

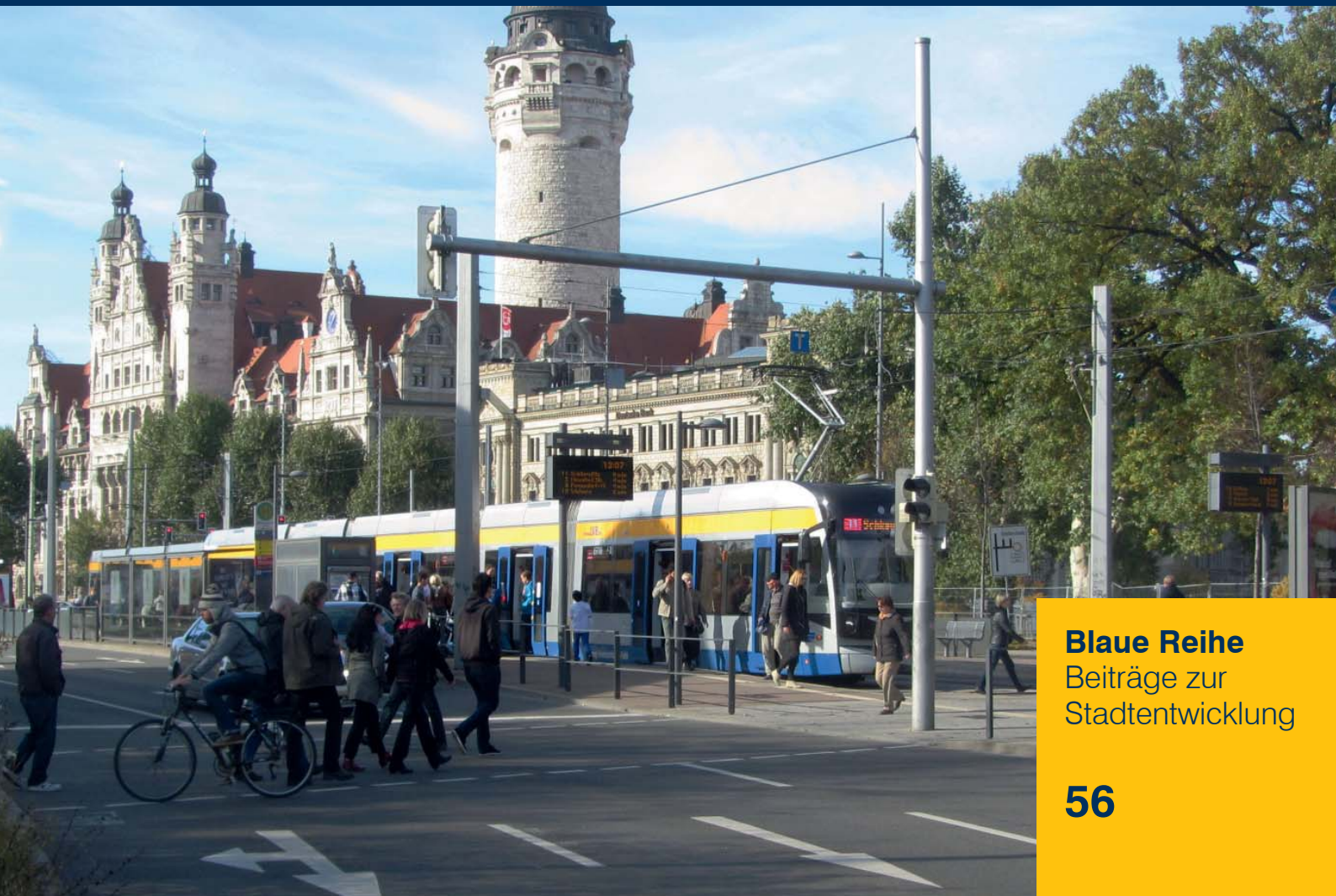


Stadt Leipzig

Dezernat Stadtentwicklung
und Bau

Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum

Erste Fortschreibung



Blaue Reihe
Beiträge zur
Stadtentwicklung

56

Inhalt

1.	Allgemeine Planungsgrundsätze	11
2.	Beteiligung der Öffentlichkeit	12
3.	Rahmenbedingungen	14
4.	Übergreifende Themen	16
4.1	Mobilität für alle	16
4.2	Verkehr umweltverträglich gestalten	20
4.3	Wirtschaftsverkehr	26
4.4	Straßen und Plätze als Lebensraum	30
4.5	Einbindung in das übergeordnete Verkehrsnetz	38
5.	Leitlinien für einzelne Verkehrsarten	42
5.1	Fußverkehr	42
5.2	Radverkehr	50
5.3	Öffentlicher Nahverkehr	58
5.4	Motorisierter Individualverkehr	68
6.	Handlungsfelder für eine stadtverträgliche Mobilität	80
6.1	Verkehrssparsame Stadtstrukturen	80
6.2	Multimodale Mobilität	85
6.3	Verkehrsmanagement	92
6.4	Verkehrssicherheit	96
7.	Monitoring	99

Vorwort



Burkhard Jung, Oberbürgermeister

Leipzig - Mobilität für alle in einer wachsenden Stadt

Wie sieht Leipzig in zehn Jahren aus? Wie schaffen wir es, dass Leipzig eine lebenswerte, prosperierende und anziehende Stadt bleibt und weiter dynamisch wächst? Was wird uns und künftigen Generationen in Leipzig wichtig sein? Da gibt es harte Fakten, die für unsere Existenz wichtig sind und es gibt eine Vielzahl anderer Bedingungen, die erfüllt sein und die uns auch noch gefallen müssen. Mobilität gehört zum Einen und zum Anderen.

Leipzig hat am Kreuzungspunkt der mittelalterlichen Handelsstraßen *via regia* und *via imperii* den Nährboden für die Entwicklung von Mobilität und Infrastruktur quasi in die Wiege gelegt bekommen. Und wir haben es geschafft, aus diesem Nährboden eine bestens ausgebaute Infrastruktur zu entwickeln, die uns im Werben um wirtschaftliche Ansiedlungen unterstützt und gleichzeitig allen Leipzigerinnen und Leipzigern Mobilität sichert und die Lebensqualität in unserer Stadt nicht untergräbt, sondern fördert.

Die Organisation von Mobilität ist in jeder verdichteten Großstadt ein Balanceakt. Wo viele Menschen zusammenleben, werden die Räume kleiner, ändern sich die Anforderungen an Urbanität, muss Verkehr neu gedacht werden. Reisen wir in die europäischen Metropolen von London über Amsterdam bis Paris, so ist öffentlicher Verkehr - sei es als Metro, Bus oder Bahn - ein viel selbstverständlicherer Teil des Alltags als bei uns. Ohne ein Umdenken vom motorisierten Individualverkehr zu öffentlichem Verkehr wäre der Verkehr in vielen Großstädten längst kollabiert. Daraus können wir lernen und müssen uns heute Gedanken darüber machen: Wie schaffen wir weitere wirtschaftliche Entwicklung, vielfältige, ausreichende und gerechte wie umweltfreundliche Mobilität sowie nachhaltige und attraktive Stadtentwicklung?

Auf die positive Entwicklung in Leipzig können wir alle stolz sein. Und Leipzig wächst weiter, begleitet durch die positive Stimmung und Zufriedenheit der Leipzigerinnen und Leipziger.

Mit der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum wollen wir die stärker drängenden Herausforderungen einer wachsenden Stadt kurzfristig und als Weichenstellung für die Zukunft auch langfristig aktiv gestalten. Dabei verstehe ich die Fortschreibung als einen Prozess, der Gewachsenes aufgreift, ausbaut und gleichzeitig neue Möglichkeiten ausprobiert. Dazu gehört der Mut zur Veränderung und der Mut zu neuen Strategien gebündelt mit der Überzeugungskraft einer klaren Vorstellung, wie unsere Stadt künftig aussehen soll.

Natürlich kann keiner dabei mit Sicherheit vorhersagen, wie Mobilität in 10 oder 15 Jahren in einer „Schwarmstadt“ wie Leipzig aussehen wird, auf welche Wünsche und Schwerpunkte die Menschen setzen werden. Aber wir haben Erfahrungswerte und kennen unsere Stärken. Die Grundlagen haben wir beispielsweise mit der „Stadt der kurzen Wege“ und der „autoarmen Innenstadt“ schon sehr richtig gesetzt und ausgebaut.

Der in den letzten Jahren eingeschlagene Weg, Verkehrsanteile vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund insgesamt zu verlagern, ist unabdingbar. Dabei bleiben wir. Aber ebenso ist ein breites Angebot an Mobilität zu ermöglichen, so dass jeder die Art und die Kombination für sich in Anspruch nehmen kann, die seinen Bedürfnissen und Erfordernissen entspricht.

Ich trete auch künftig dafür ein, dass es uns gleichermaßen gelingt, eine wirtschaftliche Entwicklung zu stärken, ohne die Leipzigs Anziehungskraft nur schwerlich aufrechterhalten werden kann.

Wir haben eine Automobilindustrie, die entscheidenden Anteil am Werden und Wachsen unserer Stadt hat, ja, wir haben zum Glück wieder viele kleinere und kleinste Unternehmen, die über das Stadtgebiet verteilt sind, wir haben Ansiedlungen in bestimmten Schwerpunktgebieten, die den Anwohnern das Leben eben nicht nur verschönern. Diese Wirtschaft sichert aber unsere Existenz, schafft Arbeitsplätze, Steuern, Prosperität.

Und ja, wir haben auch eine attraktive, grüne Stadt mit vielen, begehrten Wohnsiedlungen und kreativen Freiräumen, mit schutzwürdiger Natur, Platz für Freizeit und Entfaltung individueller Bedürfnisse. Dazu kommen naturgemäß unterschiedlichste Interessen und Bedürfnisse hinsichtlich einer wirkungsvollen Mobilität für alle.

Es wäre kühn anzunehmen, dass der vorliegende Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum alle Forderungen und Auffassungen der verschiedenen Interessenlagen erfüllen kann. Städte entwickeln sich nicht am Reißbrett, sondern werden von den Menschen und dem tagtäglichen Leben in ihnen geprägt. Darum werden wir auch beständig prüfen, ob die bereits begonnenen Maßnahmen so greifen wie wir es uns vorgestellt haben, bevor wir die nächsten Schritte angehen. Manchmal braucht es ein wenig Zeit und Geduld bis sich die gewünschten Effekte einstellen.

Klar ist auch: Alle Vorhaben erfordern finanzielle Mittel. Jede Investition in die Mobilität der Zukunft muss bezahlbar und nachhaltig sein. Und die Diskussion um Prioritäten in unseren Haushalten werden wir mit aller gebotenen Umsicht führen müssen. Dabei geht es nicht nur um Widersprüche zwischen breiten Anforderungen einer Stadtgesellschaft an sich, sondern auch um den oft propagierten Widerstreit zwischen Erhalt und Ausbau der vorhandenen Infrastruktur und dem Ausbau völlig neuer Strukturen.

Kurzfristig können wir schon jetzt mit einer effizienteren Nutzung des bestehenden Verkehrsraumes, einem modernen Verkehrsmanagementsystem und der Einrichtung von Mobilitätsstationen der besseren Verzahnung der verschiedenen Mobilitätsarten Rechnung tragen. Dabei werden wir die Region einbinden und insbesondere die sich ergebenden Chancen und Möglichkeiten durch den City-Tunnel nutzen. Hier steckt noch viel Potenzial.

Mittel- und langfristig werden wir Lösungen kreieren, die auf die Zunahme der Bevölkerung nicht mit einer linearen Zunahme von Verkehr reagieren, sondern intelligente, barrierefreie, flexible und umweltfreundliche Mobilitätsangebote für alle beinhalten. Der Elektromobilität kommt dabei eine wachsende Bedeutung zu - hinsichtlich der bundespolitischen Wegmarken wird es zumindest im Bereich der Autos noch ein weiter Weg. Wir haben Hersteller vor Ort, die Fahrzeuge mit Hybrid- und elektrischem Antrieb herstellen, aber das Gros der Elektromobilität im Alltag wird auch in den kommenden Jahren im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs stattfinden.

Jeder von uns ist frei in seiner Entscheidung für die Art der Fortbewegung - aber attraktive Angebote können es schaffen, uns in unserem Verkehrsverhalten zu beeinflussen.

Gleich aus welcher Blickrichtung man es betrachtet, wir haben mit der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum gemeinsam die Chance, Leipzigs Wachstum erfolgreich zu befördern. Die hier notwendigen Entscheidungen wurden und werden im Beteiligungsverfahren vorbereitet. Viele haben in einem Wettbewerb „Ideen für den Stadtverkehr“ schon ihre Anregungen und Wünsche formuliert. Neue Formate sind in der Erprobung. Daran halten wir fest, denn nur gemeinsam können wir die Chance ergreifen, auch Vorreiterrollen einzunehmen und neue Standards zu setzen.

Für Ihr Engagement, für Ihre konstruktiven Ideen und auch mutigen Visionen danke ich Ihnen schon jetzt und bin gewiss, dass wir alle gemeinsam den richtigen Weg für eine zukunftsweisende Mobilität in unserer Stadt beschreiten werden.



Burkhard Jung
Oberbürgermeister



Dorothee Dubrau, Bürgermeisterin

Mensch und Verkehr im Lebensraum Stadt

Die Entwicklung Leipzigs ist geprägt durch Veränderung: Stand vor 15 Jahren noch „Schrumpfung“ im Mittelpunkt der Diskussion, geht es heute um das starke Einwohnerwachstum und die damit verbundenen Herausforderungen für die Stadtentwicklung. Mit dem starken Zuzug von jungen Menschen verändert sich auch schrittweise das Mobilitätsverhalten in der Stadt. Die Nutzung eines Fahrzeugs ist nicht mehr so stark an den Besitz gekoppelt. „Multimodalität“ - also die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel für verschiedene Bedarfe – erscheint zunehmend als Zukunftsthema urbaner Mobilität.

Menschen und ihre Mobilitätsbedürfnisse stehen bei der Verkehrsplanung immer im Mittelpunkt, sei es bei der Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur oder bei der Planung von Stadträumen und Anlagen des öffentlichen und des Straßenverkehrs. Menschen und ihre Mobilität sind der Maßstab für das Heute und das Morgen, ganz gleich, ob sie ihre Wege zu Fuß, mit dem Rad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit Autos und Krafträdern, zurücklegen.

Mit dem vorliegenden Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum wird der im Oktober 2003 beschlossene Stadtentwicklungsplan fortgeschrieben und an die Anforderungen der heutigen Zeit angepasst. Grundlegende Weichenstellungen der Leipziger Verkehrsplanung wurden schon 1992 mit dem Beschluss der „Verkehrspolitischen Leitlinien für Leipzig“ gelegt, die mit dem Ziel der „Stadt der kurzen Wege“ oder der „autoarmen Innenstadt“ auch heute noch gültige Planungsziele vorgaben.

Wichtige Ziele wurden mittlerweile erreicht. Die übergeordnete Anbindung Leipzigs an das Eisenbahnnetz ist auf gutem Weg, die S-Bahn ist nach Fertigstellung des City-Tunnels in Betrieb gegangen, der Autobahnring leitet den großräumigen Durchgangsverkehr um die Stadt herum, das Tangentenviereck ist bis auf ein-

zelne Maßnahmen im Wesentlichen fertiggestellt und auch vom Mittleren Ring konnte im Norden der Stadt mit der Verlegung der B 6 ein Teil gebaut werden, der zur Entlastung der Georg-Schumann-Straße beiträgt.

Die Verkehrsplanung ist zu einem wichtigen Teil der Stadtentwicklung geworden und die Gestaltung des öffentlichen Raums zu einem wichtigen Thema der Verkehrsplanung. Der Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum ist daher eng verknüpft mit dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept. Er bündelt die Verkehrskonzepte der Stadt, wie Nahverkehrsplan, Radverkehrsentwicklungsplan, autoarme Innenstadt usw. und ist Grundlage für die Entwicklung von Teilkonzepten und für das mittelfristige Investitionsprogramm im Straßen- und Brückenbau.

Mit der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans wurden auch bisher beschlossene Ziele überprüft, aktualisiert und ergänzt. Vor dem Hintergrund der zur Verfügung stehenden Ressourcen bleibt weiterhin der Erhalt der vorhandenen Infrastruktur prioritär gegenüber dem Bauen neuer Straßen. Die Anbindung des Oberzentrums Leipzig in der Region und in Deutschland soll in den nächsten Jahren weiter verbessert werden, z.B. durch die Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn und die Fertigstellung der A 72 bis zur Anschlussstelle an die A 38.

