

# Mobilität 2020

Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum

Grundlagen für die Fortschreibung



# **Inhalt**

Einladung zur Mitarbeit	1
Die Ausgangssituation Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung	2
Verkehrssparsame Stadtstrukturen Stadt der kurzen Wege	3
Leipzig im übergeordneten Verkehrsnetz Flughafen, Eisenbahn und Fernstraßen	4
Motorisierter Individualverkehr Das Straßennetz stadtverträglich ausbauen	(
Öffentlicher Nahverkehr Bahn und Bus - Mobilität für alle	10
Wirtschaftsverkehr Wirtschaft braucht Verbindungen	14
Fußgängerverkehr Die natürlichste Art der Fortbewegung	16
Radverkehr Kostengünstig, gesund und umweltschonend	18
Besondere Mobilitätsbedürfnisse Barrierefrei durch die Stadt	20
Verkehrsmanagement Die vorhandene Infrastruktur optimal nutzen	21
Verkehr und öffentlicher Raum Verkehrsraum ist Lebensraum	22
Verkehr und Umwelt Mobilitätsbedürfnisse nachhaltig befriedigen	24
Verkehrssicherheit Vision Zero	27
Verkehrsplanung als Prozess	28

# **Einladung zur Mitarbeit**



Im Oktober 2003 beschloss die Ratsversammlung den Stadtentwicklungsplan "Verkehr und öffentlicher Raum", der seinerseits auf den 1992 verabschiedeten "Verkehrspolitischen Leitlinien für Leipzig" aufbaute. Diesem mit großer Mehrheit gefassten Beschluss ging eine intensive Bürgerbeteiligung voraus. Der Stadtentwicklungsplan formuliert Leitlinien zur Organisation des Verkehrs und zur Gestaltung der Straßen und Plätze, als Grundlage für alle Entscheidungen im Verkehrsbereich.

Viele der im Stadtentwicklungsplan benannten Vorhaben wurden inzwischen realisiert, mit der Umsetzung weiterer begonnen. Dazu gehören der fortschreitende Ausbau der Straßenbahn als Stadtbahn, die Entlastung wichtiger Quartiersachsen vom Durchgangsverkehr, die Erschließung neuer Gewerbegebiete und ihre Anbindung an die Autobahn, die schrittweise Umsetzung eines stadtweiten Fahrradroutennetzes sowie die Verkehrsberuhigung und gestalterische Aufwertung der Innenstadtstraßen.

Aus unterschiedlichen Gründen konnten nicht alle Ziele erreicht werden. Eine Reihe von Verkehrsvorhaben kann angesichts der Langwierigkeit komplexer Planungs- und Beteiligungsprozesse und knapper Finanzen innerhalb des Planungshorizontes bis 2015 nicht mehr realisiert werden. Auch für die Unterhaltung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur sind Prioritäten zu setzen. Manche Projekte wie der Mittlere Ring Süd durch den Auwald werden aus Gründen der Umweltverträglichkeit nicht mehr verfolgt.

Vor allem aber haben sich die Rahmenbedingungen, die dem Stadtentwicklungsplan zugrunde lagen, seit 2003 geändert. So gingen die Prognosen seinerzeit von einem Bevölkerungsrückgang aus, tatsächlich hat Leipzig durch den Zuzug vor allem jüngerer Menschen erheblich an Einwohnern gewonnen; die Prognosen für 2015 wurden in den letzten zehn Jahren um über 50.000 Personen angehoben. Das Umweltbewusstsein und die Erwartungen an demokratische Planungsprozesse haben zugenommen, die rechtlichen Anforderungen sind gestiegen, Förderbedingungen haben sich geändert.

Auf den Ebenen von Planung und Politik wurden neue Entscheidungsgrundlagen gelegt. 2009 wurde das "Integrierte Stadtentwicklungskonzept Leipzig 2020" (SEKo) beschlossen, mit dem Ziel, die Fachplanungen und Investitionen der verschiedenen Ressorts aufeinander abzustimmen und zu bündeln. Damit wird der Anspruch unterstrichen, den Stadtentwicklungsplan "Verkehr und öffentlicher Raum" mit den komplexen Zielen der Stadtentwicklung insgesamt in Beziehung zu setzen. Auch der Luftreinhalteplan (2005/2009), das Planwerk Stadtraum (2006), der Nahverkehrsplan (2007), das Konzept "Autoarme Innenstadt" (2008), der Lärmaktionsplan (Fortschreibung 2011), der Radverkehrsentwicklungsplan sowie Stadtteilund Quartierskonzepte haben Rückwirkungen auf den Verkehr und den öffentlichen Raum.

Aus diesen Gründen ist es nun an der Zeit, den Stadtentwicklungsplan "Verkehr und öffentlicher Raum" einer Überprüfung zu unterziehen. Als erster Schritt dazu soll eine Analyse dienen: Was wurde seit 2003 umgesetzt, welche Ziele konnten erreicht, welche Vorhaben realisiert werden, welche neuen Themen stehen an, welche Folgerungen ergeben sich für die Fortschreibung des Plans?

Die vorliegende Broschüre zeigt erste Ergebnisse dieser Analyse, die noch nicht abgeschlossen ist. Sie soll - auch durch Benennung von Themen für die Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans - zur Diskussion anregen, diese jedoch nicht vorwegnehmen.

Wir werden uns für die Überarbeitung des Stadtentwicklungsplans die nötige Zeit nehmen, um alle Argumente zu hören, Alternativen zu prüfen sowie Ziele, Themen und Prioritäten für die Fortschreibung zu diskutieren und die notwendigen Kompromisse zu finden. Beginnend mit dem Jahr 2012 wird deshalb eine umfassende Beteiligung und Kooperation mit allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern, Vereinen, Initiativen und Interessengruppen an diesem Prozess erfolgen. Mehr dazu finden Sie am Ende dieser Broschüre.

Ich lade Sie herzlich zur Diskussion und Mitarbeit an diesem spannenden Vorhaben ein.

Bürgermeister Martin zur Nedden

Martin gri Hedelen

# **Die Ausgangssituation**

Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung



Bevölkerungsentwicklung

Einwohner aus.

Die Bevölkerung Leipzigs nimmt seit 2001

wieder zu. Bis 2011 sind rund 30.000 Einwoh-

ner hinzugekommen, ein Anstieg um über 6 %

auf jetzt 525.000 Einwohner. Die Abwande-

rung in das Umland wurde gestoppt, inzwi-

schen gibt es sogar eine gegenläufige Ten-

denz der "Re-Urbanisierung". Die aktuelle

Bevölkerungsvorausschätzung geht bis 2020

von einer weiteren Zunahme auf etwa 540.000

Ursächlich für diese Entwicklungen ist u.a. die

Zuwanderung junger Menschen. Entgegen

dem allgemeinen Trend nimmt der Anteil der

Parallel dazu steigt infolge des demogra-

hochbetagter Menschen stark an.

fischen Wandels der Anteil älterer, vor allem

unter 25-jährigen an der Stadtbevölkerung zu.

Zugewinne gibt es vor allem in den Altbauquartieren sowie in Einfamilienhausgebieten. Die Zuzüge jüngerer Menschen konzentrieren sich auf die innere Stadt, wo der ohnehin niedrigere Altersdurchschnitt weiter zurückgeht. Die meisten äußeren Stadtteile, vor allem die großen Wohnsiedlungen der Nachkriegsjahrzehnte, sind dagegen durch Bevölkerungsverluste und einen hohen und weiter ansteigenden Altersdurchschnitt gekennzeichnet.

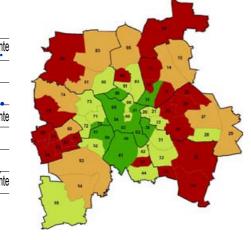
### Verkehrsentwicklung

In einer Stadt, in der mehr Menschen leben, sind auch mehr Menschen unterwegs. Zwischen 2003 und 2008 haben dabei vor allem die mit dem Rad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln, aber auch die zu Fuß zurückgelegten Wege zugenommen.

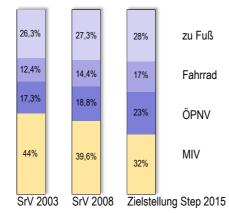
Die Bedeutung des Autos wurde dagegen geringer. Der Pkw-Besitz ist zwischen 2003 und 2008 zurückgegangen (von 424 auf 402 Pkw/1000 Einwohner), der Anteil nicht motorisierter Haushalte auf 42% angestiegen. Auch die Autonutzung ist seit 2003 erstmals zurückgegangen - nur noch knapp 40% aller Wege in der Stadt werden als Fahrer oder Mitfahrer mit dem Auto zurückgelegt.

Kürzere Wege aufgrund der Stärkung der Innenstadtquartiere, der Zuwachs bei den weniger autoorientierten Alters- und Bevölkerungsgruppen sowie eine stärkere Hinwendung von jüngeren Menschen zu einem kosten- und umweltbewussten, modernen multimodalen Verkehrsverhalten werden als Ursachen für diese Veränderungen genannt.

Die Bevölkerungsvorausschätzung 2009 geht für die inneren Stadtteile bis 2013 von Zuwächsen (grün), für die meisten äußeren Stadtteile dagegen von Rückgängen (rot) aus.



Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Wegeaufkommen ist in den letzten Jahren zurückgegangen.



und umweltfreundlichen Verkehrsarten seit 2003 deutlich erhöht werden konnte – bis zu einem "Umweltverbund-Anteil" von über zwei Dritteln, wie er im Stadtentwicklungsplan als Zielstellung für 2015 formuliert wurde, ist es noch ein weiter Weg.

> Um die Straßen weiter zu entlasten, müssten dazu noch mehr Autofahrten verlagert werden - auf Straßenbahn und Bus sowie auf Radund Fußwege. Aktuelle Verkehrserhebungen zeigen, dass hier noch erhebliche Potentiale liegen. Bisher wird fast die Hälfte aller Wege unter 5 km Länge mit dem Auto zurückgelegt - bei steigender Tendenz. Viele Wege von Kindern und Jugendlichen, die im Auto mitgenommen werden, ließen sich ebenso gut zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen.

Es gibt aber auch gegenläufige Tendenzen:

Die Bevölkerung und damit das Verkehrsauf-

kommen wird weiter wachsen, der Pkw-Besitz

nimmt seit 2008 wieder zu, der Zustrom einer

jüngeren Bevölkerung wird voraussichtlich

kehr über die Stadtgrenzen hinweg ist der

Auch wenn der Anteil der stadtverträglichen

Leipziger Binnenverkehr.

Themen für die Fortschreibung

wieder zurückgehen, im starken Pendlerver-

Autoverkehrsanteil fast doppelt so hoch wie im

Eine große Herausforderung liegt schließlich darin, der zahlenmäßig besonders großen Gruppe der erwerbstätigen Personen in den mittleren Altersgruppen für ihre Einkaufs-, Freizeit- und Arbeitswege attraktive Alternativen zur Autonutzung anzubieten.

# Verkehrssparsame Stadtstrukturen

Stadt der kurzen Wege



Petersbogen - ein Beitrag zur Stärkung der Leipziger Innenstadt als Hauptzentrum der Region

### Was waren die Ziele?

- Verkehrsvermeidung durch Innenentwicklung.
- Förderung einer ausgewogenen Zentrenstruktur.
- Kleinräumliche Zuordnung einander ergänzender Nutzungen, Erhalt von Nutzungsmischung.
- Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die Achsen des Schienenverkehrs.

### Was wurde seit 2003 erreicht?

Das Ziel, in einer Stadt der kurzen Wege Verkehr zu vermeiden, ist nicht nur ein Thema der Verkehrsplanung, sondern eine Herausforderung für alle Akteure der Stadtentwicklung, und erfordert koordinierte Maßnahmen in vielen Handlungsfeldern.

Mehr als 20% aller in der Stadt zurückgelegten Wege sind Einkaufswege. Gut erreichbare Versorgungseinrichtungen sind deshalb für eine "Stadt der kurzen Wege" besonders wichtig. Die Sicherung wohnortnaher Einkaufsgelegenheiten, die Stabilisierung der städtischen Zentren und die Weiterentwicklung der Innenstadt sind zentrale Anliegen des 1999 aufgestellten Stadtentwicklungsplans Zentren, der 2009 fortgeschrieben wurde, sowie des Verkehrkonzeptes "Autoarme Innenstadt" (2008).

