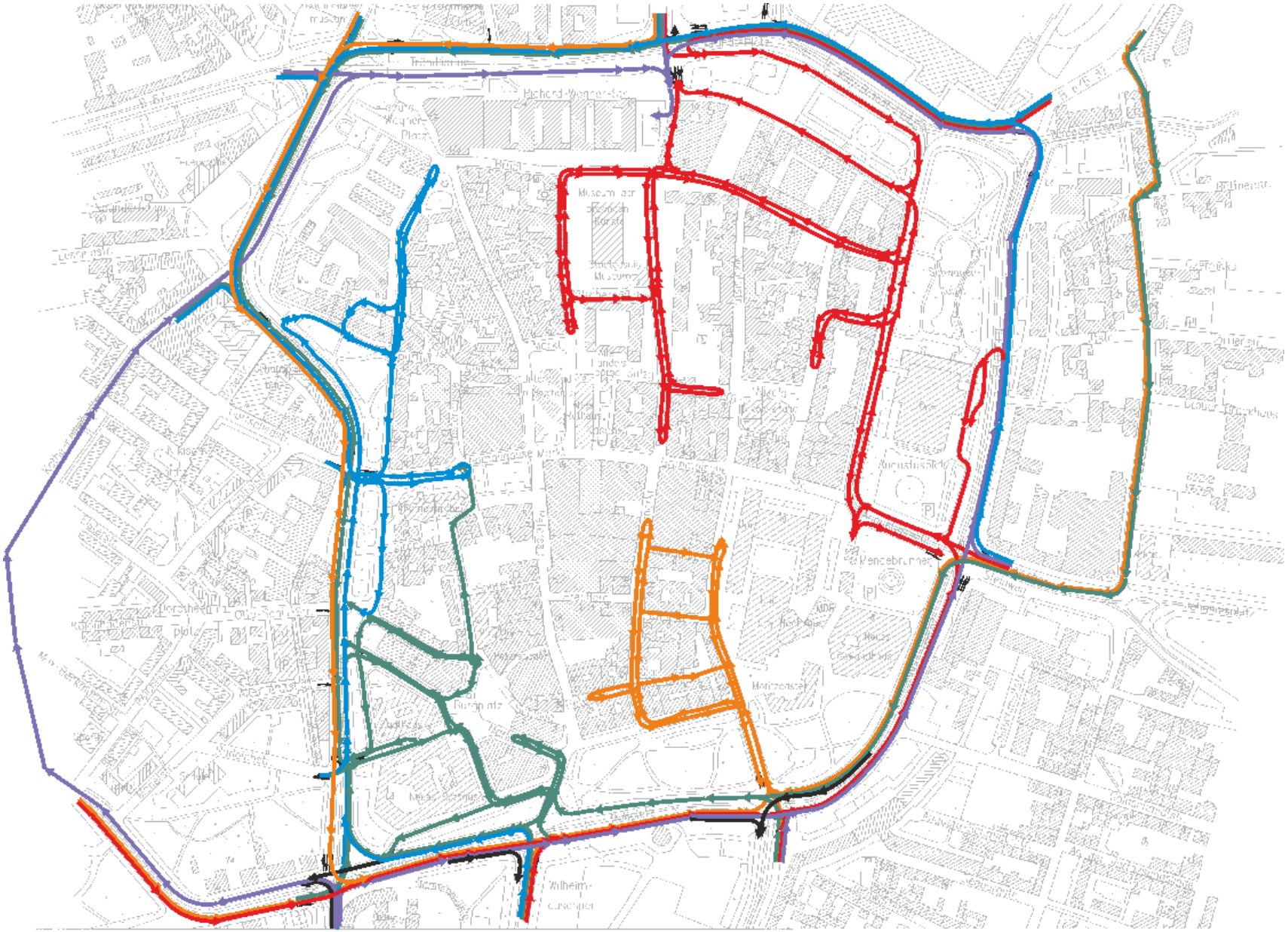
Nachteile:	**Vorteile:**
- extreme Verlagerung von Kfz-Verkehr auf das Tangentenviereck **- Tangentenviereck in Teilen nicht mehr leistungsfähig** **- sehr hohe Kosten für Umgestaltung und für Anpassungsmaßnahmen am Tangentenviereck**	- sehr deutliche Reduktion der Verkehrsmengen am Promenadenring - Innenring frei für Radverkehr/Fußgänger/ Promenade