Auch soll der Wirtschaftsstandort weiter durch gute und leistungsfähig angebundene Standorte und attraktive Wahlmöglichkeiten zwischen den Verkehrsträgern gestärkt werden. Zugleich geht es um die Nutzung von Potenzialen zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene im kombinierten Ladeverkehr oder mit Ganzzügen. Innerhalb der Stadt hat der Wirtschaftsverkehr zur Versorgung der Menschen ein hohes Gewicht und soll seine Ziele möglichst umwegfrei und mit geringen Belastungen für Anwohner und Anlieger erreichen können.

Fortschreibung bedeutet jedoch auch, Neues zu prüfen und bisherige Ziele vor dem Hintergrund veränderter Rahmenbedingungen auf den Prüfstand zu stellen. Dabei ist es wichtig, auch langfristig in die Zukunft zu blicken, da Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur für Jahrzehnte getätigt werden. Veränderte Rahmenbedingungen und Mobilitätsbedürfnisse müssen frühzeitig aufgegriffen werden, um die Entwicklung Leipzigs als urbane, zukunftsfähige Stadt zu unterstützen. Hierzu zählen vor allem die folgenden Punkte:

1. Leipzig wächst nachhaltig

Heute gehen wir davon aus, dass Leipzig in den nächsten Jahren weiter an Bevölkerung zunimmt und perspektivisch die Zahl von 600.000 Einwohnern wieder überschreiten könnte. Die Nachfrage richtet sich dabei vor allem auf die innerstädtischen Quartiere, die sich wieder füllen, dichter und jünger werden. Die täglichen Wege können und müssen in diesen Quartieren anders organisiert werden, damit die Lebensqualität erhalten bleibt. Wir können es uns nicht leisten, dass der Autoverkehr im gleichen Maße steigt wie die Einwohnerzahlen. Deshalb orientieren wir das Wachstum an einer nutzungsgemischten Stadt der kurzen Wege. Die Entwicklung und Verdichtung der Wohngebiete, die Standorte neuer Schulen und die Stärkung kleinteiligen Gewerbes und Einzelhandels in den Quartieren sollen zur Verkehrsvermeidung beitragen. Gleichzeitig wollen wir das Interesse an neuen Mobilitätsformen gezielt unterstützen: gute Anbindung im öffentlichen Nahverkehr, die Entwicklung des Fuß- und Radverkehrs sowie Carsharing ermöglichen Multimodalität und helfen, dass nicht noch mehr Freiräume zum Parken ungenutzt werden.

2. Mobilität für Alle

In Deutschland reden wir seit vielen Jahren von einer alternden Bevölkerung, vom „demografischen Wandel“. Vermutlich werden auch die meisten der Interessierten und derjenigen, die sich an der bisherigen Diskussion zur Erstellung des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum beteiligt hatten, im Jahr 2030 zum Kreis der jungen oder älteren Senioren gehören. Sie werden sich dann vielleicht freuen, wenn es attraktive, barrierefreie, kostengünstige und sichere Verkehrsmittel gibt, die sie auswählen und selbständig nutzen können.

Der demografische Wandel wird sich in Leipzig durch den Zuzug vor allem jüngerer Menschen abgeschwächt und später als im Umland oder in eher ländlich geprägten Teilen Sachsens auswirken. Unter dem Begriff „Mobilität für Alle“ ist das Thema aber schon heute aktuell. „Mobilität für Alle“ heißt, dass auch Menschen, die nicht Auto fahren können oder wollen, über breite Mobilitätsmöglichkeiten verfügen, ihren Arbeitsplatz oder die Schule gut erreichen, zum Supermarkt, in die Innenstadt oder zu Freunden kommen können. Dies betrifft natürlich besonders Kinder, Jugendliche und ältere Menschen, deren Zahlen in Leipzig überproportional steigen. Es geht aber auch um Menschen mit Mobilitätseinschränkungen durch körperliche, geistige, medizinische oder psychische Beeinträchtigungen, um Personen, die sich gerade oder dauerhaft nicht „fit“ für das Führen eines Fahrzeuges fühlen, sowie diejenigen, die sich die Belastung des Selberfahrens nicht zumuten wollen oder können. Die Mobilitätschancen für alle zu sichern bedeutet: öffentliche Räume und Verkehrsmittel barrierefrei und behindertengerecht zu gestalten und Teilhabe für alle zu ermöglichen. Dass wir hier über keine kleine Gruppe unserer Stadtgesellschaft reden zeigt die Tatsache, dass 37 % der Leipziger Haushalte über kein eigenes Kfz verfügen.

3. Der Modal Split oder Veränderungen der Verkehrsmittelwahl

Zwischen 2003 und 2008 konnten wir bei der Verkehrsmittelwahl der Leipziger eine Trendumkehr beobachten. Erstmals seit 1972 war die Nutzung des Autos rückläufig und alle Verkehrsträger des Umweltverbundes - Fuß, Rad und ÖPNV - konnten davon profitieren und zulegen. Diese Trendwende will die Stadt unterstützen und das Ziel erreichen, dass sich die Verteilung der Verkehrsanteile Umweltverbund zu motorisiertem Individualverkehr von 60 : 40 in den nächsten 10 Jahren auf 70 : 30 verändert.

4. Nutzen statt Besitzen

Doch nicht nur die Verfügbarkeit der Verkehrsmittel, sondern auch die Art wie wir sie nutzen, wird sich ändern. Statt dem Besitzen wird mehr die freie, flexible Form des Nutzens unterschiedlicher Verkehrsmittel das Mobilitätsverhalten prägen. Hier werden ganz neue Kombinationsmöglichkeiten und „Allianzen“ erwartet, die wir durch verschiedene Maßnahmen unterstützen wollen. Man muss kein eigenes Auto oder Fahrrad besitzen, sondern man kann es sich einfach leihen über CarSharing oder Fahrradverleihangebote. Mobilitätsstationen im öffentlichen Straßenraum sollen zukünftig ein bequemes Wechseln der Verkehrsmittel ermöglichen. Mit der LVB gibt es einen starken Mobilitätsdienstleister in der Stadt, der die Angebote des Umweltverbundes auch mit der Informations- und Kommunikationstechnologie über entsprechende Handy-Applikationen für Smartphones verknüpft.

5. Verkehr der Zukunft

Verkehrsentwicklungsplanung braucht Visionen. So formuliert das Weißbuch der Europäischen Kommission für 2050, dass in Europas Städten bis zum Jahr 2030 nur noch die Hälfte der Autos mit konventionellen Antrieben fahren. Ab dem Jahr 2050 werden keine Fahrzeuge mehr mit Benzin oder Diesel angetrieben und alternative Antriebe sollen dann ihre Energie aus nachhaltigen Quellen beziehen. Die Bundesregierung unterstützt auf dem Weg dahin die Etablierung von Autos mit elektrischem Antrieb. In Leipzig gibt es Anbieter, die mit Hybrid- und Elektromotor angetriebene Kraftfahrzeuge herstellen und mit ihren Innovationen bereits erfolgreich auf dem Markt sind. Ein relevanter Anteil am Kfz-Bestand wird sich aber kaum innerhalb des Betrachtungszeitraums dieses Stadtentwicklungsplans ergeben können.

Im Alltag wahrnehmbare E-Mobilität in Leipzig werden daher in den nächsten zehn Jahren in erster Linie weiterhin Straßenbahn, S-Bahn, Hybridbusse und Pedelecs, evtl. auch E-Roller oder E-Motorräder sein. Da auch Elektroautos als individuelle Fahrzeuge viel wertvolle Fläche unseres Gemeinwesens benötigen, gilt es für die städtische Verkehrsplanung in Leipzig zuerst die autonabhängige Mobilität für alle zu fördern. Wir streben dabei an, dass die Leipziger für ein Viertel der heute noch mit dem eigenen Pkw zurückgelegten Wege künftig Verkehrsmittel des Umweltverbundes nutzen. Natürlich ist jeder in seinem Verkehrsverhalten frei. Aber es sollen attraktive Angebote als Alternativen zum Auto für alle Menschen geschaffen werden. Rund 50 % der werktäglichen Wege, die Leipziger mit dem Auto fahren, sind kürzer als 5 km, eine klassische Entfernung für Fahrräder. Fast ein Drittel aller Autofahrten sind kürzer als 3 km, Entfernungen, die in einem attraktiven Umfeld teilweise auch schon zu Fuß zu bewältigen sind.

6. Der Mensch steht im Mittelpunkt

Die in den letzten Jahren erfolgreichen Beteiligungsverfahren in der Verkehrsplanung machen Mut, Bürgerinnen und Bürger noch frühzeitiger und breiter einzubeziehen. Mit dem Verfahren zur Erstellung des Entwurfs des neuen Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum geht Leipzig neue Wege. Dazu zählen der vorgelagerte Bürgerwettbewerb „Ideen für den Stadtverkehr“, der Runde Tisch mit vielen Interessenvertretern sowie die Reihe begleitender Fachgutachten von renommierten Verkehrswissenschaftlern aus ganz Deutschland. Mit den Bürger-Informationsveranstaltungen und thematischen Bürgerworkshops wurden neue Formate von Verfahren zur Einbeziehung und Beteiligung unterschiedlicher Interessengruppen entwickelt und getestet. Hier konnten wertvolle Erfahrungen gesammelt werden, die uns helfen Bürgerbeteiligung auch jenseits der formellen Beteiligung im Bauleitplanverfahren durchzuführen. Die Erfahrung zeigt, je früher diese Prozesse gedacht und in Gang gesetzt werden, desto einfacher lassen sich auch sich widersprechende Meinungen berücksichtigen und Akzeptanz für Neues erreichen.

7. Starke Kinder

Fast 40 % der Wege von Kindern und Jugendlichen werden mit dem Auto zurückgelegt, viele davon im „Mama-/Papa-Taxi“ auf dem Weg zur Schule oder von der Schule zum Sport oder Musikunterricht. Hier sollten alternative Angebote gesucht und versucht werden, um die so wichtige selbständige Sozialisation unseres Nachwuchses in der Stadt frühzeitig zu ermöglichen. Wir wollen selbstständige Kinder, die in einem sicheren Umfeld, eigenständig Wege gefahrlos zurücklegen können.

Eine Vision

Stadt- und Verkehrsplanung sind langfristige Prozesse, die Visionen benötigen, an denen sich die kurz- bis mittelfristigen Schritte orientieren. Meine Vision für 2050 ist, dass wir das Wachstum unserer Stadt so bewältigen können, dass alle Leipzigerinnen und Leipziger ihre Mobilitätsbedürfnisse befriedigen können, der Verkehr aber nicht zunimmt. Lärmbelastung und Luftverschmutzung gehen zurück. Die Menschen nutzen den öffentlichen Raum zunehmend als Treffpunkt und Aufenthaltsraum. Der tägliche Bedarf ist fußläufig und barrierefrei im Quartier zu bewältigen. Das Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln entwickelt sich zum Standard, das Nutzen eines Autos ist den Leipzigerinnen und Leipzigern wichtiger als das Besitzen.

Beispiele einer solchen Stadtentwicklung gibt es schon heute, wenn wir nach Amsterdam, Kopenhagen oder Basel schauen. Auch in Leipzig gibt es dafür hervorragende Ausgangsbedingungen. Wir haben eine attraktive Stadt mit schönen öffentlichen Räumen, eine „Stadt der kurzen Wege“, viele verfügbare Mobilitätsangebote von Straßenbahn, S-Bahn, Bus, Fuß und Rad. Hier unsere Mitwelt zu gestalten ist eine verantwortungsvolle Aufgabe, die nur gemeinschaftlich erfolgreich wahrgenommen werden kann. Insofern ist Verkehrsplanung immer auch die Suche nach der Mobilität von morgen, die versucht die Bedürfnisse der Menschen zu erfüllen. Dafür müssen wir Pilotprojekte und Experimente ermöglichen und ihre Wirkungen evaluieren. Dann kann es uns gelingen, unsere Gesellschaft so zu entwickeln, dass sie „den Bedürfnissen der heutigen Generation entspricht, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen und ihren Lebensstil zu wählen“. So wurde 1987 im Brundtland-Bericht „Unsere gemeinsame Zukunft“ der Begriff der nachhaltigen Entwicklung definiert.

Diesem Ziel, dem sich die Stadt- und Verkehrsplanung in Leipzig schon seit Jahrzehnten verpflichtet fühlt, möchten wir mit der vorliegenden Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum wieder einen Schritt näher kommen. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine spannende Lektüre des neuen Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum. Begleiten Sie uns auf unserem gemeinsamen Weg, helfen Sie uns mit Kraft, Vernunft und Augenmaß bei der Umsetzung der Ziele für unsere Mobilität der Zukunft.



Dorothee Dubrau,
Bürgermeisterin für Stadtentwicklung und Bau

Beschluss der Ratsversammlung zum Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum

Die Ratsversammlung der Stadt Leipzig hat in Ihrer Sitzung vom 25. Februar 2015 zum Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum den folgenden Beschluss gefasst (Beschluss Nr. DS-00523/14-DS-008)

1. Die Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum wird zur Kenntnis genommen.

2. Die Planungsgrundsätze des Stadtentwicklungsplans (Kapitel 1):

- Verkehrspolitik ist Stadtpolitik,
 - gleichwertige Mobilitätschancen sind zu sichern,
 - stadt- und umweltverträgliche Organisation des Verkehrs ist zu fördern,
 - der Wirtschaftsstandort Leipzig ist zu stärken,
 - der multifunktionale öffentliche Raum ist als Gestaltungsaufgabe zu begreifen,
 - knappe Ressourcen sind effektiv einzusetzen und
 - Verkehrsplanung ist als offener Prozess zu gestalten,
- werden beschlossen.

Die Umsetzung dieser Planungsgrundsätze erfolgt vorrangig mittels Angeboten und Anreizen.

3. Entsprechend der Darstellungen in Kapitel 7 Monitoring, werden Verkehrsprojekte und grundlegende Maßnahmen zur Umsetzung des Step Verkehr und öffentlicher Raum auch künftig im Rahmen einer intensiven Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern sowie den Interessenvertretern u.a. von Kammern, Vereinen und Verbänden diskutiert und politisch entschieden.

1. Allgemeine Planungsgrundsätze

Die folgenden Planungsgrundsätze schreiben die Grundsätze des 2003 beschlossenen Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum fort. Leitlinien zu einzelnen Planungsthemen sind den folgenden inhaltlichen Kapiteln zugeordnet und durch **Fettdruck** hervorgehoben.

Verkehrspolitik ist Stadtpolitik

Der Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum ist ein wichtiger Baustein der integrierten Stadtentwicklung. Er ordnet sich in die im Stadtentwicklungskonzept Leipzig 2020 (SEKo) formulierte Gesamtstrategie ein. Mit dem Plan setzt sich die Stadt Leipzig anspruchsvolle, überprüfbare und zugleich realistische Ziele für die Mobilitätsentwicklung. Bei seiner Umsetzung sind die Wechselwirkungen mit anderen Fachplanungen zu berücksichtigen.

Gleichwertige Mobilitätschancen sichern

Mobilität bedeutet ein hohes Maß an Freiheit und Lebensqualität. Ziel ist die Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger, unabhängig von Geschlecht, Alter, Familiengröße, Einkommensverhältnissen, Wohnort oder Autobesitz.

Bei der Aufteilung der Verkehrsräume und der Zuteilung von knappen Ressourcen müssen unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse abgewogen und differenziert berücksichtigt werden. Menschen, die dauerhaft oder temporär in ihrer Mobilität behindert sind, sollen eine Verkehrssituation vorfinden, die ihren Möglichkeiten angepasst ist. Dabei sind altersgruppenspezifische Anforderungen verstärkt zu berücksichtigen.

Stadt- und umweltverträgliche Organisation des Verkehrs fördern

Die Mobilitätsbedürfnisse der Stadt und ihrer Bewohner sind so zu bedienen, dass die Beeinträchtigung anderer städtischer Funktionen, die Gefährdung der Verkehrsteilnehmer und die Belastung der Umwelt minimiert werden. Dabei sind die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner der innerstädtischen Wohngebiete und der Außenbereiche zu berücksichtigen. Der zur Umsetzung dieser Bedürfnisse notwendige Verkehrsaufwand soll durch verkehrssparsame Raumstrukturen („Stadt der kurzen Wege“) möglichst gering gehalten werden.

Die Stadt Leipzig hält an den Zielen für die Entwicklung der stadtverträglichen und umweltfreundlichen Verkehrsarten fest, ebenso kommt

dem Wirtschaftsverkehr besondere Priorität zu. 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 die Verkehrsmittelwahl der in Leipzig wohnenden Bevölkerung für ihre privaten Wege (zur Arbeit, Ausbildung, Einkaufen, Freizeit und Erholung). Sie beinhaltet nicht die Verkehrsmittelwahl der nach Leipzig einpendelnden Personen und auch nicht den Anteil des Wirtschaftsverkehrs am Gesamtverkehr.