Die Ansiedlung neuer Einzelhandelsprojekte sowie auch öffentlicher Einrichtungen in gut erschlossenen Stadtteil- und Ortsteilzentren (z.B. in Reudnitz, Gohlis und Leutzsch) haben

dazu beigetragen, weite Versorgungswege zu vermeiden. Mit dem "Netz 2010" hat sich die Erreichbarkeit vieler Zentren im Busverkehr erheblich verbessert.

Die Innenstadt hat sich in ihrer Funktion als Hauptzentrum der Stadt seit 2003 weiter entwickelt. Bauliche Ergänzungen wie die Marktgalerie, das Karstadt-Kaufhaus und der Petersbogen haben ebenso dazu beigetragen wie die Gestaltung der öffentlichen Straßenräume, die Weiterentwicklung des Parkleitsystems und die neuen ebenerdigen Verbindungen zu Ergänzungsgebieten jenseits des Promenadenrings. Der City-Tunnel wird die Erreichbarkeit des Stadtzentrums vor allem für Besucher aus der Region und damit ihre Konkurrenzfähigkeit nochmals erheblich ver-

Vielfältige Aktivitäten zur Nachnutzung brachliegender innerstädtischer Flächen, zur integrierten Stadtteilentwicklung und zur Unterstützung innerstädtischer Eigentumsbildung haben zur Stabilisierung der für Leipzig typischen gemischten und damit verkehrssparsamen Stadtquartiere beigetragen.

> Im Ortsteilzentrum Reudnitz ermöglichen traditionelle und neue Ladengeschäfte sowie öffentliche Einrichtungen wie die Stadtbibliothek kurze Wege.

### Themen für die Fortschreibung

Der aktuelle Trend einer Wiederentdeckung der Altbauquartiere, vor allem durch jüngere Zuwanderer und eine wachsende Zahl von Senioren, bietet Chancen für die Innenentwicklung, die es zu nutzen gilt. Die weitere Entlastung innerstädtischer Hauptstraßen vom Kfz-Verkehr und ihre Aufwertung als Wohnumfeld kann einen Beitrag leisten, auch schwierige Innenstadtlagen attraktiv zu machen.

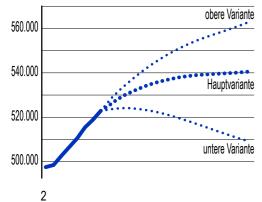
Die neuen Lagequalitäten, die durch Ausbau der S-Bahn und des Stadtbahnnetzes entstehen, sollten für eine weitere Konzentration der Siedlungsentwicklung entlang dieser Achsen genutzt werden.

Als weitere Handlungsfelder nennt das Stadtentwicklungskonzept eine aktive Flächenpolitik zur Lenkung der Nachfrage nach Wohneigentum in das innere Stadtgebiet, eine Überprüfung der ausgewiesenen Neubauflächen am Stadtrand entsprechend dem tatsächlichen Bedarf, die Revitalisierung innerstädtischer Gewerbegebiete, die Wirtschaftsund Beschäftigungsförderung im Stadtteil und die Aufwertung urbaner Freiräume.

Nicht zuletzt ist den anhaltenden Konzentrationstendenzen im Einzelhandel durch schlecht integrierte Shopping Center, Fachmärkte und "Factory Outlet Center" zu begegnen, die weitere Wege und dadurch mehr Verkehr bewirken.



### Bevölkerungsentwicklung 2002-2010 und -vorausschätzung bis 2020



# Leipzig im übergeordneten Verkehrsnetz

Flughafen, Eisenbahn und Fernstraßen



Der Flughafen Halle-Leipzig hat sich zum Luftfracht-Drehkreuz entwickelt

### Was waren die Ziele?

Die Einbindung Leipzigs in das großräumige Verkehrsnetz ist vor allem Gegenstand übergeordneter Planungen. Die Einflussmöglichkeiten der Stadt sind hier begrenzt. Maßnahmen im Luftverkehr, im Eisenbahnnetz und bei den Bundesfernstraßen sind jedoch nicht nur von großer wirtschaftlicher Bedeutung für Leipzig, sondern haben auch Auswirkungen auf den Stadtverkehr. Deshalb formuliert der Stadtentwicklungsplan "Verkehr und öffentlicher Raum" auch für diese Bereiche Ziele:

- Gute Erreichbarkeit Leipzigs aus dem umgebenden Wirtschaftsraum, dem übrigen Bundesgebiet und darüber hinaus.
- Fertigstellung und bedarfsgerechte Anbindung des Flughafens.
- Ausbau der großräumigen Eisenbahnverbindungen, Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs von Süden.
- Ausbau und Ergänzung des Autobahnrings und der Autobahn nach Chemnitz.
- Stärkung der Oberzentrumsfunktion durch Ausbau der regionalen Bahn-, Bus- und Straßenverbindungen.
- Minimierung von Umweltbelastungen durch überregionale und regionale Verkehrsströme.

Über neu ausgebaute Autobahn- und Eisenbahnverbindungen ist der Flughafen sehr gut erreichbar.

# Was wurde seit 2003 erreicht?

Bei Beschlussfassung über den Stadtentwicklungsplan waren die nördliche Landebahn und der Zentralterminal mit dem Flughafenbahnhof gerade fertig gestellt. Es folgten im Jahr 2007 der Neubau der Start- und Landebahn Süd und die Inbetriebnahme des Frachtbereichs Süd (World Cargo-Center). Im Jahr 2008 nahm das Luftfrachtdrehkreuz der DHL den Betrieb auf. Der Flughafen entwickelte sich in der Folge zu einem leistungsfähigen Logistikknoten. Die Zahl der Flugbewegungen nahm

von 40.000 im Jahr 2003 auf 62.000 im Jahr 2010 zu, das Luftfrachtaufkommen von weniger als 20.000 auf 660.000 t, die Zahl der Fluggäste von 2,0 auf 2,4 Mio.

### Eisenbahn

Im Bahnnetz wurde 2006 die letzte größere Lücke zwischen Leipzig und Berlin für 200 km/h ausgebaut. Die Hauptstadt ist jetzt in einer guten Stunde erreichbar. Der Stundentakt auf dieser Strecke wurde zeitweise durch die DB in Frage gestellt, konnte jedoch nach Intervention seitens der Stadt Leipzig erhalten werden.

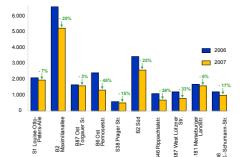


Die Schnellfahrstrecke Leipzig-Erfurt-Nürnberg (-München) ist noch im Bau; mit der Fertigstellung bis Erfurt ist 2015, bis Nürnberg 2017 zu rechnen. Auf der Bahnstrecke Leipzig-Dresden ist der Abschnitt bis Riesa mit Tempo 200 befahrbar, weitere Abschnitte sind im Bau oder wurden bereits für Tempo 160 teil-ausgebaut.

Zwischen Leipzig und Chemnitz wurde nach umfangreichen Ausbauarbeiten im Jahr 2005 der Betrieb für schnelle Neigezüge aufgenommen, die beide Städte stündlich in weniger als einer Stunde miteinander verbinden.

Auf der Sachsen-Franken-Magistrale über Plauen nach Hof können nach Fertigstellung des City-Tunnels und Elektrifizierung eines letzten Teilabschnitts ab 2014 durchgehende Züge den Leipziger Hauptbahnhof und den Flughafen von Süden her erreichen.

Auf der Strecke nach Cottbus, die für den Verkehr nach Osteuropa von Bedeutung ist, sind keine größeren Baumaßnahmen vorgesehen.



Lkw-Aufkommen an zehn wichtigen Zufahrtsstraßen, vor und nach Fertigstellung der A 38

### Fernstraßen

Der sechsstreifige Ausbau der Autobahnen A9 und A14 mit dem Schkeuditzer Kreuz ist weitgehend abgeschlossen. Der Abschnitt Leipzig Messe – Leipzig-Ost befindet sich im Bau, die Weiterführung bis zum Autobahndreieck Parthenaue wurde als "vordringlicher Bedarf" in die Bundesfernstraßenplanung aufgenommen.

Im Süden wurde 2006 mit Fertigstellung der A38 die letzte Lücke im Autobahnring geschlossen. Das Verkehrsaufkommen an zehn wichtigen Zufahrtsstraßen konnte dadurch um 7%, (15.800 Fahrten/Tag), der Lkw-Verkehr sogar um 21% (4.750 Fahrten/Tag) reduziert werden

Die Autobahn A72 aus Richtung Chemnitz ist südlich von Narsdorf bereits in Betrieb. Der Weiterbau bis zur A38 soll 2012/13 beginnen. Ein Ausbau der B2 im Autobahnstandard als Weiterführung in die Stadt Leipzig wird nicht mehr verfolgt.

Anstelle der im Stadtentwicklungsplan ebenfalls aufgeführten Autobahn A16 über Torgau in Richtung der polnischen Grenze wird jetzt ein Ausbau der Bundesstraße B87 auf Teilstrecken geprüft.

Der Autobahnring wurde durch den Neu- bzw. Ausbau von Bundes- und Staatsstraßen besser an das Stadtgebiet angebunden, so im Nordwesten über die 2011 bis zur Slevogtstraße fertig gestellte Bundesstraße B6 neu und die Staatsstraße 1, im Nordosten über die Torgauer Straße, im Südwesten über die Staatsstraße 46 und im Südosten über die Staatsstraße 242.

### Der Hauptbahnhof ist zentraler Fern- und Nahverkehrsknoten



# Motorisierter Individualverkehr

Das Straßennetz stadtverträglich ausbauen



Ausbau der Emil-Fuchs-Straße als Teil des Tangentenvierecks

### Was waren die Ziele?

- Schrittweise Umstrukturierung des radial ausgerichteten Straßenhauptnetzes zu einem leistungsfähigen Tangenten-Ring-System.
- Differenzierter Ausbau des Tangentenvierecks, Minimierung des Durchgangsverkehrs innerhalb des Tangentenvierecks.
- Schrittweise Herstellung eines leistungsfähigen Mittleren Rings zur Aufnahme des Verkehrs der Bundesstraßen.
- Neutrassierung ausgewählter Radialstraßen zur Entlastung von sensiblen Stadträumen und wichtigen ÖPNV-Korridoren.
- Nutzung der Entlastungswirkungen des Straßenbaus zur Aufwertung der Wohngebiete, Verbesserung der Verkehrssicherheit, Förderung der stadtverträglichen Verkehrsarten und eine attraktive Straßengestaltung.
- Rückstufung des Promenadenrings zur Hauptsammelstraße und stadträumliche Aufwertung.
- Entlastung des Stadtzentrums vom Autoverkehr.
- Neue Stellplatzanlagen am Innenstadtrand als Ersatz für Stellplätze im Straßenraum.
- Steuerung des Verkehrsaufkommens durch Parkraumangebot und Preisgestaltung.

Die neue Bundesstraße B 6 im Nordwesten der Stadt ist zugleich Teil des Mittleren Rings und entlastet die Georg-Schumann-Straße in Möckern und Wahren vom Durchgangsverkehr.

### Was wurde seit 2003 erreicht?

Wichtige Maßnahmen im Netz der Hauptverkehrsstraßen waren 2003 bereits fertig gestellt. Dazu gehörten die Neutrassierung der B 2 über den östlichen Abschnitt des Tangentenvierecks, neue Anbindungen an das Autobahnnetz im Norden, im Osten und im Südwesten sowie die Erschließung neuer Gewerbegebiete. Seit 2003 wurden die Straßen- und Brückenbauvorhaben des Stadtentwicklungsplans entsprechend den finanziellen Möglichkeiten weiter abgearbeitet:

Das Tangentenviereck ist weitgehend fertig gestellt. Durch eine neue Straßenführung im Westen wurde die Erreichbarkeit des Sportforums verbessert und der Durchgangsverkehr über die Friedrich-Ebert-Straße reduziert. Mit der Semmelweisbrücke wurde die letzte Lücke im Süden geschlossen. Der vorgesehene Ausbau im Bereich der Uferstraße bis zur Berliner Straße steht noch aus.