Variante 3 – kleiner Innenring

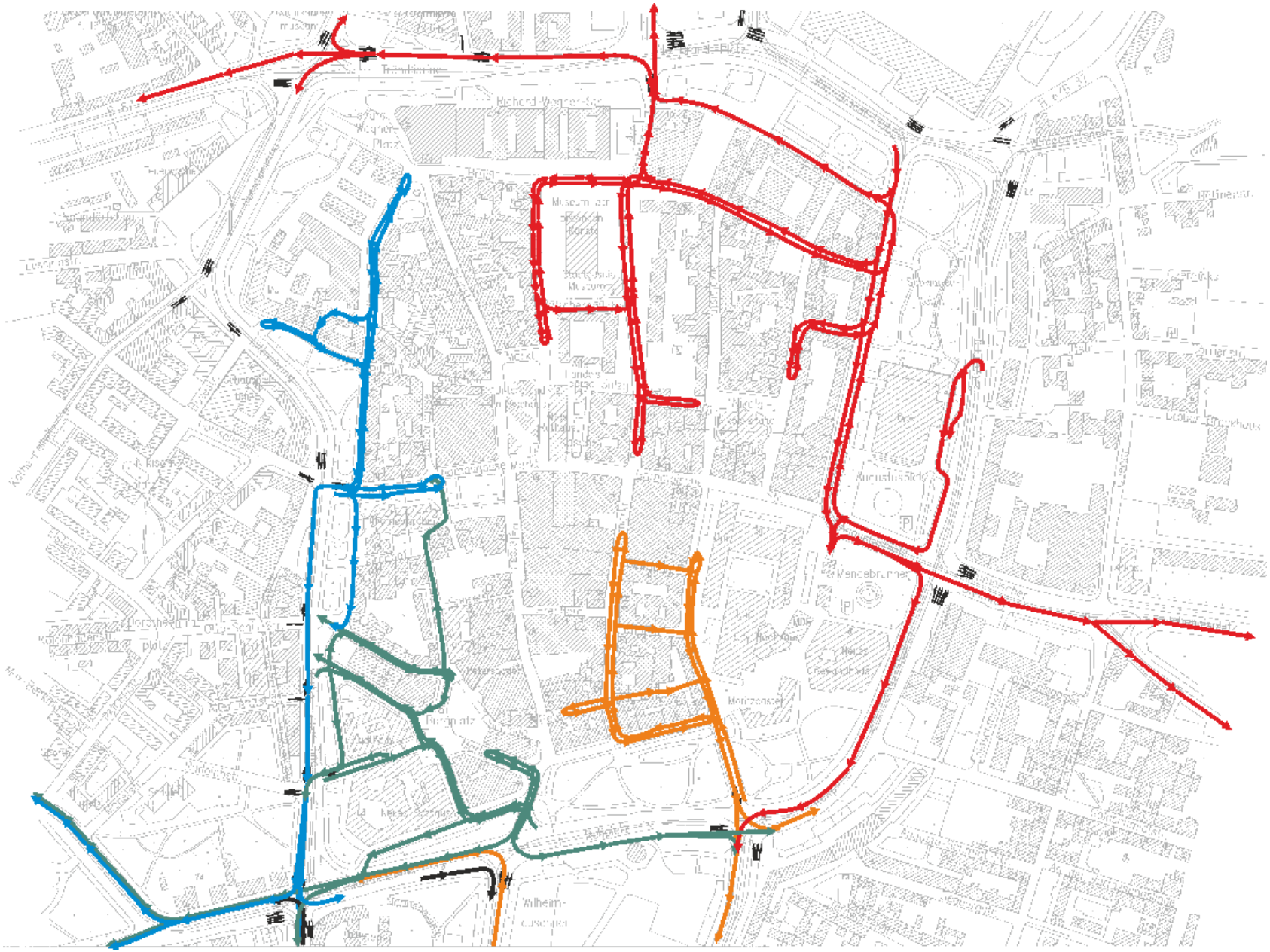
- innerer Ring unterbrochen, Tempo 30
- Erschließung der Innenstadt gewährleistet
- Radverkehr im Mischverkehr
- Radfahrstreifen in Gegenrichtung
- abschnittsweise Platz für neue Nutzungen, Grünanlagen, Städtebau