Durch attraktive Rahmenbedingungen für Fußgänger und Radfahrer sowie eine kundenorientierte Organisation und den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs sind die Verkehrsarten des Umweltverbundes besonders zu fördern. Informations- und Kommunikationsstrategien sollen die Fähigkeit und Bereitschaft zu ihrer Nutzung erhöhen.

Die Wohngebiete sollen von den Auswirkungen des Kraftfahrzeugverkehrs entlastet werden, um die Lebensqualität in den Quartieren zu steigern, die Umweltbedingungen zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Durch Fertigstellung des Tangentenvierecks, Förderung des Umweltverbundes, Parkraummanagement, punktuellen Straßenumbau sowie verkehrsberuhigende Maßnahmen sollen innerstädtische Quartiere vom Kraftfahrzeugverkehr entlastet werden. Erreichbarkeit und stadtstrukturelle Verträglichkeit müssen dabei gewährleistet bleiben. Wesentliche Voraussetzung dafür ist ein ausreichend leistungsfähiges und stadtverträgliches Hauptstraßennetz mit einer den Verkehrsfluss optimierenden Verkehrsorganisation.

Den Wirtschaftsstandort Leipzig stärken

Die Attraktivität der Stadt als Wirtschaftsstandort hat auch in Zukunft hohe Priorität. Voraussetzung dafür ist ein Verkehrsnetz, das sowohl attraktive Verbindungen mit dem gesamten Bundesgebiet und darüber hinaus als auch zuverlässige und sichere Verknüpfungen im engeren Wirtschaftsraum und innerhalb der Stadt gewährleistet.

Dazu gehören eine störungsfreie und kosteneffektive Abwicklung des Güterverkehrs und des Personenwirtschaftsverkehrs ebenso wie die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze und der zentralen Handels- und Dienstleistungsstandorte. Vor-

handene und neue Arbeitsplatzgebiete bedürfen einer leistungsfähigen Erschließung.

Den multifunktionalen öffentlichen Raum als Gestaltungsaufgabe begreifen

Verkehr findet überwiegend in öffentlichen Räumen statt, die neben der Abwicklung der unterschiedlichen Verkehrsarten eine Vielzahl anderer wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Anforderungen erfüllen. Die Gestaltung der öffentlichen Räume muss diese Anforderungen abgewogen berücksichtigen.

Qualitätvoll gestaltete öffentliche Räume leisten darüber hinaus einen Beitrag zum „Image“ der Stadt als Wirtschafts- und Wohnstandort und zum Wohlbefinden ihrer Bewohner und Besucher.

Knappe Ressourcen effektiv einsetzen

Die Erhaltung und Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und die Gestaltung der öffentlichen Räume erfordern die Bereitstellung ausreichender Finanzmittel. Die für diese Zwecke verfügbaren Mittel sind jedoch knapp bemessen. Eine optimale Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur und die Ausschöpfung ihrer Kapazitäten ist daher unabdingbar, Maßnahmen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements werden weiter an Bedeutung zunehmen.

Der Einsatz knapper Mittel muss durch Prioritäten im Sinne der übergeordneten stadtentwicklungspolitischen Ziele gesteuert werden. Wirkungsanalysen jeder Einzelmaßnahme in den Zielfeldern Verkehr, Umwelt und Stadtgestaltung sollen die Zielgenauigkeit des Miteinsatzes erhöhen.

Verkehrsplanung als offenen Prozess gestalten

Information und Beteiligung vermindern Konflikte und erleichtern Konsenslösungen, die mit Zeit und Geduld ausgehandelt werden müssen. Eine konsensorientierte Entscheidungsfindung verbessert die Akzeptanz von Maßnahmen.

Der Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum ist unter Berücksichtigung der jeweils aktuellen Erkenntnisse zum Verkehrsgeschehen in Abständen von etwa fünf Jahren (erstmalig 2020) zu evaluieren und zu überprüfen (Monitoring).

2. Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Oktober 2003 beschloss die Ratsversammlung den Stadtentwicklungsplan „Verkehr und öffentlicher Raum“, der für das gesamte Stadtgebiet Leitlinien zur Abwicklung des Verkehrs und zur Gestaltung der Straßen und Plätze formuliert. Viele der darin benannten Projekte konnten inzwischen realisiert werden, mit der Umsetzung anderer wurde begonnen, einige werden nicht mehr verfolgt. Darüber hinaus haben sich wichtige Rahmenbedingungen seit 2003 geändert, neue Erkenntnisse und neue Anforderungen sind hinzugekommen. Nachdem zehn Jahre vergangen sind, wird der Stadtentwicklungsplan nach einer Evaluierung deshalb jetzt fortgeschrieben.

Von verkehrsplanerischen Entscheidungen sind alle Bürgerinnen und Bürger betroffen. Sie profitieren von guten Verbindungen und stadtvträglich gestalteten Straßenräumen, sind den Umweltauswirkungen des Verkehrs und seinen Unfallgefahren ausgesetzt. Außerdem beteiligen sie sich als Fahrgäste, Anlieger oder Steuerzahler an der Finanzierung. Nicht zuletzt ist ein gut funktionierendes, qualitativ gestaltetes und kostengünstig zu betreibendes und zu unterhaltendes Verkehrssystem wesentliche Voraussetzung für die Wirtschaftskraft der Stadt.

Die Interessen und die Betroffenheiten sind jedoch unterschiedlich verteilt. Im Rahmen der Aufstellung des Stadtentwicklungsplans waren deshalb die durch die Planung berührten Belange zu ermitteln, zu prüfen und gegeneinander sowie mit den rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten und den allgemeinen Zielen der Stadtentwicklung abzuwägen. Dafür gibt es keine allgemeingültigen Regeln, die Ergebnisse können somit auch nicht von vornherein feststehen. Die Stadt hat sich deshalb dafür entschieden, die Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans durch ein umfassendes Beteiligungsverfahren zu begleiten.

Dieses Verfahren wurde im Jahr 2011 mit einer Analysephase eingeleitet, deren Gegenstand der erreichte Stand der Umsetzung der 2003 beschlossenen Grundsätze und Leitlinien war. Die Ergebnisse der Analyse sowie – daraus abgeleitet – erste Vorschläge zum Fortschreibungsbedarf wurden in der Broschüre „Mobilität 2020 - STEP Verkehr und öffentlicher Raum - Grundlagen für die Fortschreibung“ veröffentlicht und ins Internet gestellt.

Die inhaltliche Auseinandersetzung mit den vielfältigen im Stadtentwicklungsplan zu bearbeitenden Themenbereichen erfolgte im darauf folgenden Jahr weitgehend parallel auf drei Ebenen:

- Am Runden Tisch wurden unter Beteiligung der Stadtratsfraktionen, von im Verkehrsbereich engagierten Interessengruppen und Bürgervereinen sowie von Vertretern der Verwaltung und der Verkehrsbetriebe in sieben moderierten Arbeitssitzungen unter Einbeziehung von fachlichen Experten themenbezogene Leitlinien für den neuen Stadtentwicklungsplan diskutiert und erarbeitet.

- Parallel dazu wurden von renommierten Wissenschaftlern neun Fachgutachten zu folgenden aktuellen verkehrlichen Fragestellungen erstellt: Alternative Mobilitätsformen, Mobilitätsmanagement, Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs, Finanzierung des ÖPNV, Fußverkehr, Umwelt- und Gesundheitsschutz, Zukunftsfähigkeit des Tangenten-/ Ring-systems, Integrierte Stadtentwicklung, Lebensraum Straße. Die Fachgutachten wurden in einer Broschüre zusammengestellt und im Internet veröffentlicht.

- Ebenfalls parallel wurde der Bürgerwettbewerb „Ideen für den Stadtverkehr“ durchgeführt. Mit 618 Ideenvorschlägen in 382 Beiträgen bewiesen die Leipziger ihr Engagement für Verkehrsfragen, gleichermaßen auf gesamtstädtischer wie auf Stadtteil- und auf Quartiersebene. In einer weiterführenden Konzeptphase wurden die von einer aus Fachleuten, Politikern und ausgelosten Bürgern zusammengesetzten Jury prämierten Ideen in fachlich begleiteten thematischen Workshops mit den Einreichern konzeptionell weiterentwickelt und vertieft.

Die einzelnen Schritte, Zwischenergebnisse und Ergebnisse dieser Arbeitsebenen wurden jeweils ebenfalls im Internet veröffentlicht.

Die Empfehlungen der Fachgutachten und die ausgezeichneten Wettbewerbsideen wurden am Runden Tisch vorgestellt und erörtert. Sie haben Eingang gefunden in die Leitlinien für die Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans, die am Runden Tisch in Ergänzung bzw. Modifizierung der Grundsätze und Leitlinien des Stadtentwicklungsplans von 2003 in einem intensiven Diskussionsprozess formuliert und schließlich – mit wenigen Dissenspunkten – verabschiedet wurden. Der vorliegende Stadtentwicklungsplan nimmt diese Leitlinien auf und führt sie mit den weiterhin bedeutsamen Grundsätzen und Leitlinien des „alten“ Stadtentwicklungsplans zusammen.

Weiterhin wurde von den Mitgliedern des Runden Tisches, den Fachgutachtern und den Teilnehmern des Ideenwettbewerbs, zuletzt in den Bürgerworkshops, eine Vielzahl von Maßnahmen zur Umsetzung verkehrlicher Zielvorstellungen vorgeschlagen. Dieses breite Spektrum an Vorschlägen und Ideen bildet eine Grundlage für das im Stadtentwicklungs-

plan entwickelte Konzept zur Umsetzung der Leitlinien. Nicht alle Vorschläge konnten dabei berücksichtigt werden. Einige sind eher auf Quartiers- als auf gesamtstädtischer Ebene zu bearbeiten, andere gehen über den möglichen Handlungsrahmen und Zeithorizont des Stadtentwicklungsplans hinaus, manche sind auch mit den gemeinsam erarbeiteten Leitlinien nicht vereinbar.

Einige Ideen aus dem Bürgerwettbewerb sind beispielhaft und ohne Wertung oder Verbindlichkeit in diesem Stadtentwicklungsplan abgebildet. Sie sollen die Bedeutung des Wettbewerbs für die Konzeptentwicklung des Stadtentwicklungsplans unterstreichen und die Bandbreite der Beiträge verdeutlichen. Auch die nicht berücksichtigten Vorschläge wurden sorgfältig dokumentiert, so dass sie in dafür geeigneten Planungszusammenhängen wieder aufgegriffen werden können.

Unabhängig vom Beteiligungsprozess zur Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans wurden verkehrsplanerisch relevante Themen auch in anderen Verfahren öffentlich bzw. fachöffentlich diskutiert: So waren sowohl das Stadtentwicklungskonzept Leipzig 2020 als auch der Nahverkehrsplan der Stadt Gegenstand einer eigenständigen Öffentlichkeitsbeteiligung mit jeweils einer großen Zahl von Anregungen. Die Überarbeitung des Flächennutzungsplans, der auch die Netze der Straßenbahn und der übergeordneten Straßen darstellt, ist Gegenstand einer mehrstufigen Bürgerbeteiligung.

Zum Lärmaktionsplan wurde eine internet-basierte Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt. Die Aussagen zum Radverkehr wurden im Rahmen der Aufstellung des Radverkehrsentwicklungsplans mit interessierten Fachkreisen diskutiert und als Entwurf im Internet zur Diskussion gestellt. Zu den Themenbereichen „Schulwegsicherung“ und „Mobilitätsbehinderte“ werden externe Experten regelmäßig in die entsprechenden Arbeitszusammenhänge einbezogen. Auch die Ergebnisse dieser Planungsprozesse waren bei der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans zu berücksichtigen.



Insgesamt werden in Leipzig auch in der konkreten Verkehrsplanung, bei der Gestaltung von neuen Straßenräumen oder des öffentlichen Raums innovative Beteiligungsverfahren eingesetzt. Moderierte Workshops oder sich mehrfach treffende Arbeitsgremien oder Interessenforen werden z. B. auf Einladung der lokalen Magistralenräte oder auf Anforderung aus dem politischen Raum einberufen, um Planungen, die Bautechnologie oder Umleitungsführungen während der Bauzeit zu beraten. Hierbei gilt, je früher der Beteiligungsprozess beginnt, desto günstiger sind die Möglichkeiten, Bürgerbelange zu berücksichtigen und die Planung bzw. deren Umsetzung zu verbessern.



Dem gegenüber stehen die oft langen Planungs-vorläufe bei komplexen Vorhaben, während das Interesse und Engagement der Planungsbetroffenen oft erst mit der in Aussicht stehenden Realisierung ansteigt. Hier sind bei zukünftigen Beteiligungsverfahren neue Schwerpunkte bei der Planungsvermittlung zu setzen, indem beispielsweise schon Planungsabsichten in geeigneten Verfahren frühzeitig mit den zukünftig von der Planung Betroffenen erörtert werden. Auf diese Weise lassen sich rechtzeitig mögliche Interessenlagen erkennen und besser in der weiteren Planung berücksichtigen. Das Internet hat sich hierbei für die interessierten Bürger als geeignetes Medium zur Kommunikation der Planungsschritte und -phasen in Leipzig bewährt.



Auch der Entwurf des neuen Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum wurde in Bürgerveranstaltungen vorgestellt und im Internet auf www.leipzig.de veröffentlicht, um allen Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu geben, sich dazu zu äußern. Alle in diesem stadtweiten Beteiligungsverfahren vorgebrachten Hinweise und Anregungen wurden sorgfältig geprüft und abgewogen. Im Ergebnis wurde der Entwurf des Stadtentwicklungsplans an zahlreichen Stellen geändert und ergänzt.



Letztendlich wird der neue Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum im Stadtrat behandelt und beschlossen. Der Runde Tisch hat die jeweiligen Schritte begleitet und somit seinen Sachverstand konstruktiv in die Planung eingebracht.



3. Rahmenbedingungen

Bevölkerungsentwicklung 2002-2012

Nach starken Bevölkerungsverlusten in den 1990er Jahren hat die Einwohnerzahl Leipzigs seit den Eingemeindungen 1999/2000 stetig zugenommen. Am 30.11.2013 hatte Leipzig nach der amtlichen Fortschreibung des Statistischen Landesamtes (auf Basis des Zensus 2011) 530.760 Einwohner.

Ursächlich für den Bevölkerungszuwachs waren Wanderungsgewinne, die 2011 und 2012 mit einem Saldo von +9.000 bzw. +11.000 ihren bisherigen Höhepunkt erreichten und sich auf die Jahrgänge im Ausbildungsalter konzentrierten. Unabhängig davon nahm die Altersgruppe der über 70-jährigen zu, von 64.000 im Jahr 2002 auf 88.600 im Jahr 2011 (+38%).

Räumlich konzentrierte sich der Zuwachs der letzten Jahre auf die inneren Stadtteile sowie – in geringerem Maße – auf einige Außengebiete mit Wohnungsneubau, während vor allem in den Großsiedlungen Rückgänge zu verzeichnen waren. Auch die Veränderungen der Altersstruktur wirkten sich teils räumlich unterschiedlich aus: In den meisten Wohngebieten der inneren Stadt ging das ohnehin schon geringere Durchschnittsalter zwischen 2006 und 2011 weiter zurück, in den äußeren Stadtteilen stieg der Altersdurchschnitt dagegen noch weiter an.