Vom Mittleren Ring sind Teilabschnitte realisiert bzw. im Bau. u. a. in Paunsdorf sowie im Nordwesten zur Verbindung der neuen B 6 mit der Max-Liebermann-Straße. Einige weitere Abschnitte über bestehende Straßen können das Verkehrsaufkommen zurzeit noch aufnehmen, ein durchgehender Ringschluss ist jedoch nicht gegeben. Die Planung des Mittleren Rings durch den Auwald wird aus Grün-



Neubau sechsstreifiger Ausbau der A14 **Lückenschluss** neuer Kreisverke Am Sportforum Entlastung und Neugestaltung Teil der Eisenbahnstr Lückenschl Mittlerer Ring Südost: Schönau offe Varianten geprüft Entscheidung ausgesetz viereck Ausbau Prager Str. Mittlerer Ring Süd: Aufgabe der Trasse Neubau Staatsstr. 242 Schließung des Autobahnring: Umsetzung der im STEP 2003 geplanten Vorhaben Planung gemäß STEP 2003 Stand der Realisierung 12/2011 Mittelfristige Realisierung Autobahn, Neubau mit Anschlussstelle teilweise realisiert begonnen 2011 Langfristige Realisierung Autobahn, 6-streifiger Ausbau gleichwertige Trassenvarianten Bundesstraßen und Staatsstraßen, Realisierung offen fest geplant bis 2015 Brückenbaumaßnahmen ×××× Planung aufgegeben Vorhaben mit städtebaulicher Priorität

den der Umweltverträglichkeit und wegen der eingetretenen Entlastung durch die A 38 nicht mehr verfolgt. Im Südosten wurden auf Grundlage des Stadtentwicklungsplans zwei Trassenvarianten untersucht, die planerisch offen gehalten werden. Auch im Bereich der Parthenaue zwischen Thekla und Mockau sowie in Schönau ist der Ring noch nicht geschlossen.

Mehrere Radialstraßen wurden neu gebaut oder rekonstruiert. Durch die neue Adenauerallee wurde die Eisenbahnstraße vom Durchgangsverkehr entlastet; ihr Umbau als vielfältig nutzbare Stadtstraße hat zur Stabilisierung der angrenzenden Quartiere von Neu-Schönefeld und zur Beschleunigung der Straßenbahn beigetragen.

Auch mit dem Ausbau der Jahnallee und des Ranstädter Steinwegs wurden neue stadträumliche Qualitäten gewonnen. Der Ausbau der Prager Straße und der Straße des 18. Oktober hat die Erreichbarkeit des Zentrums aus südöstlicher Richtung verbessert und eine Beschleunigung der Straßenbahn als Stadtbahn ermöglicht.

Auf dem Promenadenring ist das Verkehrsaufkommen zurückgegangen. Damit wurde es möglich, ebenerdige Querungsmöglichkeiten für Fußgänger zu schaffen, z.B. vor dem Hauptbahnhof, am Tröndlinring, an der Lotterstraße und an der Petersstraße. Die Straßenbahn ist dort jetzt auf kurzem Weg ohne Treppensteigen erreichbar, die Randquartiere sind besser mit der Innenstadt verbunden.

Für das Stadtzentrum innerhalb des Promenadenrings wurde das Konzept der "Autoarmen Innenstadt" 2008 aktualisiert. Das Konzept wird schrittweise umgesetzt: Polleranlagen erschweren bereits den Durchgangsverkehr, weitere sollen noch hinzukommen. Durch Parkhäuser am Innenstadtrand, Umsetzung des Parkleitsystems und entsprechende Neufestlegung der Parkgebühren wird der Parksuchverkehr begrenzt. Die Anzahl der Parkplätze in den öffentlichen Straßenräumen kann schrittweise reduziert werden, ohne die Vitalität des Stadtzentrums zu beeinträchtigen.

Im sonstigen Straßennetz besteht weiterhin erheblicher Instandsetzungsbedarf. Angesichts begrenzter Finanzierungsmöglichkeiten wurde ein Verfahren zur Priorisierung von Maßnahmen der Straßenerneuerung entwickelt. Einige besonders dringliche Maßnah-

men konnten in das für 2011 bewilligte Deckensanierungsprogramm einbezogen werden.

Maßnahmen des Bundes und des Freistaats Sachsen ergänzten die städtischen Vorhaben: Der Autobahnring wurde auch im Süden geschlossen, besonders hoch belastete Abschnitte wurden bzw. werden zurzeit noch sechsstreifig ausgebaut. Als äußere Anbindungen an das Autobahnnetz stehen die neue Bundesstraße 6 im Westen, die Louise-Otto-Peters-Allee mit der Umgehung von Lindenthal sowie die Staatsstraße 242 zur Umgehung von Liebertwolkwitz neu zur Verfügung.

Von den im Stadtentwicklungsplan benannten Vorhaben mit städtebaulicher Priorität konnte eine Aufwertung der Straßenkorridore der Georg-Schwarz-Straße, der Zschocherschen Straße, der Georg-Schumann-Straße und des Peterssteinwegs noch nicht erreicht werden. Dies sind wesentliche Aufgaben für die kommenden Jahre.

Das Hauptstraßennetz (Kfz), das u.a. Grundlage für das integrierte Verkehrsmodell der Stadt und damit für Verkehrsanalysen und prognosen ist, wurde 2011 überarbeitet (s. Ausklappkarte am Ende dieser Broschüre).



Entlastung als Chance: Eisenbahnstraße - Aufwertung



... Martin-Luther-Ring - bessere Radverkehrsführung



...Gustav-Adolf-Straße - Tempo 30, mehr Bäume





Mittlerer Ring: Ausbau Max-Liebermann-Straße



Mittlerer Ring noch nicht geschlossen - Schönau



Auch hier Handlungsbedarf: Wurzner Straße

### Was ist bis 2015 noch in der Planung?

Der Ausbau des Westabschnitts der Max-Liebermann-Straße soll bis 2012 abgeschlossen sein und eine leistungsfähige Verbindung der neuen B 6 im Verlauf des Mittleren Rings herstellen. Damit wird eine Voraussetzung für die Umgestaltung der Georg-Schumann-Straße und die Aufwertung der angrenzenden Quartiere in Wahren, Möckern und Gohlis geschaffen. Umbaumaßnahmen in diesem Bereich sind – abhängig von der Finanzierung – ab 2014 vorgesehen, erste Verbesserungen durch Sofortmaßnahmen bereits für 2012.

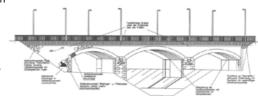
Ebenfalls begonnen wurde mit dem Umbau der Lützner Straße in Lindenau, der bis 2014 abgeschlossen wird. Damit soll eine bessere Verkehrsabwicklung, eine beschleunigte Führung der Straßenbahn als Stadtbahn sowie eine Aufwertung des Stadtbildes erreicht werden. Ähnliche Ziele verfolgt der für 2013/14 geplante Umbau der Karl-Liebknecht-Straße und der Wurzner Straße zwischen Dresdner und Torgauer Straße.

### Im Bereich des Promenadenrings befindet sich der Knoten Gerberstraße/ Tröndlinring mit der Zufahrt zu den Höfen am Brühl im Bau. Das im Jahr 2012 anstehende Projekt Roßplatz soll bessere Fuß- und Radverkehrsverbindungen über den Promenadenring hinweg

bindungen über den Promenadenring hinweg ermöglichen und zur Vermeidung von Durchgangsverkehr durch die Innenstadt beitragen.

Zusatzbelastunger

Wie kann einer Ent



Das Investitionsprogramm der Stadt umfasst auch eine Reihe von dringend erforderlichen Brückenbaumaßnahmen.

Dazu gehört die Luisenbrücke, die im Zuge des Umbaus der Lützner Straße verbreitert und für die Anforderungen einer modernen Verkehrstrasse mit Straßenbahn ertüchtigt wird.

### Themen für die Fortschreibung

- Wie sollen Verkehrsentlastungen in Qualitätsverbesserungen für Anwohner, Stadtraum und Umwelt umgesetzt werden?
- Welche Maßnahmen sind erforderlich, um Zusatzbelastungen zu minimieren?
- Wie kann einer Entwertung von Straßenund Lebensräumen durch den Verkehr begegnet werden?
- Angesichts begrenzter Finanzierungsmöglichkeiten – ist die Umsetzung des im Stadtentwicklungsplan vorgesehenen Straßennetzes zeitlich zu strecken oder grundsätzlich zu überdenken?
- Wie geht es weiter mit dem Mittleren Ring?
   Welche Konsequenzen ergeben sich aus dem Verzicht auf die Auequerung und die Probleme bei der Schließung weiterer Lücken?
- Müssen die Prioritäten überprüft werden?
   Zugunsten von Instandhaltung und Erneuerung? Zugunsten der Verkehrsarten des
   Umweltverbundes? Zugunsten von kleinteiligen Maßnahmen in den Quartieren?

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. Entlastungen und Mehrbelastungen im Hauptstraßennetz 2003-2011 Minderbelastung um 2.000 - 5.000 Kfz /Werktag Die allgemeine Verkehrsentwicklung in Leipzig Minderbelastung um über 5.000 Kfz /Werktag hat zu diesen Entlastungseffekten beigetragen. Mehrbelastung um 2.000 - 5.000 Kfz /Werktag

# Öffentlicher Nahverkehr

Bahn und Bus - Mobilität für alle



Wo ein separater Gleiskörper nicht möglich ist, wie z.B. in der Jahnallee, werden andere Wege zur Beschleunigung der Straßenbahn gewählt.

### Was waren die Ziele?

- Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs zur Gewährleistung einer mobilitätssichernden Grundversorgung.
- Barrierefreie Nutzung für alle Bevölkerungs-
- Steigerung des ÖPNV-Anteils auf 25% aller in der Stadt zurückgelegten Wege.
- Entwicklung eines leistungsfähigen S- und Regionalbahnsystems zur Verbindung der Innenstadt über den City-Tunnel mit den Schwerpunkten von Stadt und Region.
- Konsequente Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel.
- Verknüpfung im Rahmen des Verkehrsverbundes zu einem integrierten Verkehrssystem mit übersichtlicher Tarifgestaltung, nutzerfreundlichen Informationsangeboten, attraktiven Umsteigeknoten und abgestimmten Fahrplänen.
- Ausrichtung des Nahverkehrssystems auf die Stadtteilzentren.
- · Attraktives Angebot bei Großveranstaltungen.

Die Ziele des Stadtentwicklungsplans werden ergänzt und präzisiert durch den 2007 fortgeschriebenen Nahverkehrsplan Leipzig. Dieser setzt Standards für den Straßenbahn- und Busverkehr, für den die Stadt Leipzig gesetzlicher Aufgabenträger ist. Die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) wurden 2009 für fast 20 Jahre mit diesen Verkehrsleistungen betraut. Sie wurden dabei zur Einhaltung der im Nahverkehrsplan verbindlich festgelegten Standards verpflichtet.

### Was wurde seit 2003 erreicht?

Der stadtbahngerechte Ausbau des Straßenbahnnetzes wurde fortgesetzt - mit teilweise eigenem Gleiskörper und modernen barrierefreien Haltestellen. Hervorzuheben sind die folgenden Maßnahmen:

- Eisenbahnstraße (Linien 1, 3, 8): Umbau nach Entlastung durch die Adenauerallee
- Jahnallee (Linien 3, 7, 8, 15): Grundlegender Umbau zwischen Waldplatz und Goerdelerring, Unterführung am Sportforum
- · Prager Straße (Linien 2, 15): Grundlegender Umbau zwischen Alter Messe und Völkerschlachtdenkmal sowie in Probstheida.
- Connewitzer Kreuz (Linien 9, 10, 11)

- · Friedrich-Ebert-Straße (Linie 8): Abschnittsweise eigener Gleiskörper
- · Philipp-Rosenthal-Straße (Linie 16): Entlastung durch die Straße des 18. Oktober.