Nachteile:	Vorteile:
- starke Verlagerung von Kfz-Verkehr auf das Tangentenviereck - Tangentenviereck in einzelnen Teilen nicht mehr leistungsfähig - hohe Kosten für Umgestaltung und für Anpassungsmaßnahmen am Tangentenviereck	- deutliche Reduktion der Verkehrsmengen am Promenadenring - Innenring frei für Radverkehr - Ring als Allee möglich

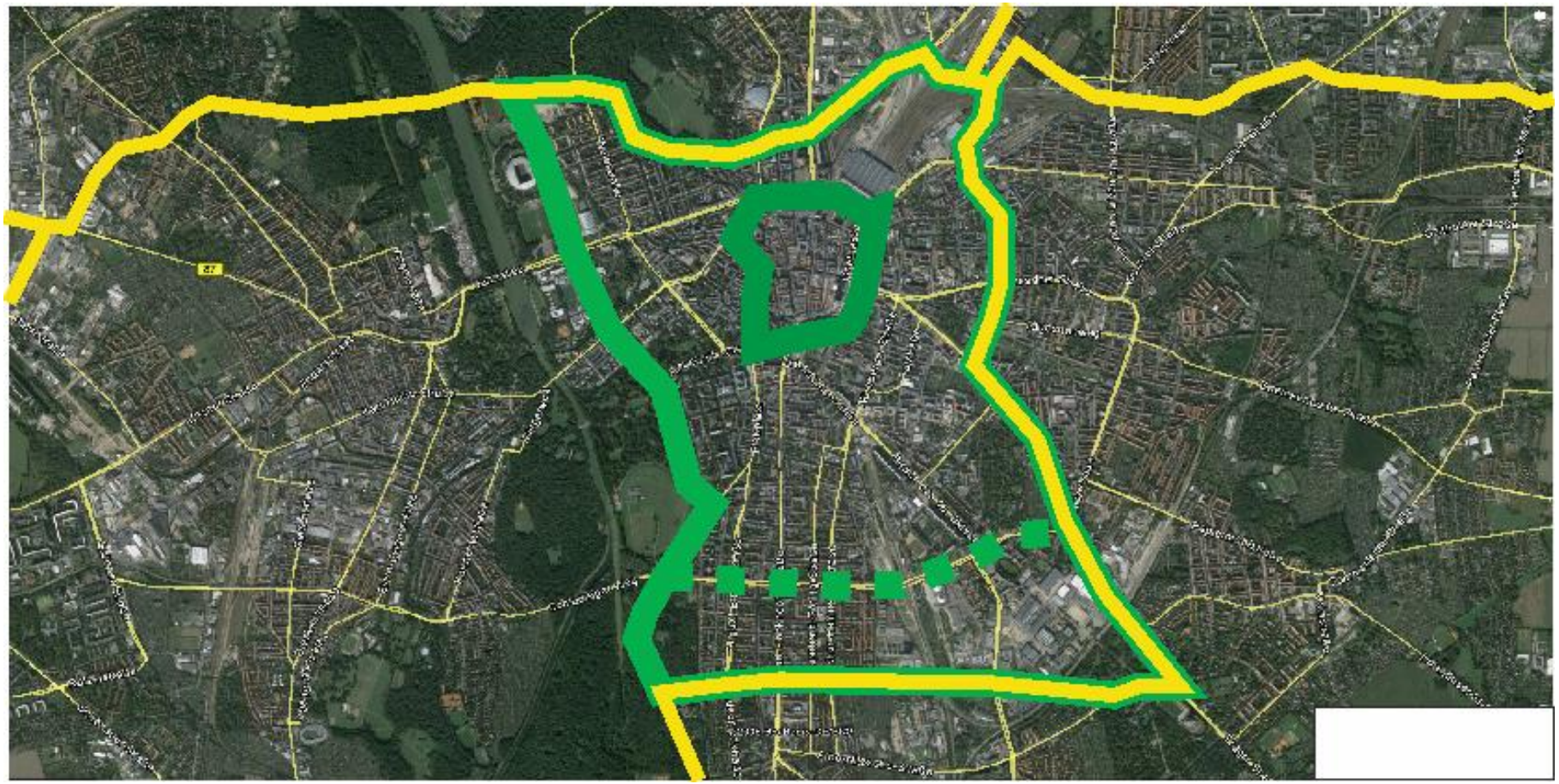
Variante 3 – Zufahrten in die Innenstadt