In einer Forschungsarbeit wurde speziell die Entwicklung an Hauptverkehrsstraßen analysiert. Dort wohnen 1992 etwa 72.000 Leipziger, acht Jahre später waren es noch 54.000. Der Rückgang war mit 26% deutlich stärker als in der Gesamtstadt mit 17%. Seit 2001 ist hat sich der Trend umgekehrt, so dass 2012 wieder rund 72.000 Menschen (14% der Stadtbevölkerung) an diesen Straßen wohnten. An Straßen, die aufgewertet oder entlastet wurden, waren die Bevölkerungsgewinne besonders hoch, anson-

Durchschnittsalter in den Ortsteilen, 2011

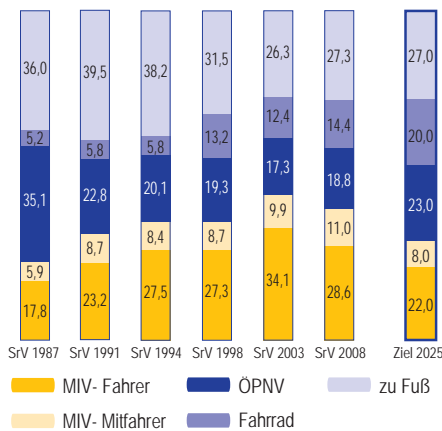
Die Bandbreite liegt zwischen 38 Jahren (hellgrün) und 54+ Jahren (dunkelgrün)



sten dagegen eher gering. So ging die Einwohnerzahl an der Georg-Schumann-Straße von 1992 bis 2000 um 47% zurück, stieg bis 2006 wieder um 12% an, um dann bis 2012 auf diesem Niveau zu stagnieren. (nach Topp 2013, S.102f)

Verkehrsmittelwahl

Leipzig beteiligt sich an der alle fünf Jahre durchgeführten Erhebung „Mobilität in Städten“ (SrV), die wichtige Aufschlüsse über die Verkehrsteilnahme, das Verkehrsverhalten und die Verkehrsmittelwahl der Leipziger gibt. Eine Auswahl der Ergebnisse wurde in der Broschüre „Unterwegs in Richtung Zukunft“ veröffentlicht. Danach wurden 2008 knapp 40% der werktäglichen Wege der Leipziger in Leipzig mit dem Auto zurückgelegt, 27% zu Fuß, 19% mit öffentlichen Verkehrsmitteln und 14% mit dem Fahrrad. Nach starken Zuwächsen in den 1990er Jahren war der Anteil des Autoverkehrs seit 2003 wieder rückläufig. Es wird jedoch erheblicher Anstrengungen bedürfen, um das Ziel einer weiteren Senkung dieses Anteils bis 2025 um fast ein Viertel auf dann nur noch 30% (im Personenverkehr) zu erreichen.



Modal Split in Leipzig 1987 - 2008 (SrV) und Ziel 2025

Leipzig liegt zzt. im Mittelfeld vergleichbarer deutscher Großstädte, in einzelnen Städten werden aber auch höhere Fahrrad- oder ÖPNV-Anteile erreicht. In den Außen- und Siedlungsgebieten Leipzigs – nicht jedoch in den Großsiedlungen – sowie insbesondere in den Umlandgemeinden liegt der Anteil des Kfz-Verkehrs weit über dem Leipziger Durchschnitt.

Die durchschnittliche Reiseweite im Gesamtverkehr lag 2008 bei 6,4 km, im Leipziger Binnenverkehr bei 4,2 km je Weg, eine Entfernung, die im Grundsatz noch gut mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann. Fast 50% aller Kfz-Wege waren kürzer als 5 km, mit steigender Tendenz.

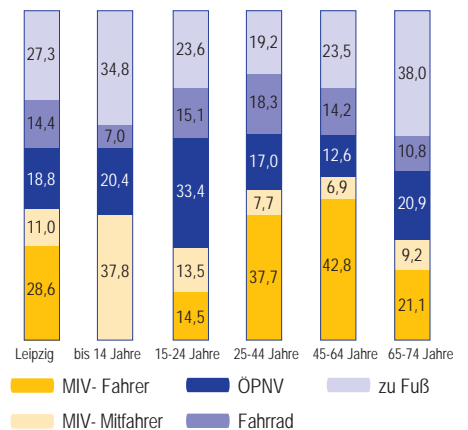
Die Wahl des Verkehrsmittels hängt u.a. mit der Lebensphase, aber auch mit dem jeweiligen Wegezweck zusammen: Der Anteil der zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege ist bei Kindern und Jugendlichen, vor allem aber bei älteren Menschen besonders hoch. Für die erwerbstätigen Jahrgänge spielt dagegen das Auto die größte Rolle.

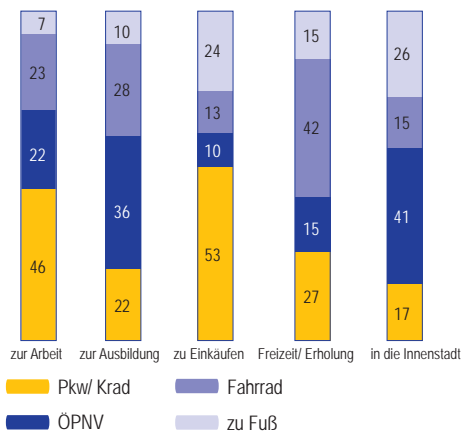
Bei den Wegezwecken dominieren Einkauf/Versorgung, gefolgt von Freizeit, Arbeit und Ausbildung. Die 2012 durchgeführte kommunale Bürgerumfrage hat dazu ergeben, dass zur Arbeit und zum Einkaufen etwa jeder zweite Weg mit dem Auto zurückgelegt wird, zur Freizeit und zur Ausbildung etwa jeder vierte. Diese Wege bieten sich somit für Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung an.

Der Anteil der Leipzigerinnen und Leipziger, die für den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder in die Innenstadt das Fahrrad nutzen oder zu Fuß gehen, hat stetig zugenommen. So legen rund 30% der Befragten ihren Arbeitsweg mit dem Rad oder zu Fuß zurück, etwa doppelt so viele wie in den 1990er Jahren. Auch Einkäufe werden heute häufiger mit dem Fahrrad oder zu Fuß erledigt. Verkehrsplanerisch relevant ist auch der hohe Anteil von Bus und Bahn an den Wegen in die Innenstadt.

Verschiedene Untersuchungen haben darauf hingewiesen, dass die „Autoaffinität“ vor allem in der Gruppe der Jugendlichen und jungen Erwachsenen in den letzten Jahren abgenommen hat; dies drückt sich u.a. in einer größeren Flexibilität bei der Verkehrsmittelwahl und in einer geringeren Bewertung des Autos als Statusobjekt aus. Ein Indikator dafür ist auch der – trotz Zunahme der relevanten Altersgruppe – tendenzielle Rückgang bei der Ersterteilung von Führerscheinen in Leipzig.

Verkehrsmittelanteile nach Altersgruppen, in % (SrV)





Verkehrsmittelnutzung nach Art des Weges, in % (SrV)

Pendlerbeziehungen

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, deren Arbeitsweg die Stadtgrenze überschreitet, hat in den letzten Jahren stetig zugenommen, von 109.500 im Jahr 2002 auf 136.900 im Jahr 2010. Etwa die gleiche Zahl von Beschäftigten (136.000) wohnt und arbeitet in Leipzig. Nur die Hälfte aller Arbeitswege in Leipzig liegt somit ausschließlich innerhalb des Stadtgebiets.

Zwei Drittel des Pendlerausstauschs (88.400) findet mit den Städten und Landkreisen der näheren und weiteren Umgebung statt (Stadt Halle (Saale), Landkreis Leipzig, Kreis Nordsachsen, Burgenlandkreis, Saalekreis, Kreis Altenburger Land, Kreis Anhalt-Bitterfeld). Ein Drittel der Pendler legt weitere Entfernungen zurück. Von den „stadtnahen“ Pendlerwegen führen zwei Drittel (60.200) aus dem Umland in die Stadt, ein Drittel in die umgekehrte Richtung.

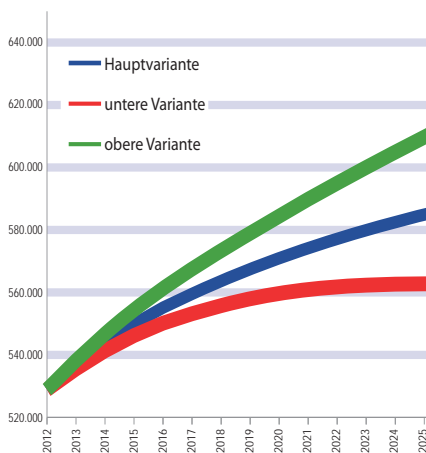
Diese Zahlen machen deutlich, dass die Pendler – und zwar nicht nur die Einpendler – einen erheblichen Anteil am Verkehrsaufkommen haben und eine wichtige Zielgruppe für verkehrspolitische Maßnahmen darstellen, z.B. für Park+Ride, Bike+Ride, Job-Tickets und andere Ansätze des Mobilitätsmanagements (s. Kap. 6.2). Dies gilt um so mehr, als Arbeitswege einen erheblichen Anteil am Wegeaufkommen haben (etwa 20%), etwa jeder zweite Arbeitsweg – im Umland sogar erheblich darüber – mit dem Auto zurückgelegt wird, und Arbeitswege zeitlich und räumlich konzentriert auftreten.

Leipziger Pendlerverflechtung 2010		
	Einpendler	Auspendler
Gesamt	85.140	43.847
davon:		
Halle (Saale)	3.888	2.356
Landkreis Leipzig	3.888	2.356
Landkreis Nordsachsen	15.747	7.657
Burgenlandkreis	2.569	660
Saalekreis	4.246	2.349
Altenburger Land	1.458	288
Anhalt-Bitterfeld	1.689	1.185

Bevölkerungsprognose bis 2025

Die Bevölkerungsvorausschätzung 2013 des Amtes für Statistik und Wahlen geht von einer Zunahme der Bevölkerung von 2012 bis 2025 um 56.000 auf 584.900 Einwohner in der Hauptvariante aus (562.800 Ew. in der unteren, 609.800 Ew. in der oberen Variante). Für die Planungen der Stadt und somit auch für den vorliegenden Stadtentwicklungsplan wird die Hauptvariante zugrunde gelegt.

Die Zahl der Kinder und Jugendlichen (unter 15 Jahre) wird danach bis 2025 um 26 % zunehmen. In den für den Ausbildungsverkehr relevanten Jahrgängen der 6- bis unter 20-Jährigen wird ein Zuwachs von rund 41 % erwartet. Die rückläufigen Jahrgangsstärken der Anfang 20-Jährigen werden durch Zuzüge annähernd wieder aufgefüllt. Die Zahl der Leipziger im erwerbsfähigen Alter steigt relativ geringfügig um etwa 8 % an. Entgegen verbreiteter Annahmen zum demografischen Wandel nimmt auch die Zahl der über 70-Jährigen nur wenig zu (8%). Dieser Zuwachs geht ausschließlich auf die über 80-Jährigen zurück, deren Anteil sich um 60 % erhöht.



Bevölkerungsvorausschätzung bis 2025

Diese Entwicklungen werden sich unterschiedlich auf die einzelnen Stadtteile auswirken. Tendenziell werden sich zumindest bis 2017 die bereits in der Vergangenheit beobachteten Trends einer Einwohnerzunahme und einer Zunahme der jüngeren Bevölkerung in den inneren Stadtteilen, insbesondere in einem Gürtel um den Stadtbezirk Mitte fortsetzen.

Integriertes Verkehrsmodell

Das Verkehrs- und Tiefbauamt erstellt in regelmäßigen Abständen Analysen und Prognosen der Verkehrsströme im Straßenhauptnetz und auf den Linien der öffentlichen Verkehrsmittel (Querschnittsbelastungen). Die aktuelle Verkehrsprognose, deren Ergebnisse in den Kapiteln 5.3 (ÖPNV) und 5.4 (MIV) dargestellt sind, beruht auf der Bevölkerungsvorausschätzung von 2009, die in der Hauptvariante einen Bevölkerungsanstieg auf 540.000 Einwohner bis zum Jahr 2025 annahm. Die inzwischen „optimistischere“ Prognose einer um rund 8 % höheren Bevölkerungszahl und die Anpassung an die Zensusergebnisse für 2011 sind darin noch nicht berücksichtigt.

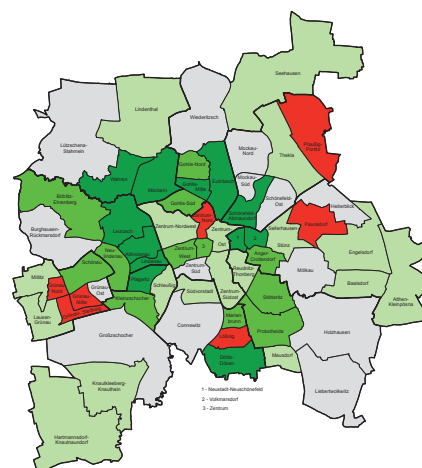
Im Prognosezeitraum ist daher jetzt von einem etwas höheren Verkehrsaufkommen auszugehen, als im integrierten Verkehrsmodell angenommen. Insbesondere die erwartete Entlastung des Straßenhauptnetzes dürfte etwas geringer ausfallen. Aufgrund zeitlicher, teils räumlicher und altersspezifischer Differenzierungen kann jedoch nur näherungsweise davon ausgegangen werden, dass sich diese Erhöhung gleichmäßig auf alle Straßenabschnitte und ÖPNV-Linien verteilen wird.

Für die Umwelt- und Verkehrsentslastung ist eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils bei den längeren Wegen besonders wichtig. Verschiebungen zwischen den Anteilen von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sind dagegen von geringerer verkehrspolitischer Bedeutung.

Weitere Aussagen zu wesentlichen Rahmenbedingungen der Planung sind jeweils den folgenden Einzelkapiteln vorangestellt.

Einwohnerentwicklung 2012 - 2017, in %

rot: Abnahme; grau: 0-2 %, hellgrün: 2-5 %, mittelgrün: 5-10 %, dunkelgrün: 10 % und mehr Zunahme



4. Übergreifende Themen

4.1 Mobilität für alle



Mittelninseln erleichtern gehbehinderten Menschen das Überqueren der Straßen.

4.1.1 Ausgangsbedingungen

Viele Mitbürgerinnen und Mitbürger sind für eine selbständige und gleichberechtigte Teilnahme am Verkehrsgeschehen auf besondere Voraussetzungen und Vorkehrungen angewiesen. Dazu gehören neben Schwer- und Gehbehinderten auch viele Menschen, die nur temporär in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wie Eltern mit Kleinkindern, Kranke, Schwangere oder Personen mit Gepäck. Auch ältere Menschen sowie Kinder und Jugendliche haben besondere Anforderungen an die Verkehrsplanung und die Gestaltung der Straßenräume.

Mit der UN-Behindertenrechtskonvention und dem Behindertengleichstellungsgesetz vom 1.5.2002 verbindet sich die zentrale Forderung, dass alle gestalteten Lebensbereiche für alle Menschen ohne fremde Hilfe zugänglich sein sollen.

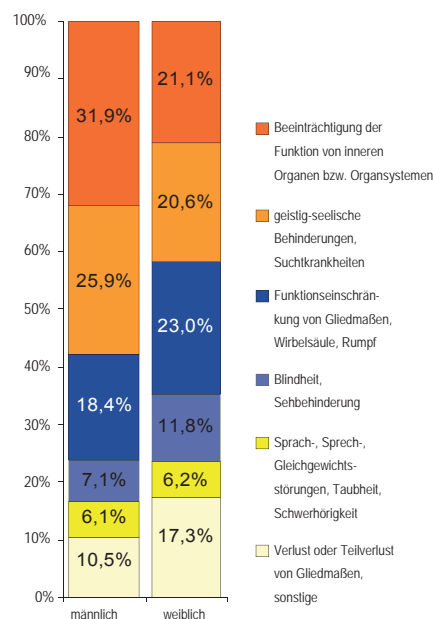
Mit Ratsbeschluss vom 16.10.2002 ist die Stadt Leipzig der Erklärung von Barcelona „Die Stadt und ihre Behinderten“ beigetreten. Der Grundgedanke der Erklärung ist, dass alle Menschen gleichberechtigt am Leben in der Gesellschaft teilhaben sollen (Inklusion). Um das zu ermöglichen, haben sich die unterzeichnenden Städte u.a. verpflichtet, die Öffentlichkeit für die Belange behinderter Menschen zu sensibilisieren und eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit herzustellen.

Damit ist die Stadt gefordert, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, dass sich Personen mit Behinderungen ohne Einschränkung ihrer Mobilität in der Stadt bewegen können. Besonderes Augenmerk gilt dabei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln.

Weiterhin soll die Stadt im Rahmen ihrer Befugnisse Maßnahmen zur Umgestaltung von öffentlichen Räumen und Gebäuden ergreifen, die sicherstellen, dass sie von behinderten Menschen in vollem Umfang genutzt werden können. Diese Verpflichtungen binden unmittelbar die Stadt und ihre Eigenbetriebe, indirekt aber auch städtische Unternehmen wie die LVB als Mobilitätsdienstleister. Der 2005 verabschiedete Behindertenhilfeplan der Stadt setzt entsprechend Schwerpunkte bei der barrierefreien Stadtentwicklung und der Sicherheit im öffentlichen Raum.

In Leipzig waren 2012 rund 35.500 Personen amtlich als schwer behindert anerkannt. Das entspricht 7% der Stadtbevölkerung. Etwa 22.000 Leipziger sind erheblich oder außergewöhnlich gehbehindert, 1.000 blind und viele weitere in ihrem Sehvermögen eingeschränkt. Zählt man nicht registrierte Behinderte, Personen mit vorübergehenden Behinderungen sowie solche, die aufgrund ihres geringen oder hohen Alters in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, hinzu, so kann man davon ausgehen, dass bis zu einem Viertel der Bevölkerung für eine selbständige und gleichberechtigte Mobilität auf besondere Rahmenbedingungen angewiesen ist.