Andere im Stadtentwicklungsplan bis 2010 vorgesehene Maßnahmen konnten noch nicht realisiert werden: Der Ausbau der Lützner Straße soll 2014 abgeschlossen werden. Für die Georg-Schumann-Straße werden mit Fertigstellung der B 6 neu 2012 die verkehrlichen Voraussetzungen für eine Beschleunigung der Straßenbahn geschaffen. Südlich der Innenstadt soll die Karl-Liebknecht-Straße mit den Linien 10 und 11 ab 2013 ausgebaut werden.

Der Umbau der Lützner Straße dient auch der Beschleunigung der Straßenbahn.



Betriebseinstellung Baubeginn Wittenberger Str. Hauptwerkstatt Heiterblick S-Bahn Leipzig-Hall Fertigstellun B6 neu Unterführung Verschiebung Neubau Jahnallee Bhf. Leutzsch Halteste Umbau Lützner Str Grünau Nord Betrieb wieder Entlastung Ph. -Rosenthal-Str. aufgenommen 12/2013 Prager Str. K.-Heine-Str. überwiegend A.-Hoffmann-Str. eigener Gleiskörper Dieskaustr.: Straßenbahn bleibt Umbau Neubau Connewitz Verknüpfung Probstheida Kreuz Umbau Endhaltestell Knauthain Umsetzung der im STEP 2003 geplanten Vorhaben Planung gemäß STEP 2003 Realisierungsstand 12/2011 Straßenbahn Straßenbahn / Stadtbahn Untersuchungsstrecken S-Bahn / Eisenbahnregionalverkehr realisiert □ □ □ □ Strecke bleibt erhalten Stadtbahngerechter Ausbau 2003 vorhanden

Für die "langfristigen" Vorhaben des Stadtentwicklungsplans (Linien 1 und 7) ist eine finanzielle Perspektive noch nicht erkennbar.

Stadtbahngerechter Ausbau bis 2010

Stadtbahngerechter Ausbau nach 2010

Untersuchungsstrecke Stadtbahn / Straßenbahn - Neubau

Trassenfreihaltung

Ein Rückgang der Fahrgastzahlen in Grünau machte die Rücknahme der Linien 2 und 8 auf die Endstellen Grünau Süd bzw. Grünau Nord erforderlich. Die Linie 3 in der Dieskaustraße Linie 14 zwischen Plagwitz und Hauptbahnhof.

### Betriebs- und Verkehrsleistungen der LVB 2003-2010

Zugangsstelle, Bestand und Planung Eisenbahnregionalverkehr, S-Bahn

wichtiger Umsteigepunkt

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Fahrgäste im Linienverkehr (Mio.)	118,2	123,2	123,2	125,2	124,1	126,5	126,6	134,2
Personenkilometer gesamt (Mio.)	780,9	805,6	805,6	818,9	811,2	826,7	827,2	876,9
Zugkilometer gesamt (Mio.)	24,4	24,4	24,0	23,9	23,7	24,0	23,9	24,1
Straßenbahn-Linienverkehr	13,1	13,2	13,1	13,1	12,9	12,9	12,8	12,9
Omnibus-Linienverkehr	11,2	11,1	10,8	10,8	10,78	10,9	11,0	11,2
Haltestellen im Stadtgebiet	1.121	1.125	1.127	1.129	1.134	1.132	1.125	1.243
Straßenbahn	515	515	515	515	515	512	510	516
Omnibus	606	610	612	614	619	620	615	727

im Bau (Eröffnung 12/2013)

fest geplant bis 2015

teilweise realisiert / begonnen

realisiert

S-Bahn

×××× Strecke wird aufgegeben

Entscheidung offen

und die Linie 9 in der Arthur-Hoffmann-Straße. für die eine Umstellung auf Busbetrieb zu untersuchen war, bleiben erhalten, ebenso die

### Netz 2010 - 11% mehr Bus

Mit Fahrplanwechsel 2010 führte die LVB ihr neues Busnetz ein. Für die Fahrgäste bringt das neue Netz eine ganze Reihe von Verbesserungen:

- 30 neue Haltestellen.
- Bessere Bedienung von bisher schlecht erschlossenen Gebieten.
- Verbesserung der Verbindungen zwischen den Stadtteilzentren. (keine schwerwiegenden Defizite mehr, leichte Defizite von 50% auf 25% verringert).
- · Vereinheitlichung und Verdichtung der Bedienungstakte auf vielen Linien.
- · Stärkung der Verknüpfung von Bus und S-Bahn, im Vorgriff auf den City-Tunnel.



Für den Busverkehr wurde 2010 eine neue Netzkonzeption umgesetzt. Besondere Angebotsformen wie das Anruf-Sammeltaxi ermöglichen ein öffentliches Verkehrsangebot auch in dünn besiedelten Randgebieten. Ein neues Angebot ist auch der durch Sponsoren unterstützte Quartiersbus "Grünolino", der insbesondere durch die älteren Bürgerinnen und Bürger in Grünau genutzt wird.

Der Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum legt besonderen Wert auf die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel. Das rechnergestützte Betriebsleitsystem der

LVB überwacht inzwischen bei über 150 Umsteigeverbindungen die fahrplanmäßigen Anschlüsse. Der Ausbau von Endstellen wie in Knauthain und Probstheida hat dort die Umsteigebeziehungen wesentlich verbessert. Auch die an einigen größeren Knotenpunkten realisierten Wegweisungssysteme erleichtern das Umsteigen.

Das Busnetz 2010 berücksichtigt bereits die neuen Umsteigemöglichkeiten, die sich durch das künftige S-Bahnnetz ergeben werden, so z.B. an der Semmelweisbrücke und am Bahnhof Connewitz.

Seit 2003 wurden etwa 25 Bike+Ride Standplätze neu angelegt und viele der bestehenden vergrößert. Über 1.100 Abstellmöglichkeiten stehen heute zur Verfügung. Für die Fußball-WM 2006 wurde auch das Angebot an Park+Ride-Möglichkeiten stark erweitert, das vor allem zu Großveranstaltungen genutzt wird.

Der Fahrzeugpark der Straßenbahn wurde weiter modernisiert. (Einführung des "Leoliners" ab 2004 und der "Classic XXL" ab 2007). Der Anteil der Tatra-Fahrzeuge, der zurzeit noch bei etwa einem Drittel liegt, geht stetig zurück. An Wochenenden können bereits auf sämtlichen Fahrten Niederflurfahrzeuge mit beguemem Einstieg eingesetzt werden; im Tagesverkehr liegt der Anteil bei etwa 80%. Im Busverkehr der LVB werden bereits seit 2006 durchweg moderne Niederflurfahrzeuge eingesetzt.



Im Jahr 2006 wurde die zentrale Umsteigehaltestelle am Hauptbahnhof völlig neu gestaltet.



Für den Eisenbahnregionalverkehr, einschließlich der S-Bahn, ist der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) verantwortlich. Die Stadt Leipzig kann hier nur mittelbar über ihre Mitgliedschaft im Zweckverband Einfluss nehmen. Auch der ZVNL hat seinen Nahverkehrsplan fortgeschrieben (2008) und darin ein Angebotskonzept festgelegt.

Die S-Bahn Leipzig - Halle und die Regionalexpress-Verbindung zum Flughafen wurden 2003 in Betrieb genommen. Die neuen Haltestellen Gohlis, Olbrichtstraße und Slevogtstraße verbessern die Erreichbarkeit des nordwestlichen Stadtgebietes. Eine wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung der zukünftigen Netzkonzeption wird mit Inbetriebnahme des City-Tunnels Ende 2013 gegeben sein.

Mit ergänzenden Maßnahmen wie dem Neubau bzw. der Ertüchtigung von S-Bahnhaltestellen im Stadtgebiet (u.a. Leipzig-Nord, Leutzsch, Stötteritz, Connewitz, Anger-Crottendorf) wurde z. T. begonnen, eine Fertigstellung ist bis Ende 2013 vorgesehen.

Eine große Herausforderung ist weiterhin die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs. Der städtische Finanzierungsbeitrag für die LVB wurde bis 2012 stetig reduziert. Durch Rückgang der Investitionsförderung des Bundes für die Stadtbahn und der städtischen Eigenmittel für die im Zusammenhang damit notwendigen Straßenbaumaßnahmen kommt

### Park+Ride am Bahnhof Messe





### Mitteldeutsches S-Bahnnetz

das Mitteldeutsche S-Bahnnetz Realität werden. Den Zuschlag für den Betrieb erhielt die S-Bahn Mitteldeutschland GmbH, eine Tochter der Deutschen Bahn, In der ersten Ausbaustufe werden fünf Linien jeweils im 30-Minutentakt durch den Tunnel fahren. Die Leipziger City mit dem Hauptbahnhof und den neuen S-Bahnhöfen Markt und Wilhelm-Leuschner-Platz wird dadurch aus der Region und aus vielen Teilen des Stadtgebiets erheblich schneller und komfortabler erreichbar Längerfristig ist auf der S1 ein 15-Minutentakt geplant.

Mit Fertigstellung des City-Tunnels soll Flughafen Leipzig/Halle 120'-Takt RE 16/S5 Plauen S5 Zwickau

es zu Verzögerungen bei dringenden Maßnahmen im Schienennetz, die sich durch Langsamfahrstellen auf den Fahrplan auswirken können. Ein schlechter Straßenzustand beeinträchtigt auch den Busverkehr.

Kürzungen des Landes beim Eisenbahn-Nahverkehr haben 2011 zu deutlichen Angebotseinschränkungen geführt. Die S-Bahnlinie 1 nach Grünau wurde (bis zur Inbetriebnahme des City-Tunnels) ausgesetzt.

### Themen für die Fortschreibung

- Wie lassen sich neue Nutzergruppen für die öffentlichen Verkehrsmittel gewinnen?
- Wie soll das Nahverkehrsangebot auf den Zuzug junger Menschen und die Zunahme der älteren Jahrgänge reagieren?
- · In welchem Zeitrahmen kann das Stadtbahnprogramm abgeschlossen werden?
- Sind die Untersuchungsstrecken und Trassenfreihaltungen noch aktuell?
- Was kann getan werden, um den Nutzen des City-Tunnels für die Stadt zu maximieren?
- Wie lässt sich der Stadt-Umland-Verkehr stärker vom Auto auf den ÖPNV verlagern?

### Baustelle S-Bahnhof Leutzsch



# Wirtschaftsverkehr

Wirtschaft braucht Verbindungen



### Was waren die Ziele?

- Verbesserung der Fernerreichbarkeit Leipzigs, auch aus dem mittel- und osteuropäischen Wirtschaftsraum.
- Effektive und störungsarme Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs in der Stadt.
- Entwicklung eines Lkw-Vorrangnetzes.
- Stärkung des Verkehrsträgers Schiene im Rahmen eines Güterverkehrkonzeptes.
- Ausbau und bestimmungsgemäße Nutzung des Güterverkehrzentrums.
- Berücksichtigung der Belange des Straßengüterverkehrs bei Neubauvorhaben und Maßnahmen im Bestand.
- Erschließung der Standorte von wirtschaftsstrukturell bedeutenden Vorhaben.

### Was wurde seit 2003 erreicht?

Die zentrale Lage Leipzigs in Deutschland und Europa, die in den letzten Jahren noch verbesserte Fernerreichbarkeit der Stadt, der Ausbau des Flughafens als Luftfracht-Drehkreuz und die Bereitstellung von gut erschlossenen Gewerbeflächen haben die Entwicklung Leipzigs als Standort der Logistik und des Fahrzeugbaus begünstigt. Verkehrsintensive Nutzungen konnten dabei auf Flächen im Nordraum (u.a. BMW, Porsche, GVZ, Schenker, DHL) und im Nordosten (u.a. Amazon) gelenkt werden, die vom Autobahnring über neu ausgebaute Zufahrtsstraßen auf kurzen Wegen erreichbar sind. Der größte Teil des Neuverkehrs, insbesondere des Lkw-Verkehrs kann daher abgewickelt werden, ohne innerstädtische Wohngebiete zu belasten.