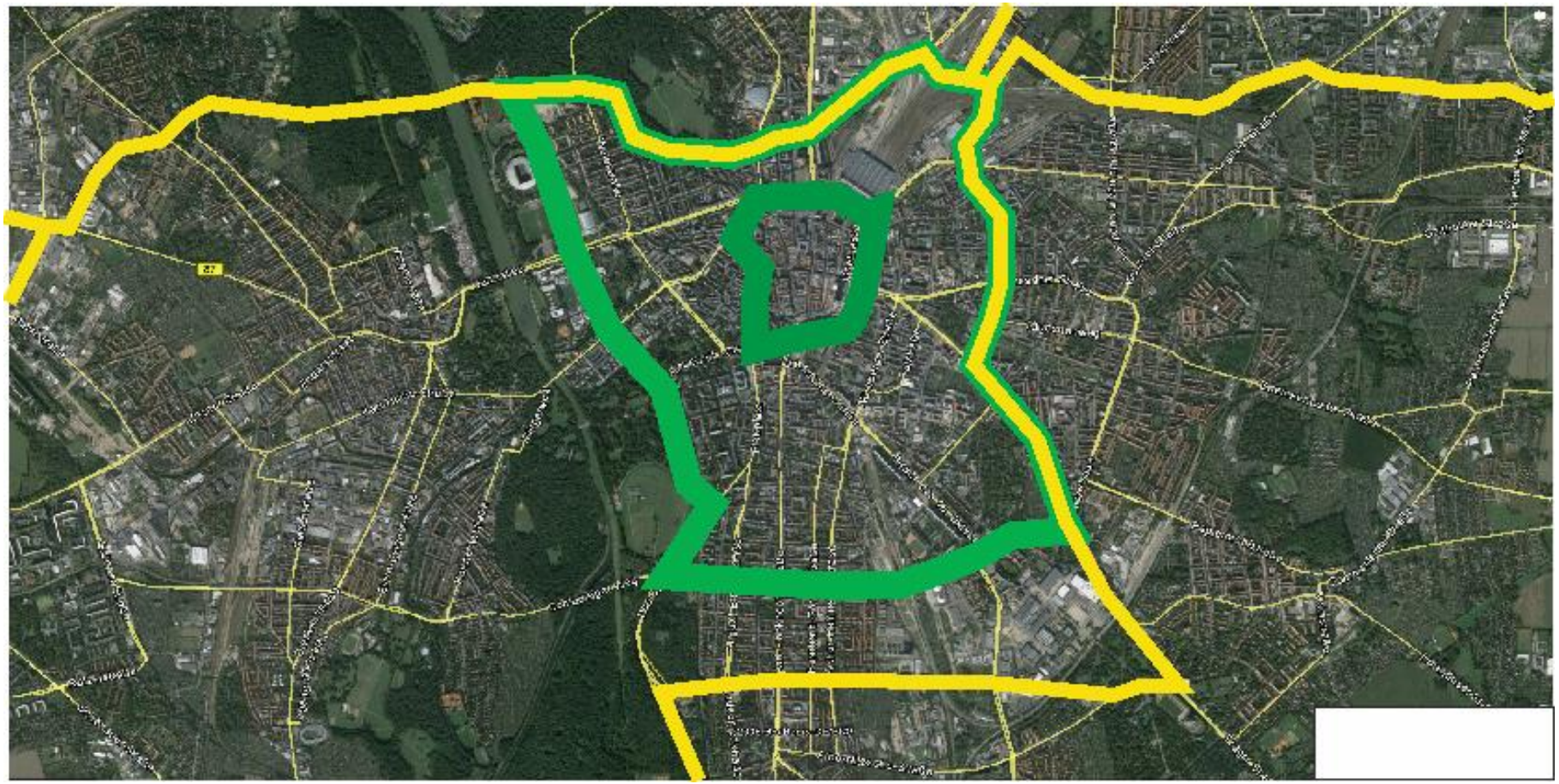
Variante 3 – Ausfahrten aus der Innenstadt