Schwerbehinderte Menschen in Leipzig nach Geschlecht und Art der Behinderung, 2012.



Mehr als die Hälfte der Behinderten wie der Schwerbehinderten gehören der Altersgruppe der über 65-jährigen an. Je älter die Menschen werden, desto mehr muss sich die Planung auf diejenigen einstellen, die nicht gut zu Fuß sind, schlecht sehen oder hören, sich nicht mehr leicht zurechtfinden oder schnell verunsichert sind. Wegen des wachsenden Anteils älterer und vor allem hochbetagter Menschen an der Stadtbevölkerung steigt die Anzahl mobilitätseingeschränkter Personen weiter an. Die Sicherung der Mobilität bis ins hohe Alter entwickelt sich somit zu einer immer wichtigeren Aufgabe der Stadt- und Verkehrsplanung.

Handlungsbedarf besteht bei der Sicherung einer hindernisfreien Mindestbreite der Gehwege, der Vermeidung bzw. Beseitigung von Hochborden, Stufen und anderen Barrieren im Zuge von Gehwegen und Fahrbahnquerungen, bei den Zugängen zu den Haltestellen und Fahrzeugen der öffentlichen Verkehrs-

mittel sowie bei Fußgängertunneln und –brücken. Solche Hindernisse sind für viele in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen nicht oder nur mit großer Mühe überwindbar oder zwingen sie zu Umwegen. Wichtig sind weiterhin kurze und barrierefreie Wege zu den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel und anderen nachgefragten Zielen, Angebote zum Ausruhen sowie öffentlich zugängliche Toiletten.

Sehbehinderte sind in besonderem Maße auf Orientierungshilfen im öffentlichen Raum angewiesen, die z.B. durch in Farbe, Helligkeit oder Textur kontrastierende Materialien geschaffen werden können, sowie ggf. auf speziell ausgerüstete Lichtsignalanlagen und Blindenleitsysteme. Für gehbehinderte Autofahrer sind ausreichend dimensionierte und für sie reservierte Stellplätze am Wohnort und in der Nähe wichtiger Ziele erforderlich. Allgemein kommen Maßnahmen, die die Stadt von Barrieren befreien, den Fußgängerverkehr sicherer und komfortabler machen und den Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln vereinfachen, allen Menschen zugute.

Bisherige Maßnahmen

Das „Handbuch barrierefreie Verkehrsanlagen“ wurde als Grundlage für alle Baumaßnahmen eingeführt. Bei Straßenbauvorhaben werden grundsätzlich an Überwegen Bordabsenkungen vorgenommen. Die wichtigsten Fußgängerbereiche der Innenstadt wurden mit einem Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte ausgestattet. Zur Überquerung des Promenadenrings wurden an mehreren Stellen, u.a. am Hauptbahnhof, am Goedelerring und am Wilhelm-Leuschner-Platz Brücken bzw. Tunnel durch ebenerdige Quermöglichkeiten ersetzt bzw. ergänzt. Rund 160 Lichtsignalanlagen verfügen bereits über eine Blindensignalisierung.

Die Internetseiten der Stadt Leipzig und der LVB wurden barrierearm neu gestaltet.

Hindernisse im Gehweg und zugeparkte Übergänge machen nicht nur Sehbehinderten und Rollstuhlfahrern das Durchkommen schwer.



Erhöhte Warteflächen und Niederflurfahrzeuge erleichtern das Einsteigen.

Die in Abstimmung zwischen der Stadtverwaltung, den Leipziger Verkehrsbetrieben und den Behindertenverbänden vereinbarte Regellösung für die Gestaltung neuer Haltestellen wird unter Anpassung an die jeweiligen örtlichen Verhältnisse schrittweise umgesetzt. Inzwischen sind rund 60 % der Straßenbahnhaltestellen und über ein Viertel der reinen Bushaltestellen barrierefrei nutzbar und mit kontrastreichen Leitstreifen und erhöhten Zugangsbereichen ausgestattet. Da es sich dabei vor allem um die stärker frequentierten Haltestellen handelt, profitieren davon bereits mehr als 70 % aller Einsteiger.

Bei der LVB verkehren mindestens 90 % (am Wochenende 100 %) der Straßenbahnzüge mit Niederflurfahrzeugen bzw. -beiwagen, die an Haltestellen mit angehobenen Bahnsteigen ein praktisch stufenloses Ein- und Aussteigen ermöglichen. Einstiegsleisten zur Verringerung des Spalts zwischen Bahnsteig und Fahrzeugschwelle sind im Testbetrieb. Auch die in der Stadt eingesetzten Busse ermöglichen einen bequemen und niedrigen, bei entsprechender Einstiegshöhe fast stufenlosen Zugang. In neu angeschafften Fahrzeugen erleich-

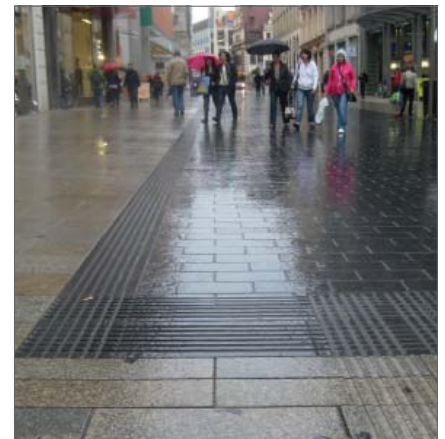


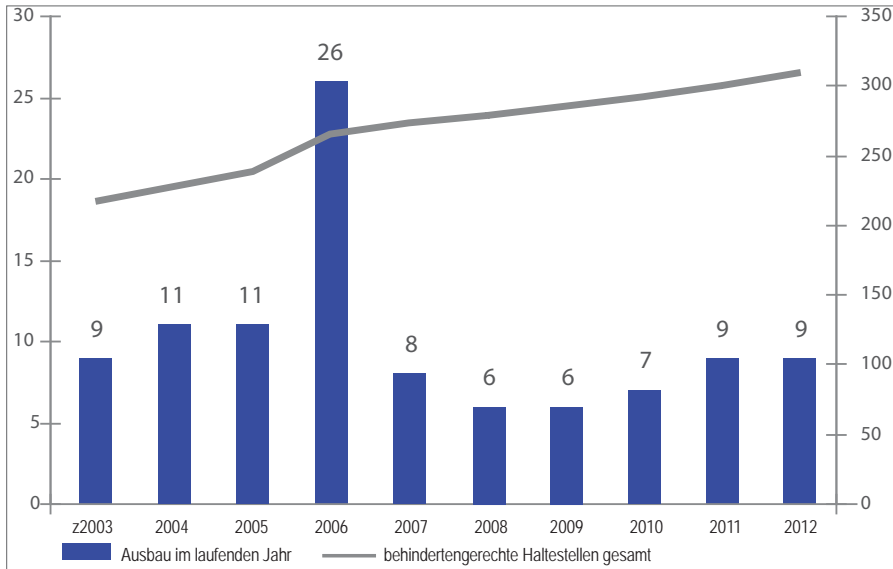
tern Haltewunschtaasten und Türöffner mit Blindenschrift die Nutzung. Die LVB bietet mit städtischer Unterstützung einen Begleitedienst für mobilitätseingeschränkte Menschen an.

Die für die Inbetriebnahme des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes neu gebauten bzw. modernisierten S-Bahnhöfe sowie die eingesetzten Fahrzeuge sind durchweg barrierefrei gestaltet (Ausnahme: provisorische Haltestelle Anger-Crottendorf). Bei Haltestellen ohne Rampen ist die Barrierefreiheit allerdings abhängig von der Funktionsfähigkeit des – in den meisten Fällen einzigen – Fahrstuhls.

Handlungsbedarf gibt es noch bei der Barrierefreiheit im Umfeld der Haltestellen. Fehlende Bordabsenkungen, schadhafte Gehwege und Hindernisse erschweren häufig den Zugang zur Haltestelle oder den Übergang zwischen den Verkehrsmitteln. Der durchschnittliche Abstand zwischen den Haltestellen von Straßenbahn und Stadtbus ist im Städtevergleich relativ groß, so dass für ältere Menschen und Personen mit Mobilitätseinschränkungen größere Distanzen bis zur Haltestelle zu überwinden sind.

Farblich kontrastierende Leitstreifen erleichtern die Orientierung in der Fußgängerzone.





Behindertengerechte Haltestellen – Ausbau im laufenden Jahr und Entwicklung der Gesamtzahl (LVB)

4.1.2 Leitlinien

Das Ziel gleichwertiger Mobilitätschancen gilt auch für Bürgerinnen und Bürger mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen, insbesondere auch für Kinder, für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen. Ihnen soll eine sichere, selbstbestimmte und gleichberechtigte Teilnahme am Verkehrsgeschehen ermöglicht werden. Die Berücksichtigung von Mobilitätseinschränkungen muss bei allen Verkehrsarten ansetzen.

Bei Um- und Neugestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum sind die Belange mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer regelmäßig zu berücksichtigen. Wichtige Gesichtspunkte sind

- die barrierefreie Gestaltung des Straßen- und Wegenetzes in der gesamten Stadt, einschließlich eines engmaschigen Angebots von barrierefreien Querungsmöglichkeiten,
- die Erleichterung der Orientierung für Menschen mit Sehbehinderungen, u.a. durch kontrastreiche Gestaltung von Verkehrsanlagen,
- die Schaffung geeigneter Wege und Abstellmöglichkeiten für Mobilitätshilfen und Fahrzeuge von mobilitätsbehinderten Menschen,
- die Berücksichtigung von besonderen Mobilitätsbedürfnissen auch bei temporären Verkehrseinschränkungen,

- die Erhöhung der Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer.

Die uneingeschränkte und selbständige Nutzbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel ist zu gewährleisten; die Barrierefreiheit für Fahrzeuge und Haltestellen soll so zügig wie möglich umgesetzt werden.

Die Behindertenbeauftragte der Stadt sowie der Behindertenbeirat und Interessenvertretungen von Behindertengruppen sind in die für sie bedeutsamen Planungen einzubeziehen.

Die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen sind bei der Gestaltung von Verkehrsanlagen angemessen zu berücksichtigen. Es ist nach Wegen zu suchen, sie in den Planungsprozess einzubinden.

Die Bahnsteige des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes sind barrierefrei erreichbar.



4.1.3 Konzept

Die Ziele des Behindertengleichstellungsgesetzes, der Barcelona-Erklärung und des Behindertenhilfeplans sind verbindliche Richtschnur des Verwaltungshandelns. Maßnahmen zur Umsetzung werden in den Haushalten verankert.

Barrierefreie Wege

Neu angelegte oder umgebaute Verkehrsanlagen werden entsprechend den einschlägigen Richtlinien ausgeführt bzw. bei Erneuerungsmaßnahmen angepasst. Die in Kap. 5.1 benannten Anforderungen an die Breite von Gehwegen und ihre Freihaltung von Hindernissen wie Fahrradbügel, Werbeaufsteller oder Außengastronomie sowie eine bedarfsgerechte Schneeräumung sollen eine gefahrlose und komfortable Nutzung durch Rollstuhlfahrer, Sehbehinderte und andere mobilitätseingeschränkte Personen ermöglichen. Fehlende Bordabsenkungen an Übergangsstellen werden schrittweise ergänzt. Ihre Freihaltung von parkenden Fahrzeugen soll durch eine geeignete Gestaltung (z.B. als Gehwegvorziehung mit seitlichem Schutz durch Bänke oder Fahrradbügel) verbessert und regelmäßig überwacht werden. Einfahrten sollen mit gut begehbaren Oberflächenbelägen und ohne Niveaubsenkung im Bereich der Gehbahn gestaltet werden.

Die Anforderungen blinder und sehbehinderter Fußgänger werden bei der Neugestaltung von Gehwegen und Übergängen mit berücksichtigt, z.B. durch geeignete Beleuchtung, Kontrastgebung und taktil wahrnehmbare Orientierungshilfen. In Abstimmung mit den Behindertenverbänden wird die Ausstattung ausgewählter Lichtsignalanlagen mit Zusatzeinrichtungen für Sehbehinderte fortgesetzt.

Auch Bushaltestellen werden mit Leitstreifen und angehobenen Warteflächen ausgestattet. (Kurt-Eisner-Straße)



Altersgerechte Gestaltung der Georg-Schwarz-Straße

In der Straße wohnhafte engagierte Senioren/innen engagieren sich in der Gestaltung der Georg-Schwarz-Straße



- Sicherer Übergang an der Ecke Schwyltstraße und Blüthnerstraße
- Sicherer Übergang zu „Leutzsch-Arkaden“ (Schutzweg / Ampel)
- Fußgänger-Grünphasen vor Rathaus Leutzsch verlängern
- Bordsteinkanten absenken an Übergängen zu Läden / Haltestellen
- Mehr Sicherheit an ruinösen Häusern
- Mehr Bänke (auf Brachflächen, Baulücken oder Eingang Park Wasserschloss)
- Räume für kulturelle Veranstaltungen bereitstellen
- Öffentliche Toiletten einrichten



Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer

Unfallverhütung besonders für Kinder und Ältere setzt in erster Linie bei der flächenhaften Geschwindigkeitsdämpfung an, insbesondere vor Kinderbetreuungseinrichtungen, Spielplätzen, Schulen und Einrichtungen mit vielen älteren Nutzern. Außerdem können sichere und ausreichend häufige Querungsmöglichkeiten über die Hauptverkehrsstraßen maßgeblich zur Unfallvermeidung beitragen. Ein wichtiger Teilaspekt ist die Schulwegsicherung. Näheres dazu wird in den Kapiteln 5.1 und 6.4 ausgeführt.

Stellplätze für Behinderte

Hinsichtlich der Anzahl und Ausführung von Stellplätzen für Behinderte bei privaten und öffentlichen Bauvorhaben gelten die Vorgaben der Bauordnung und der Stellplatz- und Garagenverordnung. Planerisches Ziel ist es, mindestens 3 % der öffentlich zugänglichen Stellplätze für Behinderte zu reservieren und rollstuhlgerecht zu gestalten (Zusatzbreite, Bordabsenkung).

Während dies in den Wohngebieten meist auf Antrag der Bewohner geschieht, wird die Stadt die Umsetzung in wichtigen Zielgebieten wie Zentren und Arbeitsplatzkonzentrationen aktiv verfolgen. Auch in der „autoarmen Innenstadt“ soll es weiterhin ebenerdig erreichbare Stellplätze für Behinderte geben, zusätzlich zu den reservierten Stellplätzen in Parkhäusern und Tiefgaragen.



Ein Beispiel aus dem Ideenwettbewerb zum Thema „Mobilität für alle“

Nutzbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel

Voraussetzung für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel durch mobilitätseingeschränkte Personen sind Niederflurfahrzeuge bei Straßenbahnen und Bussen - auch der regionalen Verkehrsunternehmen - sowie angehobene Haltestellen-Warteflächen. Die Umstellung des Fahrzeugparks der LVB wird fortgesetzt, bis 2016 soll auf allen Kursen ein Niederflurangebot realisiert werden.

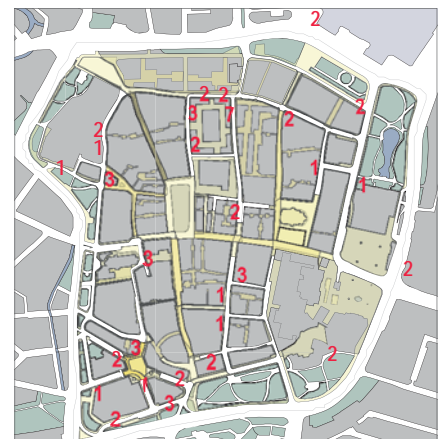
Im Zuge des Stadtbahnausbaus sowie im Zusammenhang mit sonstigen Maßnahmen im Straßenraum werden die Programme der Stadt und der LVB zur Schaffung barrierefreier Haltestellen, die mit einem Blindenleitsystem und mit Sitzmöglichkeiten ausgestattet sind, weitergeführt. Priorität haben noch nicht barrierefreie Haltestellen mit einem hohen Fahrgastaufkommen oder besonderer Bedeutung für mobilitätseingeschränkte Personen. Dabei soll auch die Barrierefreiheit der Zuwege zu diesen Haltestel-

len sowie ggf. vorhandener Umsteigewege sichergestellt werden, die bei besonderem Bedarf ebenfalls mit einem Blindenleitsystem auszustatten sind. Möglichkeiten, bei großen Haltestellenabständen durch zusätzliche Haltestellen die Zugangswege aus den Wohngebieten zu verkürzen, werden geprüft.