Auch die im Stadtentwicklungsplan Gewerbe (2005) dargestellten gewerblichen Entwicklungsflächen zeichnen sich durch eine gute verkehrliche Erreichbarkeit mit geringen Zusatzbelastungen für das Stadtstraßennetz aus. Andererseits hat durch die Aufgabe bzw. Umnutzung innerstädtischer Gewerbestandorte das dort generierte Lkw-Verkehrsaufkommen weiter abgenommen.

Das Güterverkehrszentrum Wahren wurde seit 2003 um eine zweite Ausbaustufe erweitert. Auch diese ist bereits wieder fast voll belegt mit einem Mix aus Logistikunternehmen und logistik-intensiven Produktions- und Handelsbetrieben. Die verkehrlichen Standortvorteile

dieses Zentrums, das neben der neu ausgebauten Straßeninfrastruktur und kurzen Wegen zum Luftfrachtbereich des Flughafens auch über ein Industriestammgleis verfügt, werden damit bestimmungsgemäß genutzt.

Für den angrenzenden Containerterminal ist eine Verdoppelung der Kapazität in Vorbereitung. Mit dem EU-geförderten Pilotprojekt "CargoBeamer" werden dort auch neue Wege zur Verlagerung von Güterverkehrsströmen von der Straße auf die Schiene erprobt.

Seit der Schließung des äußeren Autobahnrings spielt der Lkw-Durchgangsverkehr durch das innere Stadtgebiet kaum noch eine Rolle.

Die ausgebaute Torgauer Straße verbindet verkehrsintensives Gewerbe mit der Autobahn.



Die Fertigstellung des Tangentenvierecks, von Teilabschnitten des Mittleren Rings sowie von Radialstraßen wie der Adenauerallee und der Bundesstraße B 6 haben dazu beigetragen, empfindliche Stadtbereiche vom Lkw-Verkehr zu entlasten. In einzelnen Fällen kam es aber auch zu zusätzlichen Belastungen.

Die Möglichkeiten der Verkehrsplanung, auf stadtverträgliche Organisationsformen des Wirtschaftsverkehrs (dezentrale Logistik-Standorte, "City-Logistik") und auf betriebliche Strategien der Verkehrsvermeidung hinzuwirken, sind begrenzt.

Das Interesse der Wirtschaft an der Nutzung von Gleisanschlüssen ist nach wie vor eher gering. Daher ist es schwierig, das im Stadtentwicklungsplan formulierte Ziel der Erhaltung, Reaktivierung und des Neubaus von Gleisanschlüssen umzusetzen.

### Themen für die Fortschreibung

- Weitere Verbesserung der Fernverbindungen, insbesondere mit Osteuropa.
- Effektivere Organisation der Güterverteilung innerhalb der Stadt, auch unter Einbeziehung der Schiene.
- Maßnahmen der Verkehrslenkung und des Verkehrsmanagements zur Entlastung sensibler Bereiche von Lkw-Verkehr.
- Möglichkeiten zum Be- und Entladen ohne Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Fuß- und Radverkehrs.

Das Tangentenviereck entlastet die Innenstadt vom Lkw-Verkehr, aber es kommt auch zu Belastungen von störempfindlichen Bereichen.



Be- und Entladen in Stadtstraßen oft ein Problem



Viele verkehrserzeugende Nutzungen fanden im Güterverkehrszentrum einen geeigneten Standort. Es gibt jedoch nur noch wenige freie Ansiedlungsflächen.

Schienenanschluss des Güterverkehrzentrums





# Fußgängerverkehr

Die natürlichste Art der Fortbewegung



Grimmaische Straße - neu gestaltet

### Was waren die Ziele?

- Besondere F\u00f6rderung des Fu\u00dfg\u00e4nger-
- Ausreichend breite, gut begehbare Gehwege entlang der öffentlichen Straßen.
- Qualitätsvoller Ausbau des straßenunabhängigen Wegenetzes.
- Abbau von Barrieren.
- Verkehrsberuhigung der Wohngebiete.
- Anlage und Erweiterung von fußgängerfreundlichen Bereichen in den Zentren.
- Sichere ebenerdige Querung von Hauptverkehrsstraßen.

### Was wurde seit 2003 erreicht?

Die Festlegungen des Stadtentwicklungsplans zur Breite der Gehwege sind Grundlage der Straßenplanung. Wo sich bei Baumaßnahmen die Gelegenheit bot, wurden fehlende Gehwege ergänzt (z.B. in der Miltitzer Straße) bzw. schmale Gehwege verbreitert (z.B. im Grimmaischen Steinweg, in der Eisenbahnstraße und in der Prager Straße). Straßenneubauten wie die Semmelweisbrücke erhielten großzügig breite Seitenräume.

Abseits der Verkehrsstraßen wurden straßenunabhängige Gehwege neu angelegt bzw. saniert, z.B. entlang des frei gelegten Elstermühlgrabens zwischen Schreberbad und Jahnallee. Durch Rekonstruktion von Fußgängerbrücken konnten wichtige Querverbindungen gesichert werden (z.B. Schreberbrücke, Heilige Brücke, Peterssteg).

Das 1993 beschlossene Konzept "Autoarme Innenstadt" wurde 2008 unter reger Bürgerbeteiligung überarbeitet. Fußgänger sollen sich auf den Hauptachsen Hainstraße - Markt -Petersstraße und Thomasgasse - Markt -Grimmaische Straße sowie in der Nikolaistraße zwischen 11 Uhr und 20 Uhr ungestört vom Lieferverkehr und vom Radverkehr bewegen können.

Die Umsetzung des Konzepts ist weit vorangeschritten. Die Fußgängerbereiche Petersstraße, Grimmaische Straße, Markt und Salzgässchen wurden neu gestaltet. Weitere Ergänzungen sind im Bau (Brühl/Richard-Wagner-Platz) bzw. in Vorbereitung (Thomasgasse, südliche Petersstraße).

Einige Maßnahmen haben noch die Fertigstellung von Hoch- und Tiefbauvorhaben in den kommenden Jahren als Voraussetzung, z.B. am Brühl und am Roßplatz. Dann können auch die Polleranlagen ergänzt und das Schleifensystem zur Anlieferung der Innenstadt umgesetzt werden, das die Bedingungen für den Fußgängerverkehr weiter verbessern

> Im Rahmen der Neugestaltung erhielten der Grimmaische Steinweg und der Johannisplatz großzügig breite, mit traditionellen Materialien befestigte Gehwege.





Zur Erleichterung der Überquerung von Hauptverkehrsstraßen wurden bei Straßenneu- und -umbauten an vielen Stellen der Stadt Mittelinseln angelegt, "Gehwegnasen" geschaffen oder die Freigabezeiten an Lichtsignalanlagen fußgängerfreundlicher gestaltet.

Auch das Programm der Tempo-30-Zonen in den Wohngebieten trägt zur Sicherheit des Fußgängerverkehrs bei. So konnte die Gustav-



Versenkbare Poller an der Reichsstraße

Adolf-Straße nach Fertigstellung der Jahnallee zu einer Quartiersstraße umgebaut werden.

Eine Erleichterung für den Fußgängerverkehr stellen auch die ebenerdigen Querungen des Promenadenrings dar, die bisherige Fußgängertunnel und -brücken ersetzen bzw. ergänzen. Weitere Querungsmöglichkeiten sind am Halleschen Tor und am Roßplatz im Bau oder in der planerischen Vorbereitung.



Mittelinsel als Querungshilfe - Emil-Fuchs-Straße

### Themen für die Fortschreibung

- Bauliche und organisatorische Maßnahmen zur Einhaltung von Tempolimits.
- Weiterer Abbau von Engpässen und Barrieren.
- Weitere Schaffung sicherer Überguerungs-
- · Umsetzung des Konzepts "Autoarme Innen-
- Verbesserung der Parkdisziplin im Stadtzentrum.

### Rekonstruierte Schreberbrücke



Neu gestalteter Markt - ohne Autoverkehr



Neue Promenadenquerungen am Tröndlinring





Fußweg am Elstermühlgraben



Konzept "Autoarme Innenstadt"



### Radverkehr

### Kostengünstig, gesund und umweltschonend



Fahrradstellplätze in der Beethovenstraße - die Nachfrage wächst mit dem Angebot

### Was waren die Ziele?

- Erhöhung des Radverkehrsanteils am Wegeaufkommen.
- Integration eines geschlossenen Radwegenetzes in Straßen- und Grünräume.
- Wesentliche Erhöhung der Länge der straßenbegleitenden Radwege und Radstreifen.
- Prüfung von Verbesserungen für den Radverkehr bei allen Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum.
- Schaffung von Fahrradabstellanlagen an allen wichtigen Zielpunkten.
- Förderung des Radverkehrs als System (Berücksichtigung bei Umleitungen, Wegweisung, Fahrradkarte, Ausleihstationen...).

### Radfahrstreifen in der Semmelweisstraße



### Was wurde seit 2003 erreicht?

Der Anteil des Radverkehrs an den in der Stadt zurückgelegten Wegen hat zwischen 2003 und 2008 von 12,4% auf 14,4% zugenommen, im Sommer sind es sogar über 18%.

Das 2002 beschlossene "Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs" wurde schrittweise umgesetzt. Eine Fortschreibung als Radverkehrsentwicklungsplan 2010-2020 liegt im Entwurf vor. Dabei wurden auch die Änderung des Rechtsrahmens und der fachlichen Standards für Radverkehrsanlagen berücksichtigt.

... auch mal gegen die Einbahnstraße: Radweg im Seitenraum der Nürnberger Straße



Die AG Rad, an der außer verschiedenen Dienststellen der Stadtverwaltung auch der ADFC als Interessenvertretung der Radfahrer beteiligt ist, nimmt regelmäßig Straßenneubau- und –umbauvorhaben sowie Problemstellen unter die Lupe. Ergänzend berät ein breit zusammengesetzter "Runder Tisch Radverkehr" über grundsätzliche Themen der Radverkehrsförderung.

Seit 2003 wurden etwa 100 km Radwege und Radfahrstreifen neu gebaut. Insbesondere wurden Radwege entlang von vorhandenen und neu gebauten Hauptverkehrsstraßen angelegt. Dennoch verfügen zwei Drittel des

Überdachte Bike+Ride-Anlage Franzosenallee



Straßenhauptnetzes nicht über Radverkehrsanlagen. Defizite gibt es vor allem in gründerzeitlichen Quartieren, wo der Nutzungsdruck hoch und Platz knapp ist. Durch Entlastung oder Neuaufteilung des Straßenraums konnten jedoch auch hier Fortschritte erzielt werden, z.B. in der Eisenbahnstraße und in der Karl-Liebknecht-Straße. Auch abseits der Hauptverkehrsstraßen sind im Hauptnetz Rad noch viele Lücken zu schließen.

Der Bau von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten wurde fortgesetzt. Allein in der Innenstadt gibt es inzwischen rund 1000 Fahrradbügel. Mehr als 50 Bike+Ride-Stationen bieten etwa 1.100 Abstellmöglichkeiten. Da mit dem Angebot die Nachfrage wächst, sind manche Anlagen bereits überlastet.

Die Zahl der Radverkehrsunfälle hat weniger zugenommen, als der Radverkehr selbst, seit 2007 geht sie sogar leicht zurück. 2010 wurden 667 Radfahrer verletzt. Auch diese Zahl ist rückläufig, das 2002 gesetzte Ziel einer Senkung um 25% wurde jedoch noch nicht erreicht.

Die Leipziger Radverkehrspolitik wurde 2009 nach dem EU-zertifizierten "BYPAD-Verfahren" mit einer Note von 2,2 (auf einer Skala von 0 bis 4) bewertet. Schwächen wurden noch bei der Öffentlichkeitsarbeit, der Unterhaltung von Infrastruktur und Wegweisung, der Bearbeitung von Netzlücken und konfliktreichen Knoten, bei Umleitungen und Baustellen sowie bei der Entwicklung der Unfallzahlen gesehen.

### Themen für die Fortschreibung

- Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht entsprechend der heutigen Rechtslage.
- Nachrüstung von Fahrradbügeln an überlasteten Standorten.
- Fahrradstation am Hauptbahnhof.
- Verbesserung des Verkehrsklimas und der Sicherheit des Radverkehrs.
- Instandhaltung von Radverkehrsanlagen und Wegweisung.
- · Sichere Radverkehrsführung an Baustellen.