Tangentenviereck – B 87 in neuer Lage



Tangentenviereck neu



Risikenbewertung

1. Unsicherheit zur Bevölkerungsentwicklung
2. Unsicherheit zum Mobilitätsverhalten
3. Unsicherheit zur Finanzierung des ÖPNV
4. Unsicherheit zur Finanzierung der Straßeninfrastruktur
5. Unterfinanzierung bedeutet Wertverlust und Substanzverzehr
6. Fehlende politische Unterstützung angesichts anderer Prioritäten

International Summer School „Sustainable Mobility - Made in Leipzig“

15. - 19. August 2016

TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN

International Summer School „Sustainable Mobility - Made in Leipzig“

More than 110 participants from more than 20 countries

Teilnahme der Stadt Leipzig am EU-Projekt DEMO-EC

Dipl. Ing. Jan Rickmeyer
Verkehrs- und Tiefbauamt

Teilnahme der Stadt Leipzig am EU-Projekt DEMO-EC

Überblick:

- Projekt wurde Ende 2016 durch Projektagentur Aufbauwerk GmbH im INTERREG EUROPE Programm der EU beantragt
- Projektzeitraum: **2017 – 2019 – 2021** (Phase 1: Erstellung Konzepte; Phase 2: Umsetzung und Evaluation)
- Ziel des Projektes: interregionaler Wissenstransfer, sowie Evaluation und Fortschreibung von Konzepten zum Mobilitätsmanagement
- Projektpartner: Aufbauwerk Leipzig (LP); Entwicklungsagentur Sinerjia (Toplice, Slovenien); FAMCP (Zaragosa, Spanien); Stadt Lublin (Polen), Stadt Genua (Italien); Stadt Liberec (Tschechien)
- Projektbudget: **1.576.280 €**
- Budget der Stadt Leipzig: **240.300 €** (inkl. 36.045 € Eigenanteil, erbracht durch grundfinanziertes Personal)

Personal	Verwaltung	Dienstreisen	ext. Dienstleistungen	Ausstattung	gesamt Leipzig
160.000 €	24.000 €	14.300 €	40.500 €	1.500 €	240.300 €

Teilnahme der Stadt Leipzig am EU Projekt DEMO-EC

Schwerpunkte/Inhalte

- Schwerpunkt Stadt Leipzig: **Erstellung des Verkehrskonzeptes „erweiterte Innenstadt“**
- Untersuchungsraum: innerhalb Tangentenviereck
- auf Basis des Konzeptes „autoarme Innenstadt“ (inkl. Validierung) unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen der wachsenden Stadt
- Ziel: Steigerung des Verkehrsanteils des Umweltverbundes
- beinhaltet Aufgaben aus dem Stadtratsbeschluss (**VI-A-03547-NF-3**) zur Prüfung einer innovativen Verkehrslösung für den Ringabschnitt vor dem Hauptbahnhof
- sowie Stadtratsbeschluss (**VI-A-03400-NF-02**) Nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung: Das Kolonnadenviertel wird Modellprojekt „ Aktive Mobilität/ Nahmobilität
- halbjährlich tagender Projektbeirat zur Einbeziehung lokaler und regionaler Akteure, sowie wissenschaftlicher Beirat
- Finanzierung der erforderlichen Personalstelle (Bestandteil Mehrbedarfsstellen des VTA) durch EU-Projekt

Fachgutachter

Wissenschaftlicher Beirat

Themen der Fachgutachten:

1. Potenziale für alternative Mobilitätsmaßnahmen bzw. Antriebsformen (Elektromobilität) in Leipzig

2a) Chancen für Mobilitätsmanagement in Leipzig
2b) Bedeutung des Güter- und Wirtschaftsverkehrs im Ballungsraum Leipzig, Auswirkungen auf den innerörtlichen Verkehr in Leipzig

3. Finanzierung der Verkehrssysteme im ÖPNV - Wege zur Nutzerfinanzierung oder Bürgerticket?

4. Neue Attraktivität: Entschleunigen des Verkehrs – Welche Rolle spielt der Fußgängerverkehr in Leipzig zu Zeiten des demographischen Wandels