Die Stadt Leipzig wird sich dafür einsetzen, dass im Rahmen der Auskunftssysteme der Verkehrsträger und des Verkehrsverbundes, mittelfristig im Rahmen des Mitteldeutschen Mobilitätsportals (s. Kap. 6.3) Informationen über barrierefreie Reiseketten bereitgestellt werden.

Die DB Station und Service AG wird aufgefordert, die Ausfallzeiten von Aufzügen an den Haltestellen der S-Bahn- und des Eisenbahn-Regionalverkehrs zu minimieren und eine einfache Informationsmöglichkeit über dennoch ausgefallene Fahrstühle anzubieten und aktuell zu halten.

Behindertenstellplätze im öffentlichen Straßenraum der autoarmen Innenstadt (Stand 1/2013)



4.2 Verkehr umweltverträglich gestalten



Jeder Weg, der zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV statt mit dem Auto zurückgelegt wird, ist ein Gewinn für die Umwelt.

4.2.1 Ausgangsbedingungen

Die Lebensqualität in der Stadt wird in vielfacher Hinsicht durch den Verkehr geprägt. Individuelle Mobilität ist einerseits eine Grundvoraussetzung städtischen Lebens, andererseits beeinträchtigen verkehrsbedingte Lärm- und Luftschadstoffbelastungen die Lebensqualität und können die menschliche Gesundheit gefährden. Nach aktuellen Prognosen wird die Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr in den kommenden Jahren nicht mehr nennenswert zunehmen, so dass gute Ausgangsbedingungen bestehen, mit verschiedenen Maßnahmen die Umweltbelastungen der Leipziger Bevölkerung weiter zu reduzieren.

Diese Belastungen sind nicht gleichmäßig verteilt, sondern konzentrieren sich auf hoch frequentierte Straßen- und Schienenabschnitte. Um solche Bereiche zu identifizieren und Maßnahmen zur Min-

derung der Belastung festzulegen, hat die Stadt Leipzig Pläne und Programme zur Luftreinhaltung, zum Lärmschutz und zum Klimaschutz entwickelt. Die darin festgelegten Maßnahmen und Ziele betreffen in hohem Maße auch den Verkehrssektor.

Die 27 auf den Verkehr bezogenen Maßnahmen des 2009 aufgestellten Luftreinhalteplans wurden – mit zwei Ausnahmen – bereits ganz oder teilweise umgesetzt. Hervorzuheben ist hierbei die 2011 eingerichtete Umweltzone, die rund 60 % des Stadtgebietes umfasst, darunter sämtliche innerstädtischen Wohnquartiere. Die Belastung mit besonders gesundheitsschädlichen feinen und ultrafeinen Partikeln ging daraufhin zwischen 2010 und 2011 um 30 % zurück. Trotzdem werden an den verkehrsnahen Messstationen (Mitte und Lützner Straße) weiterhin Überschreitungen der Grenzwerte für Feinstäube (PM_{10}) und Stickstoffdioxid (NO_2) gemessen.



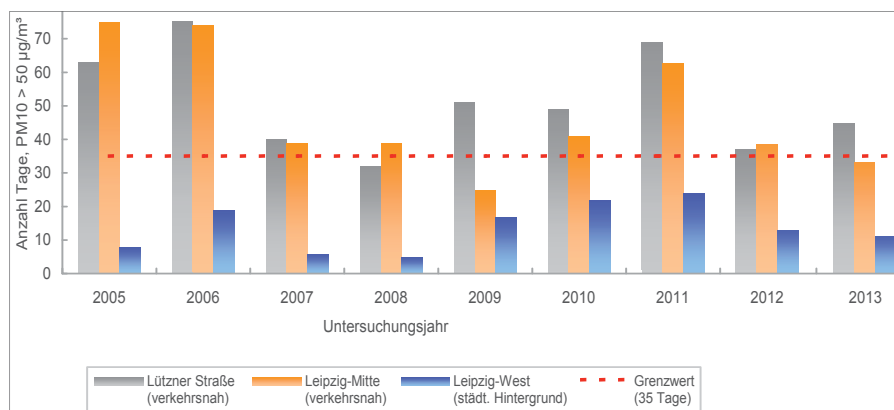
Klima-Bündnis

Weitere Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der Luftqualität beitragen, waren die Ausrüstung weiterer Busse der Leipziger Verkehrsbetriebe mit Partikelfiltern sowie Hybridtechnologie und die Weiterentwicklung des Parksystems (Parkraumbewirtschaftung, Parkleitsystem, Park+Ride).

Der 2011 vorgelegte Entwurf des Lärmaktionsplans wurde 2013 mit wichtigen Änderungen beschlossen. Er beinhaltet mehr als 60 Einzelmaßnahmen wie die Förderung des Umweltverbundes, Verkehrs- und Geschwindigkeitsreduzierungen sowie bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen. Zehn Maßnahmen aus dem ursprünglichen Entwurf sind bereits umgesetzt worden. Dazu gehören

- der Ersatz von Pflaster durch bituminöse Fahrbahnoberflächen in der Hans-Weigel-Straße, Karl-Jungbluth-Straße, Schönefelder Straße, Cunnersdorfer Straße, Holsteinstraße und Karl-Heine-Straße,
- der Bau des Tangentenvierecks Süd, Bauabschnitt Kurt-Eisner-Straße/ Semmelweisstraße von Arthur-Hoffmann-Straße bis Zwickauer Straße,
- der Ausbau der Prager Straße zwischen Friedhofsgärtnerei und Franzosenallee,

Entwicklung der Feinstaubbelastung an den Messstellen im Stadtgebiet

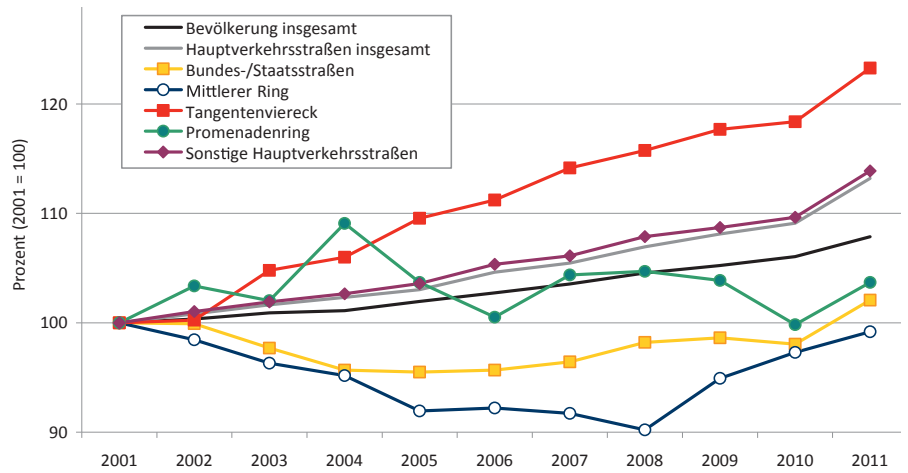
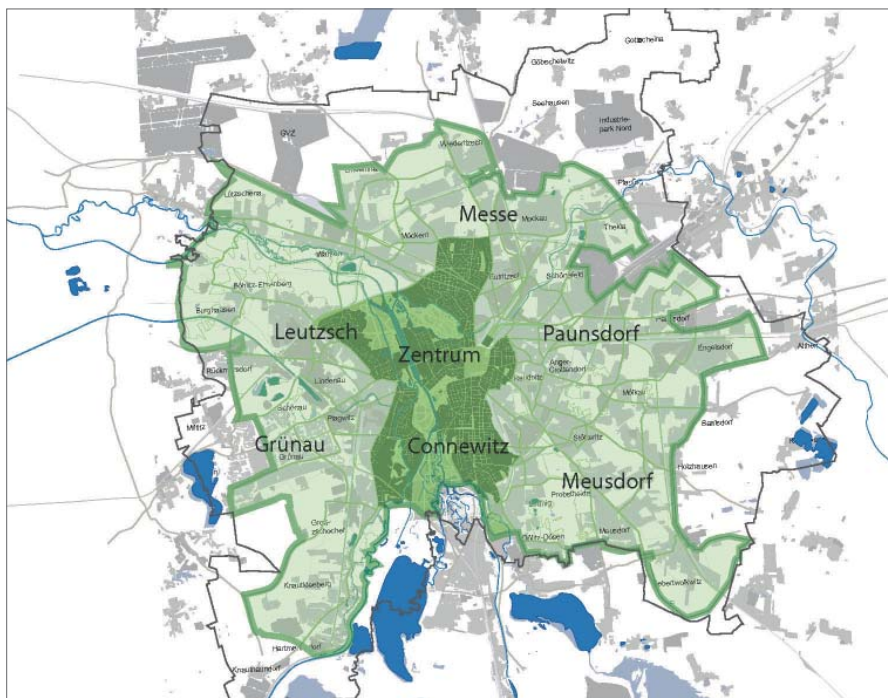


- der deutlich größere Ersatzneubau der Lärm-schutzwand B 2 - Wundtstraße (Schutz der Wohnbebauung Teichstraße/ Mühlholzgasse/ Roßmäßlerstraße) sowie
- der Test bzw. Einbau der lärmoptimierten Asphalt-deckschicht AC 5 D LOA und des lärmarmen Splittmastixasphaltes SMA 5 S und deren schalltechnischer Vergleich mit herkömmlichem Asphaltbeton AC 11 DS in der Brünner Straße.

Aktualisierte Lärmkarten decken das gesamte Stadtgebiet ab. Sie zeigen die für Großstädte typischen Belastungsschwerpunkte: Hauptnetzstraßen und Bahnlagen, die durch gründerzeitliche Bestandsgebiete verlaufen. Darin liegt eine große Herausforderung für alle Akteure. Zwar erscheint die Zahl von 4.054 Betroffenen, die Lärmwerten über 70 dB(A) ausgesetzt sind, im Vergleich zur Einwohnerzahl Leipzigs nicht hoch, dennoch sollte dort zur Vermeidung von Gesundheitsgefahren zuerst gehandelt werden. In Bestandsgebieten gibt es jedoch weniger Möglichkeiten, Änderungen herbeizuführen als bei Neuplanungen. Eine Bündelung von Verkehrsströmen kann zwar entlastend wirken, führt jedoch zu neuen Betroffenen. Neben den in den Lärmkarten wiedergegebenen Tages- und Nachtwerten sind es insbesondere die Spitzenwerte, die von den Betroffenen als Belastung wahrgenommen werden.

In zunehmendem Maße kommen auch die klimatischen Auswirkungen des Verkehrs in den Fokus der Betrachtungen. Neben den lokalklimatischen Auswirkungen durch Flächenversiegelung und

Umweltzone der Stadt Leipzig



DEN (24h) Kfz-Verkehr

Kategorie	<35 dB (A)	>35-40 dB (A)	>40-45 dB (A)	>45-50 dB (A)	>50-55 dB (A)	>55-60 dB (A)	>60-65 dB (A)	>65-70 dB (A)	>70-75 dB (A)	>75-80 dB (A)	>80.. dB (A)
betroffene Bewohner	26.384	129.315	126.021	82.334	50.373	31.320	24.650	22.598	4.054	37	0
betroffene Wohnungen	12.564	61.578	60.010	39.206	23.987	14.914	11.738	10.761	1.931	17	0
betroffene Schulen *	9	58	82	84	54	45	14	3	0	0	0
betroffene Krankenhäuser *	1	36	81	57	22	23	6	5	0	0	0

Bevölkerungsentwicklung an Hauptverkehrsstraßen und Zahl der Lärmbetroffenen
(nach: Vöckler, J.: Bevölkerungsentwicklung an Leipzigs Hauptverkehrsstraßen, 2007/2012)

Bebauung tragen die CO₂ Emissionen des Verkehrs erheblich zum Klimawandel bei. Die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen sind in Leipzig von 1,78 t pro Einwohner und Jahr im Jahr 2003 bis 2008 auf 1,48 t zurückgegangen.

Art und Umfang der Umweltbelastung sind abhängig von der Verkehrsart. Die geringsten Probleme verursachen der Fußgänger- und Radverkehr, deutlich höhere Belastungen gehen von den öffentlichen Verkehrsmitteln aus, die weitaus höchsten vom Kraft-

fahrzeugverkehr. Jede Verlagerung von Verkehrsströmen von der Straße auf den „Umweltverbund“ (Fußverkehr, Radverkehr und öffentlicher Verkehr) führt zu einer Entlastung der Umwelt.

4.2.2 Leitlinien

Verkehrspolitische und umweltpolitische Ziele der Stadt bilden eine Einheit. Die umweltrelevanten Fachplanungen (u.a. Lärmaktionsplan, Luftreinhalteplan, Energie- und Klimaschutzprogramm) sind als Rahmenvorgaben der Verkehrsplanung transparent darzustellen und bei allen Maßnahmen im Verkehrsbereich mit besonderer Priorität zu berücksichtigen, damit ihre Umsetzung schrittweise erreicht werden kann.

Die verkehrsbedingten Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen sollen auf die in den umweltpolitischen Zielen der Stadt festgelegten Werte gesenkt werden. Dazu gehört insbesondere die Reduzierung der CO₂-Emissionen des Leipziger Binnenverkehrs von 1,48 t pro Einwohner im Jahr 2008 auf 0,85 t pro Einwohner und Jahr bis 2025.

Um eine spürbare Verringerung des Verkehrslärms zu erreichen, soll an ausgewiesenen Belastungsschwerpunkten mit einer hohen Betroffenenzahl auch auf Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen auf Grundlage von Einzelfallprüfungen Tempo 30 angeordnet werden. Ruhige Gebiete sind vor zusätzlicher Verlärmung zu schützen.

Bei der Aufteilung des Verkehrsraums sind die umweltfreundlichen Verkehrsarten mit besonderem Gewicht in der Abwägung zu berücksichtigen, um die Ziele der Lärminderung und Luftreinhaltung sowie des Klimaschutzes zu erreichen.

Ziel ist weiterhin, die Busflotte auf alternative Antriebsarten umzustellen. Gemeinsam mit den Leipziger Verkehrsbetrieben wird die Umstellung der Straßenbahn auf „grünen“ Strom geprüft.

4.2.3 Konzept

Berücksichtigung der Umweltqualitätsziele bei allen verkehrsplanerischen Entscheidungen

Die Stadt Leipzig hat im Jahr 2003 Umweltqualitätsziele für die Bereiche Gesundheitsvorsorge und Wohlbefinden, Naturschutz, Ressourcenschutz und Schadstoffemissionen beschlossen. Bei der Planung verkehrswirksamer Maßnahmen soll künftig nach einem standardisierten Schema überprüft werden, inwieweit diese zur Erreichung der Umweltqualitätsziele sowie der Ziele von Luftreinhalte- und Lärmaktionsplan beitragen.

Die Maßnahmen von Luftreinhalte- und Lärmaktionsplanung sollen verzahnt werden, um Schwerpunkte des Veränderungsbedarfs zu erkennen, Maßnahmen mit größter Wirksamkeit entwickeln zu können und Problemverschiebungen zu verhindern.

Grüne Wege fördern umweltfreundlichen Verkehr.



Elektr ladestation

In allen Fällen einer wesentlichen Zusatzbelastung durch Neubau oder Ausbau von Verkehrswegen ist eine detaillierte Prüfung der Vermeidung, der Minimierung und des Ausgleichs der damit verbundenen Umweltbelastungen erforderlich. Zielkonflikte sind herauszuarbeiten. Die zu einer termin- und aufgabengerechten Bearbeitung der Themen notwendige Personalausstattung wird dabei durch die Stadt Leipzig gewährleistet.

Die zur Umsetzung der Umweltqualitätsziele vorgesehenen Maßnahmen im Verkehrsbereich werden im Folgenden jeweils kurz benannt, eine vertiefte Erläuterung erfolgt in den Kapiteln 5 und 6 dieses



Hybridbus

Stadtentwicklungsplans und in den Fachplänen zum Umweltschutz.

Verkehrsvermeidung und -verlagerung

Nach dem Grundsatz „Vermeiden – Verlagern – Verringern“ bildet die verträgliche Vermeidung von Verkehr den ersten Baustein zur Reduzierung von verkehrsbedingten Umweltbelastungen und Gesundheitsgefahren. Ein besonderer Schwerpunkt soll dabei auf die Vermeidung von Kfz-Verkehr gelegt werden, da dieser im Hinblick auf Emissionen und Flächenverbrauch besondere Belastungen hervorruft.

Zur Verkehrsvermeidung verfolgt die Stadt Leipzig das Leitbild einer verkehrssparsamen und nutzungsgemischten „Stadt der kurzen Wege“. Durch die Erhaltung einer kleinräumigen Nutzungsmischung und die Ansiedlung von Gewerbebetrieben in Bereichen mit guter Anbindung an das übergeordnete Straßen- und Schienennetz soll der Verkehr an Straßen mit Wohnbebauung und in sonstigen sensiblen Stadträumen reduziert werden.