Leipziger Radroutennetz mit Beispielen für Maßnahmen 2003-2011. Die dunkelblau dargestellten Routen haben bereits einen hohen Standard. (Alternativen punktiert)



# Besondere Mobilitätsbedürfnisse

Barrierefrei durch die Stadt



Erhöhte Bahnsteige und Niederflurfahrzeuge erleichtern den Einstieg in die Straßenbahn.

### Was waren die Ziele?

- Selbstbestimmte und gleichberechtigte Verkehrsteilnahme für alle.
- · Barrierefreie Straßen und Wege.
- Uneingeschränkte und selbstständige Nutzbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel.
- Erleichterung der Orientierung für Menschen mit Sehbehinderungen.
- Beteiligung der Behindertenbeauftragten und von Behindertengruppen an der Planung.
- Einbeziehung der besonderen Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen.
- Sicherung der Mobilität der älteren Mitbürger (mit dem demografischen Wandel weiterhin eine große Herausforderung).

### Was wurde seit 2003 erreicht?

Die wichtigsten Fußgängerbereiche der Innenstadt wurden in Abstimmung mit den entsprechenden Verbänden mit einem Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte ausgestattet.

Zur Überguerung des Promenadenrings am Hauptbahnhof, an der Gerberstraße, am Goerdelerring und am Wilhelm-Leuschner-Platz müssen keine Treppen mehr überwunden werden. Brücken und Tunnel wurden durch ebenerdige Querungsmöglichkeiten ersetzt bzw. ergänzt. Das "Handbuch barrierefreie Verkehrsanlagen" wurde als Grundlage für Baumaßnahmen eingeführt.

Bei der LVB verkehren alle Busse sowie 80% (am Wochenende sogar 100%) der Straßenbahnen mit Niederflurfahrzeugen. Über die Hälfte aller Straßenbahn- und über ein Viertel der Bushaltestellen sind behindertenfreundlich mit Leitstreifen und erhöhten Bahnsteigen ausgestattet. Da es sich dabei vor allem um stärker frequentierte Haltestellen handelt, profitieren davon bereits zwei Drittel aller Einsteiger.

### Themen für die Fortschreibung

- Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen als Daueraufgabe.
- · Zügige Umsetzung der vollen Barrierefreiheit für Fahrzeuge und Haltestellen des ÖPNV.

### Leitrillen und Kontraste erleichtern Blinden und Sehbehinderten den Weg durch die Fußgängerzone.



### Niveaugleicher Einstieg - ein Angebot für viele



# Verkehrsmanagement

Die vorhandene Infrastruktur optimal nutzen



### Was waren die Ziele?

- Vorrang einer optimalen Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur vor baulichen Erweiterungen.
- Optimierung des Systems der Lichtsignalanlagen unter ausgewogener Berücksichtigung der Ansprüche aller Verkehrsarten, insbesondere der Belange der Verkehrssicherheit, der ÖPNV-Beschleunigung und des Fußgänger- und Radverkehrs.
- Abschirmung empfindlicher Stadträume.
- Einbindung der Lichtsignalanlagen in ein übergreifendes telematik-gestütztes regionales Verkehrsmanagement.
- Aufbau eines Parkleitsystems Innenstadt.

### Was wurde seit 2003 erreicht?

Die Zahl der Lichtsignalanlagen (Ampeln) in Leipzig hat seit 2003 um etwa ein Drittel auf heute 412 zugenommen. 346 Anlagen sind an den zentralen Verkehrsrechner angeschlossen. Die Umstellung auf eine verkehrsabhängige Steuerung ist weitgehend abgeschlossen Neue oder rekonstruierte Anlagen werden regelmäßig in das System eingebunden. Die Voraussetzungen für eine Optimierung des Systems nach den im Stadtentwicklungsplan festgelegten Kriterien haben sich damit wesentlich verbessert; die Umsetzung bleibt eine Daueraufgabe der Verwaltung.

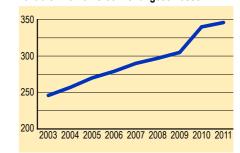
Durch Schaltung von so genannten "Grünen Wellen" können die Kapazitäten von hoch belasteten Verkehrstrassen optimal genutzt werden.

Die "Arbeitsgruppe Lichtsignalanlagen", in der neben der Verwaltung auch die LVB und die Polizei vertreten sind, arbeitet weiterhin fallbezogen an der Verbesserung einzelner Anlagen.

Eine Prioritätenliste für neue bzw. zu überarbeitende oder zu rekonstruierende Lichtsignalanlagen wird jährlich fortgeschrieben und nach Maßgabe der finanziellen Möglichkeiten abgearbeitet. Oberste Priorität hat dabei die Beseitigung von Sicherheitsmängeln.

Das im Stadtentwicklungsplan Verkehr angedachte regionale Verkehrsmanagement wurde mit ersten Maßnahmen begonnen: Zur Fußball-WM wurde eine dynamische Verkehrslenkung umgesetzt, die durch Anzeigetafeln an der Autobahn den Kfz-Verkehr bei Messen und Großveranstaltungen im Stadionbereich auf freie Parkplätze (Park+ Ride) lenkt und bei Störungen auf Alternativrouten verweist. Das im Internet abrufbare Verkehrsinformationssystem Leipzig enthält Hinweise auf Bau-

### Immer mehr Ampeln sind an den zentralen Verkehrsrechner angeschlossen.



stellen und Straßensperrungen sowie auf Park+Ride-Plätze und Parkhäuser.

Leipzig hat von 2005 bis 2009 mit dem Baustein "Verkehrssystemmanagement" am Forschungsprojekt "Mosaique" teilgenommen. Ziel war die Vorbereitung eines umfassenden regionalen Verkehrsmanagements durch eine flächendeckende Ermittlung der Verkehrslage und kurzfristige Verkehrslage-Prognosen, als Grundlage für Routenwahlempfehlungen. Dazu wurde u.a. die Vernetzung unterschiedlicher Teilsysteme (Autobahn, städtischer Verkehrsrechner, rechnergestütztes Betriebsleitsystem ÖPNV) vorbereitet.

Das Parkleitsystem, das 2003 in einer ersten Ausbaustufe vorhanden war, wurde weiter ausgebaut. Sämtliche Parkhäuser innerhalb des Promenadenrings und in den angrenzenden Blöcken sind jetzt vertreten. Eine Überarbeitung des Systems ist bis 2014 vorgesehen.

### Themen für die Fortschreibung

- · Verkehrsmanagement als Mobilitätsmanagement weiterentwickeln.
- · Weiterentwicklung der Instrumente zur effektiven Nutzung der vorhandenen Infrastruktur und zur Lenkung des Verkehrs auf geeignete Verbindungen.
- Anforderungsgerechte Erweiterung der Verkehrsleitzentrale.
- Entlastung der Stadtquartiere im Umfeld des Sportforums vom Zufahrts- und Parksuchverkehr bei Großereignissen.

# Verkehr und öffentlicher Raum

Verkehrsraum ist Lebensraum



Der Ranstädter Steinweg mit dem Elstermühlgraben wurde neu gestaltet...

### Was waren die Ziele?

- Gerechte und nachvollziehbare Abwägung verkehrlicher und städtebaulicher Ziele bei allen Maßnahmen im öffentlichen Raum.
- Einklang von Verkehrsfunktion und Gestalt.
- Identität des Gesamtnetzes und seiner Teile, einfache Orientierung im Stadtraum, soziale Brauchbarkeit und soziale Sicherheit der öffentlichen Räume.
- Berücksichtigung städtebaulicher Belange bei der Aufteilung der Verkehrsflächen, "städtebauliche Bemessung" der Seitenräume.
- Keine Störung des Stadtgefüges durch neue oder wesentlich veränderte Straßenabschnitte, sondern Integration in die Umgebung.
- Gestalterische Einbindung von Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung.
- · Kompensation von hohen Verkehrsbelastungen durch stadtgestalterische Aufwertung.
- Aufwertung von durch neue Verkehrsführungen entlasteten öffentlichen Räumen.
- Beachtung der Gestaltungsgrundsätze für Radialstraßen, Promenadenring, Tangentenviereck und Mittleren Ring sowie für Verknüpfungspunkte, Eingänge und Übergänge, Baumpflanzungen und Anlagen der öffentlichen Verkehrsmittel.

...und erhält durch ein besonderes Beleuchtungskonzept in der Nacht eine ganz eigene "Ausstrahlung".

### Was wurde seit 2003 erreicht?

Das 2006 beschlossene Planwerk Stadtraum hat die große städtebauliche Bedeutung der identitätsprägenden öffentlichen Räume betont. Weitere Ausarbeitungen beschäftigten sich mit Einzelaspekten der Straßengestaltung, so das Lichtkonzept und die Ausstattungsgrundsätze für den öffentlichen Raum.

Viele der Straßenräume, für die der Stadtentwicklungsplan "Verkehr und öffentlicher Raum" Handlungsbedarf anzeigte, wurden seither im Zuge von Straßenbaumaßnahmen gestalterisch aufgewertet. Dazu zählen u.a. die Eisenbahnstraße, die Jahnallee, der

Lindenauer Markt, der Grimmaische Steinweg mit dem Johannisplatz und nicht zuletzt die Fußgängerbereiche im Zentrum.

Die Lützner Straße ist zurzeit im Bau. Weitere Vorhaben sind in unterschiedlichen Stadien der planerischen Vorbereitung, so der Bayrische Platz, der Wilhelm-Leuschner-Platz und der Richard-Wagner-Platz. Für die Georg-Schumann-Straße, die durch den Ausbau des Mittleren Rings entlastet wird, und die Georg-Schwarz-Straße wurde im Rahmen der Stadterneuerung unter Beteiligung der Anwohner mit der Erarbeitung kleinräumlicher Konzepte begonnen. In welchem Zeitraum diese Pro-



jekte umgesetzt werden können, ist abhängig von ihrer Finanzierbarkeit.

Viele Vorhaben standen im Zusammenhang mit einer Aufwertung der Infrastruktur für die Straßenbahn. Dafür wurde ein neues Mastund Fahrdrahtsystem entwickelt, das mit dem prestigeträchtigen Renault Traffic Design Award ausgezeichnet wurde. Für die Haltestellen wurde ein modernes Design entwickelt. Rasengleise binden die neuen Trassen in landschaftlich geprägte Umgebungen ein.

Die Wirksamkeit und letztlich der "Erfolg" von Gestaltungsleitlinien ist schwer zu bilanzieren. Anstelle subjektiver Bewertungen werden deshalb auf diesen Seiten einige Beispiele gezeigt, die zur Diskussion anregen sollen.



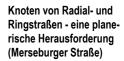
- · Sicherung hoher Gestaltungsstandards be geringen Finanzierungsspielräumen.
- Abarbeitung der im Stadtentwicklungsplan "Verkehr und öffentlicher Raum" benannten "Vorhaben mit städtebaulicher Priorität" und sonstigen Aufgabenschwerpunkte der Straßenraumgestaltung.
- Gestaltung von großen Knotenpunkten, insbesondere der Kreuzungen von Radialund Ringstraßen.

Fahrdrahtabspannung und Leuchte, kombiniert an einem schlanken Stahlmast





Neu gestalteter Seitenraum der Kurt-Eisner-Straße nach Ausbau als Teil des Tangentenvierecks



Standardhaltestelle der Straßenbahn mit Blindenleitstreifen und Rasengleis (Völkerschlachtdenkmal)

unten Mitte: Traditionelle Materialverwendung in der Emil-Fuchs-Straße unten: Gehweg, Straßenbaumpflanzungen und Parkhaus am Zoo







# Verkehr und Umwelt

Mobilitätsbedürfnisse nachhaltig befriedigen



Prager Straße zwischen Südfriedhof und Freizeitpark Südost nach dem Umbau 2011

### Was waren die Ziele?

- Berücksichtigung der Leipziger Umweltqualitätsziele und -standards, vor allem in Bezug auf Luftschadstoffe und Lärm.
- Verkehrsvermeidung durch verkehrssparsame Raumstrukturen.
- Entlastung von empfindlichen Stadträumen durch Verkehrsverlagerung mittels Straßenneubau oder -umbau.
- Anwendung des besten Standes der Technik hinsichtlich des Lärmschutzes bei Straßenneubauten.
- Reduzierung des Kfz-Anteils am Wegeaufkommen durch Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs und attraktive Rahmenbedingungen für den Fußgänger- und Radverkehr.
- Effektives Verkehrsmanagement zur besseren Nutzung vorhandener Kapazitäten.