5. Welche Rolle spielen zukünftige Höchstgeschwindigkeiten für die einzelnen Verkehrsträger in Leipzig?

6. Zukünftige Herausforderungen des Umwelt- und Gesundheitsschutzes an die Verkehrsentwicklung

7. Zukunftsfähigkeit des Tangenten- und Ringkonzeptes Verkehrsbündelung zum Schutz der Wohngebiete und die Bedeutung des Promenadenrings

8. Integrierte Stadtentwicklung zur Verkehrsvermeidung und Förderung nachhaltiger Mobilität

9. Lebensraum Straße - Chancen einer integrierten Straßenraumplanung für die Stadterneuerung in Leipzig

Themen der Fachgutachten:

1. Potenziale für alternative Mobilitätsmaßnahmen bzw. Antriebsformen (Elektromobilität) in Leipzig

2a) Chancen für Mobilitätsmanagement in Leipzig
2b) Bedeutung des Güter- und Wirtschaftsverkehrs im Ballungsraum Leipzig, Auswirkungen auf den innerörtlichen Verkehr in Leipzig

3. Finanzierung der Verkehrssysteme im ÖPNV - Wege zur Nutzerfinanzierung oder Bürgerticket?

4. Neue Attraktivität: Entschleunigen des Verkehrs – Welche Rolle spielt der Fußgängerverkehr in L

5. W ehrsträger in L

6. Z Verkehrsentwicklung

5. Welche Rolle spielen zukünftige Höchstgeschwindigkeiten für die einzelnen Verkehrsträger in Leipzig?

7. Zukunftsfähigkeit des Tangenten- und Ringkonzeptes Verkehrsbündelung zum Schutz der Wohngebiete und die Bedeutung des Promenadenrings

8. Integrierte Stadtentwicklung zur Verkehrsvermeidung und Förderung nachhaltiger Mobilität

9. Lebensraum Straße - Chancen einer integrierten Straßenraumplanung für die Stadterneuerung in Leipzig

Themen der Expertisen:

Prof. Dr.-Ing.
Felix Huber

Fachgutachten zum Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum:

1. **Potenziale für alternative Mobilitätsmaßnahmen bzw. Antriebsformen (Elektromobilität) in Leipzig**

angedachte Themen für das Verkehrskonzept erweiterte Innenstadt:

- **Perspektive alternative Mobilitätsformen Carsharing, Bike sharing, ride sharing**
- **Elektromobilität**
- **autonomes Fahren**
- **…**

Themen der Expertisen:

Prof. Dr.-Ing.
Ulrike Reutter

Fachgutachten zum Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum:

1. **Potenziale für alternative Mobilitätsmaßnahmen bzw. Antriebsformen (Elektromobilität) in Leipzig**

angedachte Themen für das Verkehrskonzept erweiterte Innenstadt:

- **Perspektive der autoarmen Innenstadt innerhalb des Promenadenrings**
- **autoreduzierte Wohn- und Arbeitsformen innerhalb des Tangentenvierecks**
- **Strategien für autoarmes/-freies Leben in Leipzig**
- **…**

Themen der Expertisen:

Prof. Dr.-Ing.
Carsten Gertz

Fachgutachten zum Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum:

2a) Chancen für Mobilitätsmanagement in Leipzig

angedachte Themen für das Verkehrskonzept erweiterte Innenstadt:

- Prozessbegleitung und Beratung zur Methodik

- Prozessevaluation

- Strategien für Kommunikation neuer verkehrsplanerischer Ansätze

- …

Themen der Expertisen:

Prof. Dr.-Ing.
Heike Flämig

Fachgutachten zum Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum:

2b) Bedeutung des Güter- und Wirtschaftsverkehrs im Ballungsraum Leipzig, Auswirkungen auf den innerörtlichen Verkehr in Leipzig

angedachte Themen für das Verkehrskonzept erweiterte Innenstadt:

- Wirtschaftsverkehrsstrategie der Stadt Leipzig

- Citylogistik für die Innenstadt

- Wirtschaftslogistik für das Tangentenviereck

- …

Themen der Expertisen:

Prof. Dr.-Ing.
Jürgen Gerlach

Fachgutachten zum Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum:

7. Zukunftsfähigkeit des Tangenten- und Ringkonzeptes Verkehrsbündelung zum Schutz der Wohngebiete und die Bedeutung des Promenadenrings

angedachte Themen für das Verkehrskonzept erweiterte Innenstadt:

- der neue Mittlere Ring

- Begleitung zu den Untersuchungen zum Tangentenviereck Nord sowie zum Mittleren Ring

- Wie viel und welchen Verkehr brauchen wir im Tangentenviereck?