Einen besonderen Beitrag zur Verkehrsvermeidung können neue Baugebiete leisten, deren Bewohner aufgrund der Lage im Stadtraum, der Qualität der Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel und attraktiver Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr ihre Mobilitätsbedürfnisse auch ohne eigenes Auto gut befriedigen können. Autonabhängige Mobilität soll gefördert werden.

Das Konzept „autoarme Innenstadt“ wird weiterverfolgt und an geänderte Rahmenbedingungen angepasst. Durch weitgehende Freihaltung von motorisiertem Verkehr und enge Begrenzung des Parkplatzangebots im öffentlichen Raum wird die Attraktivität der Innenstadt für den nicht motorisierten Verkehr erhöht.





Foto: LVB

Bis zum Jahr 2025 sollen 70 % der Wege im Leipziger Binnverkehr zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Dieses Ziel soll durch ein Bündel von Maßnahmen erreicht werden, die eine umweltfreundliche Mobilität fördern und ihr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bei Neubau, Sanierung und Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur Priorität einräumen.

Dazu wird der Ausbau des Radwegenetzes und der Trassen für Bahnen und Busse mit Priorität weitergeführt werden. Die in den entsprechenden Fachplänen (Radverkehrsentwicklungsplan, Nahverkehrsplan) ermittelten Handlungserfordernisse und Prioritäten werden im Rahmen des mittelfristigen Straßen- und Brückenbauprogramms berücksichtigt. Die mit Eröffnung des City-Tunnels und Neuordnung des S- und Regionalbahnverkehrs gegebenen Chancen, zusätzliche Fahrgäste für ein Umsteigen vom Pkw auf die Bahn zu gewinnen, sollen durch begleitende Maßnahmen – u.a. der Öffentlichkeitsarbeit – optimal genutzt werden.

Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsarten im Sinne einer inter- und multimodalen Mobilität soll intensiviert werden. So soll Personen, die auf Teilstrecken auf die Nutzung eines Autos angewiesen sind, der problemlose Umstieg auf ein umweltfreundlicheres Verkehrsmittel zumindest auf dem innerstädtischen Wegeanteil erleichtert werden.

Dazu sollen das Netz von Bike+Ride-Stationen optimiert und die vorhandenen Park+Ride-Plätze besser genutzt werden. Durch Unterstützung von CarSharing und Fahrradverleih sollen mehr Menschen, vor allem im Innenstadtbereich, dazu motiviert werden, auf ein eigenes Auto zu verzichten, und in die Lage versetzt werden, stattdessen bei jeder Fahrt das auch unter Umweltgesichtspunkten günstigste Verkehrsmittel zu wählen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen

Die verstärkte Anordnung von Tempo 30 auch an Hauptverkehrsstraßen an den im Lärmaktionsplan ausgewiesenen Belastungsschwerpunkten, ggf. beschränkt auf die Nachtstunden, ist ein wirksames Mittel der Lärminderung, das zudem nicht vom Vorbehalt der Finanzierbarkeit abhängig ist.

Da dabei eine Vielzahl von Randbedingungen und möglichen Seiteneffekten zu beachten ist (s. Kap. 5.4.3), kann eine solche Anordnung nur nach einer gründlichen straßenverkehrsrechtlichen Prüfung erfolgen. Dabei sind geeignete Maßnahmen zur Überwachung und Durchsetzung vorzusehen.

Deckensanierung, lärmoptimierter Asphalt

Im Straßen- und Brückenbauprogramm 2013 - 2020 ist die Lärmsanierung als ein Aspekt in der Bewertungsmatrix zu Ermittlung der Maßnahmenprioritäten bei der Deckensanierung berücksichtigt worden. Im Ergebnis haben die zehn Projekte mit der höchsten Priorität im Straßen- und Brückenbauprogramm auch in besonderem Maße positive Auswirkungen auf den Lärmschutz bzw. die Luftreinhaltung.

Die Stadt Leipzig wird bei Straßen mit Tempo 50 oder höher prüfen, ob der Einbau von lärmoptimiertem Asphalt auf im Rahmen der Lärmaktionsplanung ausgewählten Straßenabschnitten unter großstädtischen Rahmenbedingungen eine nachhaltige Verbesserung der Lärmsituation verspricht.

Geschwindigkeitsbeschränkungen können wesentlich zur Lärminderung beitragen.



Schadhafte Straßendecken und noch nicht sanierte Gleisbetten verstärken die Lärmbelastung.



Förderung von emissionsarmen Antriebstechniken

Die Stadt Leipzig will den Umstieg auf erneuerbare Energien auch im Verkehrsbereich vorantreiben. Dazu wird anhand von Pilotmaßnahmen untersucht, welche Umweltentlastungen durch die Einführung von Elektro- oder Hybridantrieben bei Bussen der LVB erreicht werden können. Die Straßenbahnen sollen langfristig ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben werden.

Im Bereich des motorisierten Individualverkehrs sollen verstärkt alternative Antriebsformen, insbesondere Elektroantriebe zur Anwendung kommen. In einer Einstiegsphase wird die Stadt deshalb im Zusammenhang mit Mobilitätsstationen die Einrichtung von Lademöglichkeiten für Elektroautos und -fahrräder, auch im öffentlichen Straßenraum, unterstützen. Da hierzu erst begrenzt Erfahrungen vorliegen und die technischen Voraussetzungen sich stetig weiterentwickeln, ist es jedoch nicht sinnvoll, diesbezüglich bereits jetzt langfristige Bindungen einzugehen (s. Reutter/Huber S.15). Der Schwerpunkt der Förderung aus Umweltgesichtspunkten wird weiterhin bei den öffentlichen Verkehrsmitteln liegen.

Die Minderung der Luftschadstoffbelastung soll durch weitere Ausgestaltung der Umweltzone weitergeführt werden. Besitzer alter Fahrzeuge, die von den Grenzwerten der Umweltzone ausgenommen sind, sollen zur Umrüstung ihrer Fahrzeuge motiviert werden.

Radfahren - mobil ohne Belastung der Umweltzone



Lärminderung im Bereich des Schienenverkehrs

Im Zuge von Neu- und Umbaumaßnahmen an Schientrassen der LVB sollen alle Möglichkeiten zur Lärmreduzierung am Fahrweg ausgeschöpft werden, um Anwohner so weit wie möglich von Schienenverkehrslärm zu entlasten. Ein Schwerpunkt ist dabei der Umbau von geschotterten Straßenbahnrassen zu Rasengleisen oder zu eingedeckten, in die Fahrbahn integrierten Gleisen in lärmindernder Bauweise.

Die im Rahmen der Lärmaktionsplanung ermittelten Maßnahmen in diesem Bereich wurden bereits teilweise realisiert. Soweit dies noch nicht der Fall war, soll diese Maßnahme des aktiven Lärmschutzes bei Neu- oder Umbaumaßnahmen in Zukunft weiterhin berücksichtigt werden.

Die Umstellung des Fuhrparks der Leipziger Verkehrsbetriebe wird fortgesetzt. Ziel ist es, so zügig wie möglich den Betrieb vollständig auf moderne, lärmarme Fahrzeugtypen umzustellen.

Der Schallschutz an Eisenbahnstrecken der Deutschen Bahn kann durch die Stadt Leipzig nur in begrenztem Umfang beeinflusst werden. Die Stadt wird sich dafür einsetzen, dass hoch belastete Bereiche mit einer Vielzahl von Betroffenen, z.B. entlang des Güterrings, durch geeignete Vorkehrungen nach dem Stand der Technik entlastet werden.

Rasengleise mindern Lärm und binden Straßenstaub.



Minderung von Fluglärm

Der Flughafen Leipzig-Halle ist für planmäßige Passagierflüge von 5:30 Uhr bis 23:30 Uhr geöffnet, für Frachtflugzeuge liegt eine 24-Stunden-Betriebsgenehmigung vor. Damit verbunden sind erhebliche nächtliche Lärmbetroffenheiten in den umliegenden Stadtgebieten. Maßnahmen der Lärminderung sind in der Diskussion und Voraussetzung für die Akzeptanz einer weiteren Flughafenentwicklung.

Schutz wertvoller Biotope und ruhiger Gebiete

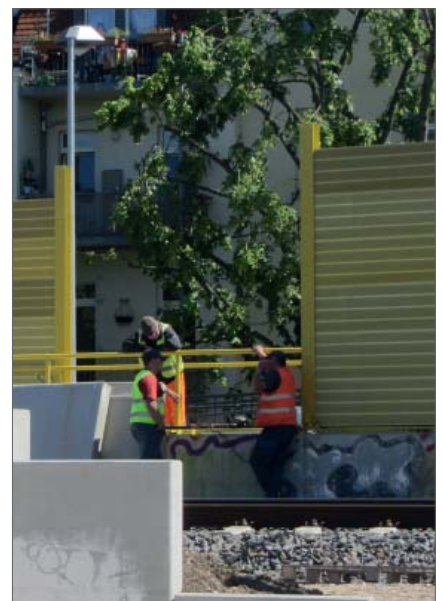
Durch die in den letzten Jahren fertig gestellten Straßenneubauten und -ausbauten wurde ein Stand erreicht, der perspektivisch eine leistungsfähige Abwicklung des motorisierten Verkehrs sicherstellt. Die Priorität liegt künftig bei der Instandhaltung der vorhandenen Straßen. Weitere Ausbauplanungen, insbesondere der Weiterbau des bislang geplanten Mittleren Rings können daher aufgegeben oder zurückgestellt werden. Eingriffe in die ökologisch besonders wertvollen Auenwälder im Süden des Stadtgebiets werden vermieden.

Die im Rahmen der Lärmaktionsplanung ermittelten ruhigen Gebiete wie der Leipziger Auwald und die großen Parkanlagen im Stadtgebiet sollen vor einer Zunahme von Lärmimmissionen geschützt werden, um ruhige Erholungsmöglichkeiten im Freien zu gewährleisten und Störungen von schutzbedürftigen Tierarten zu minimieren.

Pflanzung von Straßenbäumen

Im Rahmen eines Aktionsprogramms soll die Zahl der Straßenbäume erhöht werden. Dabei haben

Bau einer Lärmschutzwand am Bahnhof Lindenu





Der Bau einer Straße durch die Parthenaue bei Abtaundorf ist nicht mehr Gegenstand des Stadtentwicklungsplans.

staubbelastete und unverschattete Bereiche Priorität. Ungenutzte Baumscheiben sollen wiedergenutzt werden. Baumpatenschaften unter dem Motto „Für eine baumstarke Stadt“ sollen fortgesetzt und durch kommunal finanzierte Pflanzungen ergänzt werden. Baumpflanzungen können dabei auch als naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft an anderer Stelle angerechnet werden.



Öffentlichkeitsarbeit und Weiterbildung

Die vorstehend genannten Maßnahmen können nur dann langfristig erfolgreich sein, wenn gleichzeitig die Sensibilität für und das Wissen über ein umweltschonendes Verkehrsverhalten bei den Bürgerinnen und Bürgern Leipzigs wächst.

Daher sollen Informationen zu den Themen Verkehrsvermeidung, Nachhaltigkeit und Nutzung des Umweltverbundes auf dem Schulweg in den Unterricht an Schulen integriert und in Schulprojekten thematisiert werden. Weiterhin soll die Öffentlichkeitsarbeit zu einer umweltverträglichen Verkehrsmittelwahl

ausgebaut werden. Dabei sollen die Angebotsstrukturen der Verkehrsmittel des Umweltverbundes verdeutlicht werden und insbesondere Alternativen zum motorisierten Individualverkehr aufgezeigt werden. Für den Einzelnen soll deutlich werden, dass neben der Umweltentlastung auch andere positive Effekte wie Gesundheitsförderung, Zeit- und Kostenersparnis bestehen. Der städtischen Verwaltung und Politik kommt dabei eine Vorbildwirkung zu.

Die Teilnahme an deutschland- und europaweiten Kampagnen zur Förderung von umweltfreundlicher Mobilität soll intensiviert werden. Im Rahmen von jährlich wiederkehrenden Aktionsveranstaltungen (europäische Mobilitätswoche, autofreier Tag, „Stadtradeln“) sollen die umwelt- und verkehrspolitischen Akteure in Leipzig besser vernetzt und in der Öffentlichkeit bekannter werden.



Ausgleichsmaßnahme für den Neubau der Bundesstraße B 6 (rechts hinter der Lärmschutzwand)



4.3 Wirtschaftsverkehr



4.3.1 Ausgangsbedingungen

Zum Wirtschaftsverkehr gehören alle Ortsveränderungen, die eine geschäftliche oder dienstliche Zielsetzung verfolgen. Verkehrsleistungen, die der Versorgung mit Waren und Gütern, der Entsorgung von Reststoffen und Abfall oder der Rückführung von nicht mehr benötigten Gütern dienen, werden zum Güterwirtschaftsverkehr gerechnet. Der Personewirtschaftsverkehr umfasst geschäftliche und dienstliche Wege aller Art, die in Ausübung des Berufs entstehen und deren Hauptzweck nicht der Transport von Gütern sondern die Erbringung einer Dienstleistung ist, z.B. in Ausübung eines Handwerks, eines Pflegedienstes, einer freiberuflichen oder Servicefunktion.

Der Anteil des Wirtschaftsverkehrs am Kfz-Verkehr insgesamt ist in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen. Überwiegend handelt es sich dabei um regionale Verkehrsströme. Über die Hälfte des Wirtschaftsverkehrs entfällt auf den Personewirtschaftsverkehr, mit dessen weiterer Zunahme aufgrund des Wachstums im Dienstleistungssektor zu rechnen ist. Zunehmende Verflechtungen der europäischen Wirtschaftsstandorte, die Abnahme der Raumüberwindungskosten, die Entwicklung neuer Arbeitsstätten an der Peripherie, veränderte Produktions- und Logistikkonzepte, kleinteiligere Transporteinheiten und Versandgrößen, höhere Lieferfrequenzen sowie Veränderungen des Einkaufsverhaltens (u.a. Internet-Handel) haben in den zurückliegenden Jahren erheblichen Einfluss auf Umfang und Struktur des Güterverkehrs genommen. Diese Entwicklungen sind noch nicht abgeschlossen, die Nachfrage nach Transportleistungen wird voraussichtlich weiter ansteigen.

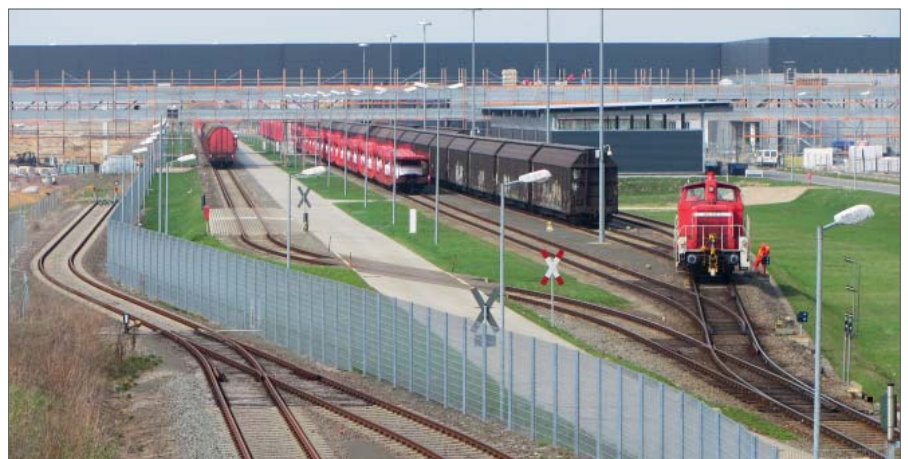
Der zunehmende Wirtschaftsverkehr auf der Straße führt zu einer wachsenden Konkurrenz um den verfügbaren Straßenraum. Er ist einerseits ein verursachender Faktor, andererseits wesentlich betroffen von Stauerscheinungen, die zu abnehmender Transporteffizienz führen. Der Straßengüterverkehr trägt darüber hinaus weit über seinen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen zur Lärm- und Schadstoffbelastung in vielbefahrenen Straßen sowie zum Verschleiß von Straßen und Brücken bei.

Von der Zunahme im Güterverkehr konnte die Bahn lange Zeit nicht profitieren. Veränderte Logistikkonzepte der Verkehrsunternehmen und der verladenden Wirtschaft, die Einstellung des Einzelwagenverkehrs bei der Deutschen Bahn und die Aufgabe gleiserschlossener Altstandorte haben in der Vergangenheit dazu beigetragen. Jedoch gibt es weiterhin Beispiele für eine intensive Nutzung der Schiene im Gütertransport, insbesondere im Containerverkehr. Das Interesse an Schienengüterverkehrsleistungen nimmt langsam wieder zu.