### Was wurde seit 2003 erreicht?

Die Zunahme des Kfz-Verkehrs konnte durch gezielte Maßnahmen eingedämmt werden. Der Fahrzeugbesitz nahm kaum noch zu, die Zunahme des Verkehrs über die Stadtgrenzen hinweg wurde kompensiert durch den Rückgang der Autofahrten im Binnenverkehr.

Durch Konzentration neuer Wohn- und Einzelhandelsstandorte auf die inneren Stadtviertel und neuer großflächiger Gewerbeansiedlungen auf autobahnnahe Standorte wurden zusätzliche Verkehrsbelastungen vermieden.

Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel, des Fußgänger- und Radverkehrs ("Umweltverbund") am Wegeaufkommen in Leipzig erhöhte sich zwischen 2003 und 2008 von 56% auf rund 60%. Sowohl der Radverkehr als auch die Zahl der Fahrgäste in Bus und Straßenbahn nehmen weiter zu. Um diesen Trend zu verstärken und das 2003 formulierte ehrgeizige Ziel von 68% Wegeanteil zu erreichen, wurde eine Vielzahl von Maßnahmen eingeleitet:

Die Ziele der Umweltentlastung durch Verlagerung von Wegen vom Auto auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel werden durch Informationsmaterialien und Werbebotschaften unterstützt. Beschleunigungsmaßnahmen und verbesserte Taktzeiten, neue Verbindungen im Busnetz 2010 sowie neue Fahrzeuge und Haltestellen erhöhen die Attraktivität von Bahn und Bus. Mit Fertigstellung des City-Tunnels wird auch das S-Bahn-Angebot erheblich ausgeweitet. Neue Bike+Ride-Anlagen, Park+Ride-Plätze an strategisch gewählten Standorten sowie Car Sharing Angebote unterstützen den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel. Die

Umsetzung des 2008 fortgeschriebenen Kon-

zepts "Autoarme Innenstadt" kommt ebenfalls

den umweltfreundlichen Verkehrsarten zugute.

Durch schrittweisen Ausbau der Haupt-Fahrradrouten, durch Anlage von Radwegen oder Fahrradstreifen an neu- oder umgebauten Hauptverkehrsstraßen sowie durch Schaffung von Abstellmöglichkeiten an wichtigen Zielpunkten wurde das Radfahren als umweltfreundliche und gesunde Form der Mobilität attraktiver. Dies lässt sich an der stetigen Zunahme des Radverkehrs ablesen. Der Radverkehrsentwicklungsplan 2010-2020, der als Entwurf vorliegt, benennt viele Maßnahmen, die diese Entwicklung fördern sollen.

### Lärmminderung und Luftreinhaltung

Ausgehend von den im Jahr 2003 beschlossenen Umweltqualitätszielen und -standards für die Stadt Leipzig werden die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt und die menschliche Gesundheit kontinuierlich an Hand verschiedener Indikatoren überwacht. Die Einhaltung der Umweltqualitätsstandards wird in einem jährlichen Bericht dokumentiert. Auf dieser Basis wurden für verschiedene Problemfelder Konzepte und Pläne entwickelt, deren Umsetzung die negativen Umweltauswirkungen, vor allem des Kfz-Verkehrs, mindern soll.

Für das Problemfeld Lärm weisen die Indikatoren (Zahl der von einer Lärmbelastung von mindestens 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts betroffenen Einwohner) einen Rückgang der Belastung während der Tagesstunden aus. So sank der Anteil der tagsüber von übermäßigem Lärm betroffen Einwohner von 25 % (2007) auf 14 % (2010). Nachts erhöhte sich dagegen der Anteil der Betroffenen von 11 % auf 17 %.

Ein Lärmaktionsplan für die am dichtesten besiedelten Ortsteile von Leipzig befindet sich zurzeit in Bearbeitung und soll Anfang 2012 zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Danach kann die Lärmbelastung in kritischen Bereichen durch Geschwindigkeitsbeschränkungen, Verbesserungen des Verkehrsflusses, Maßnahmen der Verkehrsverlagerung in wengier sensible Bereiche sowie durch den Bau von Lärmschutzwänden und -wällen deutlich reduziert werden.

### Neue Hybridbusse für die LVB

Im Mai 2011 ist Leipzig auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt einen weiteren Schritt gegangen: mit der Anschaffung von 13 Hybridbussen, gefördert im Rahmen des Modellprojektes Elektromobilität Sachsen, wurde der Verbrauch der Busflotte der LVB weiter gesenkt. Die neuen Busse mit seriellem Hybridantrieb verbrauchen dabei, umgerechnet auf einen PKW, nur 1 I Diesel auf 100 km Fahrstrecke.

Möglich wird dieser geringe Verbrauch durch den reinen Elektroantrieb der Busse. Der im Bus eingebaute Hochleistungsakku wird dabei von einem besonders effizient arbeitenden Dieselmotor geladen. Die Busse kosten mit 750.000 € pro Stück ca. doppelt so viel wie ein Fahrzeug mit konventionellem Antrieb.



Straßenabschnitte, in denen immer noch Lärmbelastungen von über 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts vorliegen, sollen mit besonderer Priorität saniert werden.

Der Lärmaktionsplan soll 2013 fortgeschrieben und auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet werden. Die Luftqualität wird an Messstationen im Stadtgebiet überwacht. Dabei zeigt sich, dass die Grenzwerte für Benzol und Ruß seit längerer Zeit eingehalten werden. Die Belastung mit Feinstaub ist rückläufig, eine dauerhafte Unterschreitung des Grenzwerts ist aber noch nicht gegeben. Auch der Grenzwert für Stickstoffdioxid von 40 μg / m³ Luft wird noch über-

25







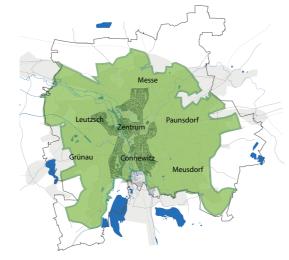
Lärmschutzwände und Bepflanzungen mindern bzw. kompensieren negative Auswirkungen des Straßenbaus, wie hier entlang der neuen B 6. Bei allen größeren Baumaßnahmen besteht eine gesetzliche Ausgleichsverpflichtung.

Car Sharing (d.h. gemeinsame Autonutzung) erleichtert den Verzicht auf das eigene Auto und trägt dadurch zur Entlastung der Umwelt bei.



# schritten, das Umweltqualitätsziel einer nur halb so großen Belastung ist noch nicht erreicht. Als Reaktion auf die Belastungssituation in weiten Teilen des Stadtgebiets wurde 2005 ein Luftreinhalteplan beschlossen und 2009 fortgeschrieben. Ein Kernelement dieses Plans ist die Leipziger Umweltzone, die fast das gesamte besiedelte Stadtgebiet umfasst. Hier werden Fahrzeuge mit besonders hohem Schadstoffausstoß ausgeschlossen. Dadurch soll die lufthygienische Situation, insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen, dauerhaft verbessert werden. Für besonders hoch belastete Straßenabschnitte sind Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung vorgesehen.

Leipzig ist Mitglied im Klima-Bündnis. Dies ist ein Zusammenschluss von über 1.600 europäischen Städten. Gemeinden und Landkreisen. Sie haben sich u.a. das Ziel gesetzt, alle fünf Jahre den Ausstoß von CO, um 10% zu senken. Langfristig soll der pro-Kopf Ausstoß an CO<sub>2</sub> auf klimaverträgliche 2,5 t pro Einwohner und Jahr begrenzt werden. Dazu hat die Stadt Leipzig ein Bündel von Maßnahmen ergriffen, die durch ein Klimaschutzprogramm koordiniert und verstetigt werden. Im Verkehrssektor zählen dazu die Anschaffung von Hybridbussen bei den Verkehrsbetrieben und die Anwendung klimafreundlicher Kriterien bei der Beschaffung von Fahrzeugen für den städtischen Fuhrpark.



Leipziger Umweltzone

### Themen für die Fortschreibung

- Umsetzung der in den Umwelt-Fachplanungen für den Verkehrssektor festgelegten Ziele und Maßnahmen; Umsetzungskontrolle und Nachsteuerung.
- Verstärkung des Trends zur Multi-Modalität: flexible Inanspruchnahme von Car Sharing und Bike Sharing, Straßenbahn, Bus und Fahrrad, je nach Wegezweck.
- Förderung eines Einstiegs in die Elektromobilität (Auto und Fahrrad).
- Öffentlichkeitsarbeit zur umweltverträglichen Verkehrsmittelwahl: Informationen zu vorhandenen Angeboten (z.B. P+R, B+R) und individuellen Vorteilen (z.B. Gesundheit).
- Kleinräumlich wirksame Maßnahmen zur Entlastung besonders belasteter Straßenkorridore und Quartiere durch bauliche und ordnungsbehördliche Maßnahmen sowie gezieltes Verkehrsmanagement.

# European Energy Award für Leipzig

Leipzig ist eine der wenigen Großstädte, die für ihre kontinuierlichen Bemühungen um Energieeffizienz diese Auszeichnung erhalten haben. Ein Energieteam in der

european energy award

Stadtverwaltung koordiniert alle Aktivitäten in Bezug auf einen effizienten und umweltschonenden Umgang mit Energie. Mobilität ist dabei ein zentrales Handlungsfeld. Dazu gehört eine nachhaltige städtische Verkehrsplanung ebenso wie ein umweltbewusstes Mobilitätsverhalten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Bereitstellung von Dienstfahrrädern, das Angebot eines Jobtickets und die Anlage von Fahrradstellplätzen an öffentlichen Gebäuden tragen dazu bei. Mit dem Erwerb von 14 Elektroautos für den städtischen Fuhrpark wurde auch bei der Stadt der Einstieg in diese zukunftsweisende Antriebstechnik vollzogen.



# Verkehrssicherheit

Vision Zero



Die Schulwegsicherung bleibt eine wichtige verkehrsplanerische Aufgabe.

### Handlungsfelder

Zum Themenbereich "Verkehrssicherheit" setzt der Stadtentwicklungsplan "Verkehr und öffentlicher Raum" keine ausdrücklichen Ziele, sondern benennt eine Reihe von wesentlichen Handlungsfeldern, in denen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erfolgen sollen:

- Verkehrsverlagerung auf die öffentlichen Verkehrsmittel.
- Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten.
- Entlastung von sensiblen Hauptverkehrsstraßen.
- · Entschleunigung des Kfz-Verkehrs.
- Identifizierung von räumlichen Unfallschwerpunkten und häufigen Unfallursachen und -verursachern.
- Entschärfung dieser Unfallschwerpunkte.
- Thematische Auswertungen der Straßenverkehrsunfallstatistik.
- Verbesserung der Schulwegsicherheit.

### **Entwicklung des Unfallgeschehens**

Wesentliche Voraussetzung für Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Analyse des Unfallgeschehens. Die Polizei erarbeitet dazu einen jährlichen Verkehrssicherheitsbericht. Daraus geht hervor, dass die Unfallhäufigkeit und die Zahl der Personenschäden in den letzten Jahren - bei leichten Schwankungen - etwa stagniert. Das Ziel einer signifikanten Verringerung des Unfallaufkommens konnte damit noch nicht erreicht werden.

### Maßnahmen

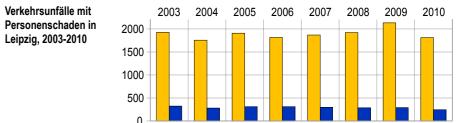
Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an etwa 200 bisher identifizierten Unfallhäufungspunkten werden durch die alle sechs Wochen tagende Unfallkommission bearbeitet, in der die Polizei, die Straßenverkehrsbehörde sowie die Träger der Straßenbaulast vertreten sind.