- …

Themen der Expertisen:

Prof. Dr.-Ing.
Martin Lanzendorf

Fachgutachten zum Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum:

8. Integrierte Stadtentwicklung zur Verkehrsvermeidung und Förderung nachhaltiger Mobilität

angedachte Themen für das Verkehrskonzept erweiterte Innenstadt:

- Chancen des sich verändernden Mobilitätsverhaltens in Leipzig

- Zukünftige Rolle und Bedeutung des Tangentenviereck für Stadt und Region

- Innenstadt oder Stadt oder Region „der kurzen Wege“?

- …

Themen der Expertisen:

Prof. Dr.-Ing.
Iris Mühlenbruch

Bisherige Zusammenarbeit mit Leipzig:

ExWoSt-Projekt: Aktive Mobilität in Leipzig-Stötteritz

angedachte Themen für das Verkehrskonzept erweiterte Innenstadt:

- Beratung zu Kampagnen zur Förderung der aktiven Mobilität im Tangentenviereck

- Begleitung von Stadtteildiskussionen innerhalb des Tangentenvierecks

- Themen der Verkehrssicherheit im Tangentenviereck

- …

Themen der Expertisen:

Prof. Dr.-Ing.
Heiner Monheim

Fachgutachten zum Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum:

3. Finanzierung der Verkehrssysteme im ÖPNV - Wege zur Nutzerfinanzierung oder Bürgerticket?

angedachte Themen für das Verkehrskonzept erweiterte Innenstadt:

- Rolle eines erweiterten S-Bahn-Systems (zusätzlicher Ost-West-Tunnel)

- Fahrradstadt im Tangentenviereck

- Chancen für Quartiersbusse im Tangentenviereck

- …

Themen der Expertisen:

Dipl.-Ing.
Andreas Schmitz

Fachgutachten zum Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum:

4. Neue Attraktivität: Entschleunigen des Verkehrs – Welche Rolle spielt der Fußgängerverkehr in Leipzig zu Zeiten des demographischen Wandels

angedachte Themen für das Verkehrskonzept erweiterte Innenstadt:

- Fußverkehrsstrategie für Leipzig

- Fußverkehrskonzept im Tangentenviereck

- Fußgängerstadt im Tangentenviereck

- …

Themen der Expertisen:

Prof. Dr.-Ing.
Udo Becker

Fachgutachten zum Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum:

6. Zukünftige Herausforderungen des Umwelt- und Gesundheitsschutzes an die Verkehrsentwicklung

angedachte Themen für das Verkehrskonzept erweiterte Innenstadt:

- Effizienz von Verkehrsmitteln

- Gesellschaftliche Kosten von Verkehrsmitteln

- Warten auf die richtigen Grenzwerte oder vorsorgliches Handeln?

- …

Themen der Expertisen:

Prof. Dr.-Ing.
Regine Gerike

Fachgutachten zum Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum:

6. Zukünftige Herausforderungen des Umwelt- und Gesundheitsschutzes an die Verkehrsentwicklung

angedachte Themen für das Verkehrskonzept erweiterte Innenstadt:

- Moderatorin des Projektbeirats Verkehrskonzept erweiterte Innenstadt

- SrV 2018

- Verkehrsmittelwahl im Tangentenviereck

- …

Themen der Expertisen:

Prof. Dr.-Ing.
Hartmut Topp

Fachgutachten zum Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum:

9. Lebensraum Straße - Chancen einer integrierten Straßenraumplanung für die Stadterneuerung in Leipzig

angedachte Themen für das Verkehrskonzept erweiterte Innenstadt:

- Bedeutung des Promenadenrings für Leipzig heute und in der Zukunft

- Chancen und Entwicklungsoptionen der erweiterten Innenstadt

- Wie groß ist „die Innenstadt“ eigentlich?

- …

Themen der Expertisen:

Prof. Dr.-Ing.
Gerd-Axel Ahrens

Bisherige Zusammenarbeit mit Leipzig:

SrV, Moderation von Runden Tischen zum Verkehr, BYPAD 2009 und 2014

angedachte Themen für das Verkehrskonzept erweiterte Innenstadt:

- Moderation von Diskussionsrunden

- Rolle von wissenschaftlichen Beiräten in Planungsprozessen

- Kommunikationsstrategie zum Verkehrskonzept erweiterte Innenstadt

- …

Themen der Expertisen:

Dipl.-Ing.
Stephan Besier

Bisherige Zusammenarbeit mit Leipzig:

Gutachter und Berater der Leipziger Verkehrsbetriebe, International Summer School Leipzig

angedachte Themen für das Verkehrskonzept erweiterte Innenstadt:

- Infrastrukturanforderungen des ÖPNV in der erweiterten Innenstadt

- Flächenerfordernisse und Aufwertungspotenziale des öffentlichen Raums

- die Straßenbahnstadt und ihre potenziale für einen attraktiven Umweltverbund

- …

Themen der Expertisen:

Prof. Dr.-Ing.
Rolf Monheim

Bisherige Zusammenarbeit mit Leipzig:

Untersuchungen zum Fußverkehr in der Innenstadt und zu Fußgängerzonen

angedachte Themen für das Verkehrskonzept erweiterte Innenstadt:

- Entwicklung von Fußgängerachsen von der Innenstadt in das Tangentenviereck

- Rolle von Fußgängerzonen/-bereichen außerhalb der Innenstadt

- Chancen und Potenziale für neue Fußgängerzonen im Tangentenviereck (z. B. mit Straßenbahn)

- …

Themen der Expertisen:

Prof. Dr.
Steffen de Rudder

Bisherige Zusammenarbeit mit Leipzig:

Städtebauliche Entwürfe mit studentischen Arbeitsgruppen an verschiedenen Orten

angedachte Themen für das Verkehrskonzept erweiterte Innenstadt:

- Planungsworkshops mit Bürgern und Studenten (Ende 2018, Anfang 2019)

- Beratung von städtebaulichen Potenzialen

- studentische Entwürfe/Wettbewerbe zu Entwicklungspotenzialen des neuen Promenadenrings

- …

Themen der Expertisen:

Prof. Dipl.-Ing.
Julian Wekel

Bisherige Zusammenarbeit mit Leipzig:

koopstadt Bremen-Leipzig-Nürnberg, Wohnungsmarktsituation in Leipzig

angedachte Themen für das Verkehrskonzept erweiterte Innenstadt:

- Potenziale für Wohnen in der erweiterten Innenstadt

- Attraktivität öffentlicher Räume

- der neue Promenadenring als Verbindendes

- …

Themen der Fachgutachten:

1. Potenziale für alternative Mobilitätsmaßnahmen bzw. Antriebsformen (Elektromobilität) in Leipzig

2a) Chancen für Mobilitätsmanagement in Leipzig
2b) Bedeutung des Güter- und Wirtschaftsverkehrs im Ballungsraum Leipzig, Auswirkungen auf den innerörtlichen Verkehr in Leipzig

3. Finanzierung der Verkehrssysteme im ÖPNV - Wege zur Nutzerfinanzierung oder Bürgerticket?

4. Neue Attraktivität: Entschleunigen des Verkehrs – Welche Rolle spielt der Fußgängerverkehr in L

5. W ehrsträger in L

6. Z Verkehrsentwicklung

5. Welche Rolle spielen zukünftige Höchstgeschwindigkeiten für die einzelnen Verkehrsträger in Leipzig?

7. Zukunftsfähigkeit des Tangenten- und Ringkonzeptes Verkehrsbündelung zum Schutz der Wohngebiete und die Bedeutung des Promenadenrings

8. Integrierte Stadtentwicklung zur Verkehrsvermeidung und Förderung nachhaltiger Mobilität

9. Lebensraum Straße - Chancen einer integrierten Straßenraumplanung für die Stadterneuerung in Leipzig

Themen aus Sicht des wissenschaftlichen Beirats:

Wo sehen Sie aus heutiger Sicht Bedarf für eine weitergehende

Betrachtung/

Expertise/

Beratung/

Unterstützung?

Stadt Leipzig

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

04092 Leipzig

Tel.: +49 (341) 1 23 – 34 41
Fax.: +49 (341) 1 23 – 34 55
E-Mail: VTA-Planung@Leipzig.de

www.Leipzig.de/Verkehrsplanung