Unabhängig davon arbeitet die AG Schulwegsicherheit Empfehlungen zur Verbesserung der Sicherheit auf Schulwegen aus. Darin sind neben städtischen Ämtern (Jugend, Familie und Bildung, Verkehrs- und Tiefbauamt, Ordnungsamt) auch die Polizei, die Schulen, die Verkehrswacht und der Stadtelternrat vertreten.

Im Ergebnis dieser Arbeitsgruppen sind viele Gefahrenstellen bereits entschärft worden, z.B. durch neue Querungshilfen an der Lessingstraße, der Kieler Straße und der Tauchaer-/Wodanstraße sowie Ampelanlagen an der Karl-Tauchnitz-Straße, der Stötteritzer Straße und der Permoser-/Leonhard-Frank-Straße.

### Themen für die Fortschreibung

- Festlegung von überprüfbaren Zielen.
- Verbesserung der gegenseitigen Rücksichtnahme zwischen Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern (Verkehrskultur).
- Durchführung von Sicherheitskampagnen, mehr (Geschwindigkeits-)Kontrollen.
- Stärkung der Unfallkommission.



(Quelle: Polizeidirektion Leipzig)

# **Verkehrsplanung als Prozess**

Einbeziehung von Öffentlichkeit und Politik



Dazu wird als Begleitgremium und Ideen-

gerichtet. Seine Aufgabe ist es, eine breite

Beteiligung sicher zu stellen, Themen und

zu diskutieren. Ein externer Moderator, eine

gutachter zu Einzelthemen werden ihn dabei

Im "Runden Tisch" sind neben den Fraktionen

zuständigen Stellen der Stadtverwaltung und

der Polizei auch Verkehrswissenschaftler, ver-

kehrs- und umweltpolitische Gruppen sowie

die Träger des öffentlichen Nahverkehrs in

In einer ersten Analysephase wird sich der

rigen Stadtentwicklungsplans "Verkehr und

öffentlicher Raum" auseinandersetzen und

Anforderungen und Erwartungen an die Fort-

schreibung dieses Plans diskutieren. Mit der

vorliegenden Broschüre werden dafür Grund-

lagen zusammengestellt. Weitere Themen der Fortschreibung werden sich zweifellos aus der

Arbeit am "Runden Tisch" ergeben. Zu einigen

lungsalternativen prüfen zu lassen. Als Ergeb-

nis der Arbeit wird ein möglichst breiter Kon-

sens über Ziele und Prioritäten des neuen

Stadtentwicklungsplans und die Grundzüge

eines Handlungskonzeptes angestrebt.

der aufgeworfenen Fragestellungen wird es

sinnvoll sein, durch Fachgutachten Hand-

"Runde Tisch" mit der Umsetzung des bishe-

des Stadtrats, den für Verkehrsthemen

wissenschaftliche Begleitung sowie Fach-

unterstützen.

Leipzig vertreten.

geber der "Runde Tisch Verkehrsplanung" ein-

Thesen zu erfragen, Vorschläge und Hinweise

### Bürgerfreundliche Prozessgestaltung

Verkehrsplanung hat erhebliche Auswirkungen auf die Lebensqualität jedes einzelnen. Die Bürgerinnen und Bürger Leipzigs profitieren von guten Verbindungen, nutzen die Straßen und Plätze der Stadt, sind den Lärm- und Umweltauswirkungen des Verkehrs und seinen Unfallgefahren ausgesetzt und beteiligen sich als Fahrgäste, Anlieger oder Steuerzahler an der Finanzierung. Nicht zuletzt ist ein gut funktionierendes und kostengünstiges Verkehrssystem eine Voraussetzung für die Wirtschaftskraft der Stadt.

Die Betroffenheiten sind jedoch ungleichmäßig verteilt. Immer wieder ist daher ein Ausgleich zwischen unterschiedlichen Anforderungen und Interessenlagen zu finden. Deshalb strebt die Stadt bei der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans "Verkehr und öffentlicher Raum" eine bürgerfreundliche Prozessgestaltung an. Sie sieht eine große Chance darin, die Vielzahl betroffener und interessierter Partner durch gründliche Information, Kommunikation und Austausch in den Fortschreibungsprozess einzubeziehen.

### Runder Tisch Verkehrsplanung

In einem intensiven Abstimmungsprozess unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie von Wissenschaft und Politik gilt es, für die kommenden zehn bis fünfzehn Jahre die verkehrspolitischen Ziele und Prioritäten festzulegen und die zu ihrer Umsetzung erforderlichen Maßnahmen zu bestimmen.

## Innovative Formen der Bürgerbeteiligung

Parallel zur Arbeit des "Runden Tischs" sollen - auch mit innovativen Beteiligungsformen wie Bürgerwettbewerben und Bürgergutachten örtliche Kenntnisse, Sichtweisen und Prioritäten in den Planungsprozess einbezogen werden. Weiterhin sind lokale Veranstaltungen zur Einbeziehung von Stadtbezirksbeiräten, Ortschaftsräten, Bürgervereinen, Bürgerinitiativen und engagierten Bürgern geplant.

Mit diesem breit angelegten Beteiligungsprozess sollen die Bürgerinnen und Bürger in die Diskussion von Zielen, Prioritäten und Umsetzungsinstrumenten im komplexen Themenfeld der Verkehrsplanung eingebunden werden. Die Ergebnisse dieses Verfahrens werden dann zur Grundlage für die Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans.

### Konzeptphase

Anschließend an die Beteiligungsphase, für

Dieser Entwurf wird erneut am "Runden Tisch" zu diskutieren sein. Bei der Vielzahl unterschiedlicher Sichtweisen und Interessen ist damit zu rechnen, dass der erste Entwurf noch überarbeitet und ergänzt werden muss

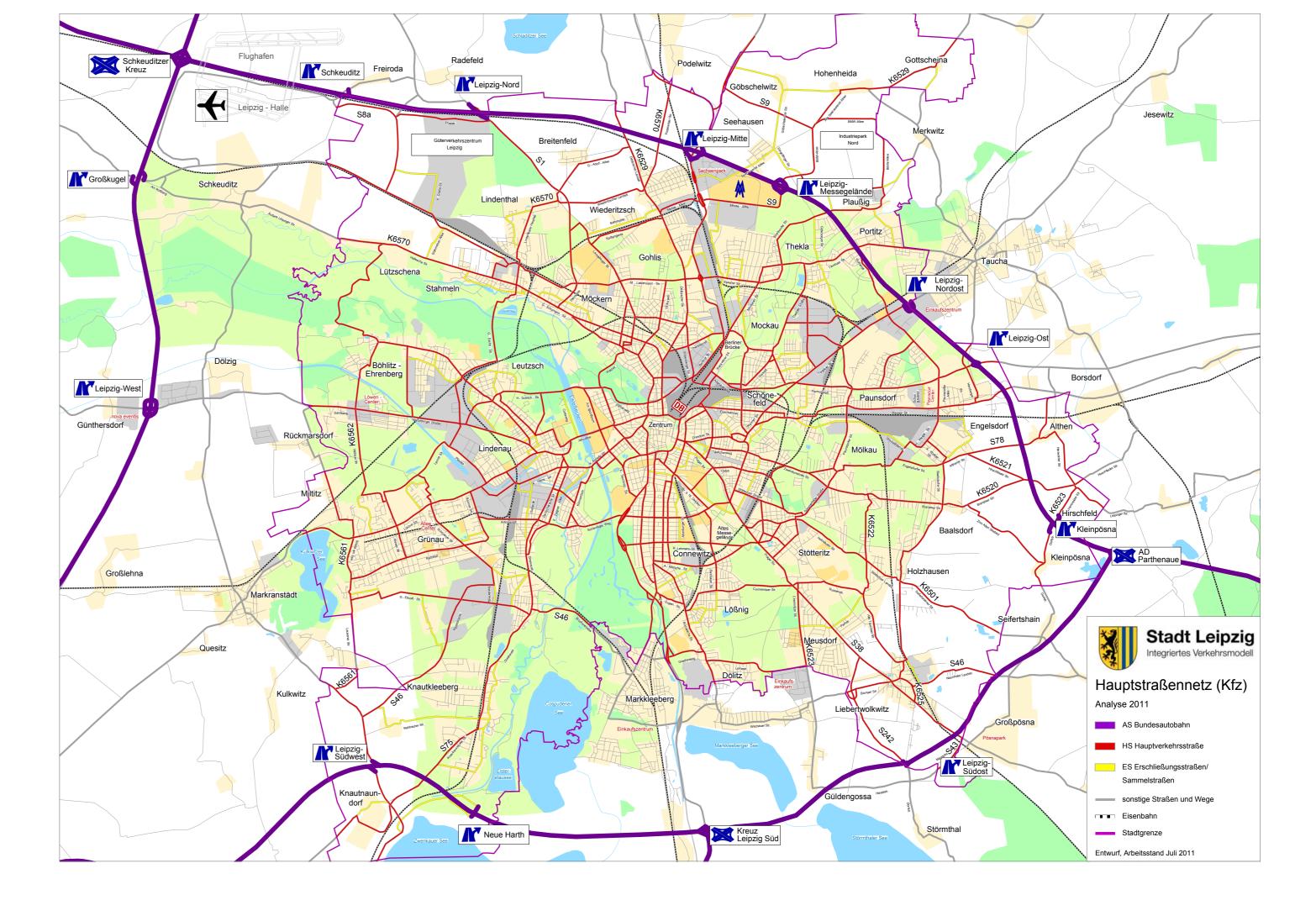
Anschließend erfolgt die formale Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger und der Behörden. Nach Abwägung der in dieser Beteiligungsphase vorgebrachten Anregungen und Hinweise wird dann die Entscheidungsvorlage für den Stadtrat erstellt. Eine Beschlussfassung wird im Frühjahr 2014 angestrebt.

die etwa neun Monate Zeit eingeplant ist, wird die Verwaltung mit den Gesamtgutachtern einen ersten Entwurf des neuen Stadtentwicklungsplans erarbeiten, in den die Ergebnisse der Beteiligungsprozesse sowie verschiedene Fachgutachten zu integrieren sind. Darin werden Strategien, Prioritäten und Einzelmaßnahmen im Hinblick auf ihren möglichen Beitrag zur Erreichung der formulierten Ziele geprüft und ein in sich stimmiges Handlungskonzept für den fortgeschriebenen Stadtentwicklungsplan aufgestellt.

und eine weitere Beratung erforderlich wird.

### Entscheidungsphase

Der Entwurf des neuen Stadtentwicklungsplans soll in der Dienstberatung des Oberbürgermeisters für den weiteren Beteiligungsprozess bestätigt werden.



# Mobilität 2020

Der 2003 beschlossene Stadtentwicklungsplan "Verkehr und öffentlicher Raum" legt Leitlinien und Maßnahmen zur Entwicklung der Verkehrsnetze und zur Gestaltung der Straßen und Plätze in Leipzig fest. Da sich Rahmenbedingungen, Voraussetzungen und Finanzierungsmöglichkeiten seitdem ebenso geändert haben, wie politische und gesellschaftliche Zielsetzungen, ist es an der Zeit, den Plan kritisch zu überprüfen und zu überarbeiten. Bürgerinnen und Bürger, Politik, Interessengruppen, Initiativen, Verbände und Verkehrsträger sollen frühzeitig in diese Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans eingebunden werden. Dazu wird ein breiter Beteiligungsprozess eingeleitet. Im Vorlauf dazu wird anhand der vorliegenden Broschüre der Stand der Umsetzung des 2003 beschlossenen Plans analysiert und es werden veränderte Rahmenbedingungen und aktuelle Fragestellungen benannt.

www. leipzig.de/verkehrsplanung



Redaktion:
Verkehrs- und Tiefbauamt

Edeltraut Höfer, Torben Heinemann,
Stephan Rausch, Dr. Dieter Auspurg

Gestaltung
und Fotos (soweit nicht angegeben):
Spath + Nagel

Druck:
Druck-Strom, Leipzig

Redaktionsschluss:
30. November 2011