Umzugsunternehmen und Pflegedienste gehören zum Wirtschaftsverkehr.

Das Porschewerk am Güterverkehrszentrum wird auch durch die Bahn erschlossen.



Das Güterverkehrszentrum Leipzig (GVZ) im Nordwesten der Stadt, das neben einer neu ausgebauten Straßeninfrastruktur und kurzen Wegen zur Autobahn und zum Luftfrachtbereich des Flughafens auch über ein Industriestammgleis verfügt, nimmt mit seiner Mischung aus Logistik-Dienstleistern und logistik-intensiven Produktions- und Handelsunternehmen auf über 600 ha u.a. wichtige Fracht-Umschlagsfunktionen wahr. Damit ist ein Logistikknoten entstanden, der kurze Wege zwischen Lieferant, Verarbeiter, Spediteur und Abnehmer sowie gute Voraussetzungen für eine verkehrsmittel- und betriebsübergreifende Kooperation bei der Organisation von Transportvorgängen ermöglicht. Das Güterverkehrszentrum ist inzwischen fast vollständig belegt, eine Erweiterung wird vorbereitet.

Der angrenzende Containerterminal in Wahren verfügt über vier Umschlaggleise für Ganzzüge mit zwei Krananlagen, Depot-, Abstell- und Verkehrsflächen und einer Umschlagkapazität von über 100.000 Ladeeinheiten im Jahr. Um den in den kommenden Jahren prognostizierten Mengenzuwachs bewältigen zu können, ist eine Verdoppelung der Kapazität durch Erweiterung um ein zusätzliches Modul in Vorbereitung.

Mit dem EU-geförderten Pilotprojekt „CargoBeamer“ werden neue Wege zur Verlagerung von Güterverkehrsströmen von der Straße auf die Schiene erprobt. Von Leipzig aus wird auch der erste Güterzugverkehr zwischen Europa und China organisiert.

Verkehrsentensive gewerbliche Nutzungen konnten auf Flächen im Nordraum (u.a. BMW, Porsche, DB Schenker, Kühne+Nagel, DHL) und im Osten der Stadt (u.a. Amazon) gelenkt werden, die vom Autobahnring aus auf kurzen Wegen erreichbar sind. Der größte Teil des induzierten Neuverkehrs, insbesondere des Lkw-Verkehrs kann daher abgewickelt werden, ohne das innerstädtische Verkehrsnetz zu belasten. Die im Stadtentwicklungskonzept Leipzig 2020 dargestellten gewerblichen Entwicklungs- und Revitalisierungsflächen zeichnen sich überwiegend durch gute verkehrliche Erreichbarkeit mit nur geringen Zusatzbelastungen für das Stadtstraßennetz aus.

Die Strecken, auf denen durch Verordnung der Bundesregierung versuchsweise so genannte Lang-Lkw zugelassen werden, beschränken sich im Leipziger Stadtgebiet auf den Autobahnring und einige Verbindungen von dort zu den großen autobahnnahe Gewerbegebieten (GVZ, Industriepark Nord, Am alten Flughafen).

Mit dem 2008 gegründeten „Netzwerk Logistik Leipzig-Halle e.V.“, in dem auch die öffentliche Verwaltung sowie Forschungs- und Bildungseinrichtungen vertreten sind, hat sich ein Kompetenzzentrum etabliert, das durch Vernetzung der Akteure, Beauftragung von Expertisen sowie durch Informations- und Weiterbildungsveranstaltungen wie das Mitteldeutsche Verkehrs- und Logistikforum angetreten ist, das Leistungsspektrum und die Leistungsfähigkeit der Logistikregion Leipzig-Halle weiter zu verbessern.

4.3.2 Leitlinien

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Fernerreichbarkeit der Wirtschaftsregion entsprechend dem Niveau konkurrierender deutscher und europäischer Großstädte sind fortzuführen. Zur Schaffung hochwertiger Verbindungsqualitäten mit Mittel- und Osteuropa bedarf es noch erheblicher Anstrengungen.

Der Wirtschaftsverkehr hat gegenüber dem motorisierten Individualverkehr Priorität. Aufgabe der Verkehrspolitik ist es, dafür infrastrukturell und verkehrsorganisatorisch funktionsfähige Rahmenbedingungen zu sichern. Dabei sollen Störungen anderer städtischer Nutzungen soweit wie möglich vermieden werden.

Im Rahmen eines Gesamtkonzepts ist eine effiziente und stadtverträgliche Abwicklung des Lkw-Verkehrs anzustreben, u.a. durch stärkere zeitliche und räumliche Lenkung und Einführung eines verlässlichen und rechtssicheren Vorrangnetzes. Anpassungsprozesse sollen dabei so erfolgen, dass die Unternehmen mitgenommen werden und ihre Belange Beachtung finden. Eine Ausweitung des für Lang-Lkw zugelassenen Netzes wird abgelehnt.

Parallel dazu sind Maßnahmen zur Stärkung des Verkehrsträgers Schiene zu prüfen. Das Güterverkehrszentrum ist in seinen Potentialen als Logistikknoten mit zentralen Fracht-Umschlagfunktionen bestimmungsgemäß zu nutzen und auszubauen. Überall dort, wo es sinnvoll ist, sollen Anschlussgleise erhalten, reaktiviert oder neu gebaut werden.

Auch im Wirtschaftsverkehr besteht erhebliches Potential für umweltfreundliche Verkehrsmittel. Die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsarten und Antriebsformen, z.B. auf Grundlage unternehmerischer Selbstverpflichtungen, wird unterstützt.

Der Wirtschaftsverkehr benötigt zur effektiven Ver- und Entsorgung hinreichende Andienungsmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum. Entsprechende Voraussetzungen sind verkehrsorganisatorisch und stadtplanerisch zu gewährleisten.

Die Erschließung der Standorte von wirtschaftsstrukturell bedeutenden Vorhaben, insbesondere von Arbeitsstättengebieten, bleibt eine wesentliche Aufgabe der Stadtentwicklungs- wie der Verkehrspolitik.



Im Umfeld des Containerterminals Wahren haben sich weitere Transportunternehmen angesiedelt.



Oben: Verkehrsentensive Ansiedlungen wie dieser Versandhandel sollen autobahnnahe Flächen vorfinden.



4.3.3 Konzept

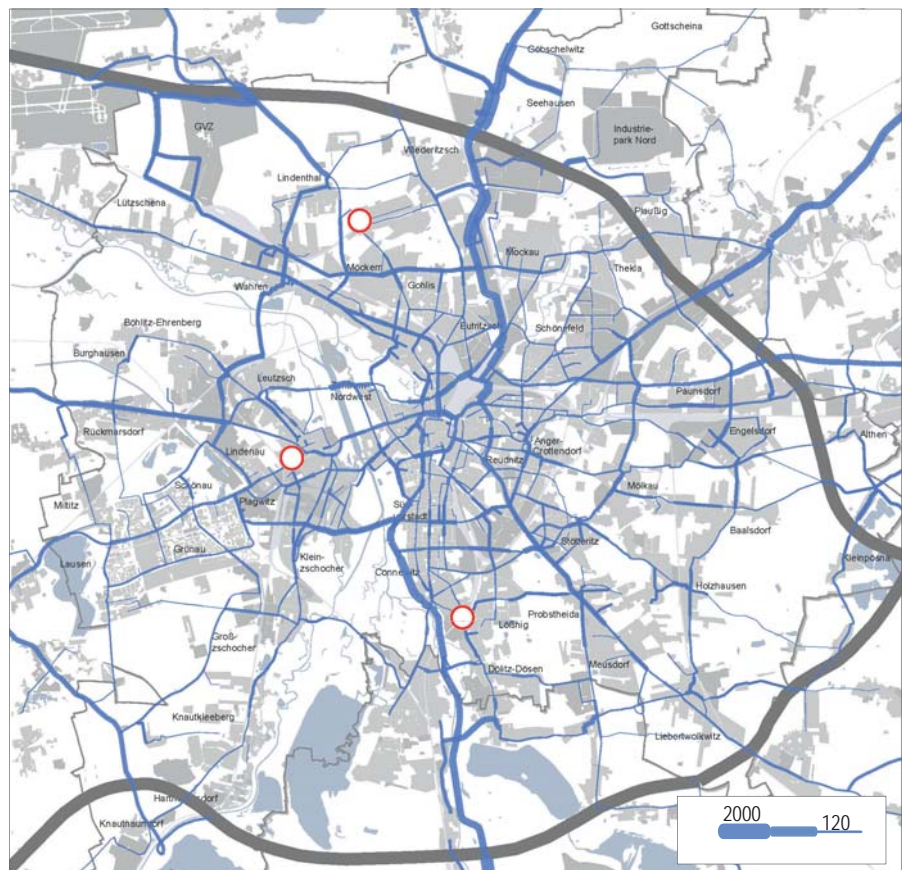
Der kommunale Handlungsspielraum im Hinblick auf eine volkswirtschaftlich kosteneffektive, stadt- und umweltverträgliche Organisation des Güterverkehrs ist begrenzt. Wichtige Rahmenbedingungen werden auf Bundes- und Landesebene sowie durch überregional agierende Transportunternehmen gesetzt, während konkrete Transportvorgänge Ergebnis von Einzelentscheidungen der verladenden Wirtschaft und der Speditionsunternehmen sind. Die Möglichkeiten der städtischen Verkehrsplanung liegen vor allem in der Bereitstellung städtischer Infrastrukturen, insbesondere des Straßennetzes, sowie in Flächenangeboten für private „Infrastrukturen“ wie Güterverkehrs- und Logistikzentren.

Die öffentliche Hand kann darüber hinaus Ziele definieren, Anstöße geben, „Best-Practice-Beispiele“ und innovative Ideen sammeln und aufbereiten, Beratung anbieten und Kampagnen durchführen. Ansprechpartner für die notwendige Einbindung von anderen öffentlichen und privatwirtschaftlichen Akteuren aus der Stadt und der Region in die Entwicklung einer regionalen Wirtschaftsverkehrsstrategie sind die IHK zu Leipzig mit ihrem Verkehrsausschuss sowie das Netzwerk Logistik Leipzig/ Halle.

Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten

Planungen und Maßnahmen zur Verbesserung der Fernerreichbarkeit der Wirtschaftsregion werden im Kap. 4.5 dieses Stadtentwicklungsplans ausgeführt.

Das innerstädtische Straßennetz ist nach den in den vergangenen Jahren erfolgten Ausbaumaßnahmen weitgehend konsolidiert und gewährleistet eine insgesamt gute Erreichbarkeit der wichtigen Wirtschaftsstandorte im Stadtgebiet. Noch vorgesehene Maßnahmen, die vorrangig auch der weiteren Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Wirt-



Lkw-Querschnittsbelastung (Lkw > 3,5 t/24h, DTV Mo-Fr)

schaftsverkehr dienen, werden in Kap. 5.4 dargestellt. Auch die geplanten Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs (Kap. 5.2) und des öffentlichen Nahverkehrs (Kap. 5.3) werden dem Wirtschaftsverkehr zugute kommen, indem sie das Straßennetz entlasten und dem nicht verlagerbaren Wirtschaftsverkehr ein zügigeres Fortkommen ermöglichen.

Die Maßnahmen zur Erschließung von Arbeitsstätten werden entsprechend den im Stadtentwicklungskonzept Leipzig 2020 und im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung festgelegten Zielen und Prioritäten fortgesetzt.

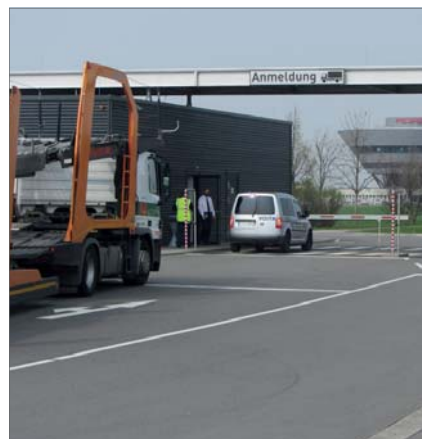
Der Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs soll weiterhin durch Einzelmaßnahmen Rechnung getragen werden, die diesem bei Konflikten um begrenzte Verkehrsflächen Vorrang einräumen. Dies kann z.B. durch Privilegierung von Fahrstreifen für den Wirtschaftsverkehr und durch Reservierung von Ladezonen erfolgen. Die Angemessenheit und Durchsetzbarkeit solcher Maßnahmen ist im Einzelfall zu prüfen.

Standortplanung

Bei Neuansiedlung von Betrieben mit einem hohen Güterdurchsatz sollen die Instrumente der Wirtschaftsförderung und der Bauleitplanung eingesetzt werden, um eine Standortwahl zu erreichen, die störungsempfindliche Stadtgebiete nicht zusätzlich belastet. So sollen verkehrsintensive Logistikbetriebe auf Standorte in Autobahnnähe gelenkt werden, Betriebe mit vielen Arbeitsplätzen auf Standorte, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sind. Die Entwicklung von „Betriebs-Clustern“ mit ähnlichen Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur oder intensiven materiellen Austauschbeziehungen untereinander kann zur Begrenzung der Verkehrsbelastung und des Infrastrukturaufwandes beitragen.

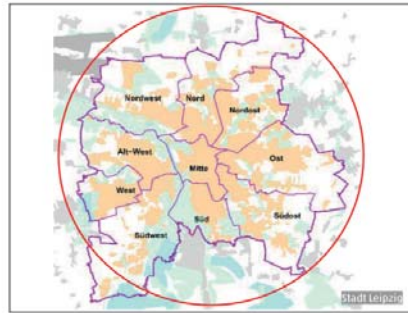
Zur Beurteilung von Ansiedlungsprojekten kann bei verkehrsintensiven Vorhaben eine „Verkehrsauswirkungsprüfung“ sinnvoll sein. Bei absehbar stadtunverträglichen verkehrlichen Auswirkungen wären daraufhin Vereinbarungen in städtebaulichen Verträgen bzw. Durchführungsverträgen zur Verkehrsabwicklung zu treffen. Im Hinblick auf die verkehrlichen

Neue Gewerbegebiete müssen rechtzeitig erschlossen werden – auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln



Nahversorgung und Logistik per Transportrad

Ein Pilotprojekt testet den vermehrten Einsatz von Zulieferer-Fahrrädern und deren Förderung



Quelle: Einreicher



Quelle: Einreicher

- Umweltzone, steigende Benzinpreise sowie Anschaffungs- und Wartungskosten sind eine zunehmende Herausforderung für Logistikunternehmen
- Zusätzlich belastet Anlieferverkehr Luft und Straßen
- Ein Pilotprojekt soll die Feinverteilung von Waren testen
- Räder wahlweise mit Elektroantrieb
- Anreize schaffen für Zustelldienste
- Vorteile: Befahren von Fußgängerzonen ist einfacher, emissionsfrei, leise, platzsparend
- Mit ausgewählten Partnern beginnen und nach zwei Jahren evaluieren



Ein Beispiel aus dem Ideenwettbewerb zum Thema „Wirtschaftsverkehr“.

Auswirkungen im unmittelbaren Umfeld, z.B. auf die Leistungsfähigkeit benachbarter Knoten, ist dies bereits heute üblich. Der typischerweise enge Zeitrahmen von Ansiedlungsentscheidungen und die Konkurrenz mit „einfach realisierbaren“ Standorten in der Region setzen solchen Prüfschritten und Vereinbarungen jedoch zeitliche und inhaltliche Grenzen.

Logistikkonzepte

Die Stadt wird in Verantwortung der Privatwirtschaft erstellte Konzepte zur „City-Logistik“, die durch Bündelung der Fernverkehrsströme auf stadtnahe Logistikpunkte, Zusammenlegung von Lieferfahrten, Einsatz kleinerer Fahrzeuge und andere Maßnahmen die Stadt- und Umweltverträglichkeit des innerstädtischen Güterverkehrs verbessern, im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützen und die Thematik der Güterverteilung gemeinsam mit den betroffenen Kammern und Verbänden der produzierenden Wirtschaft, des Einzelhandels und des Güterverkehrsgewerbes weiter bearbeiten (Logistikkonzept). Dazu

gehört auch die Unterstützung privater Betreiber bei der Flächensicherung für dezentrale Logistik-Standorte, bis hin zu wohnortnahen „Packstationen“.

Weiterhin wird die Stadt sich dafür einsetzen, dass auch betriebliche Möglichkeiten der Verkehrsvermeidung und der Effizienzsteigerung ausgeschöpft werden, z.B. durch Veränderungen der Ablauforganisation in der Kunden-Lieferanten-Kundenbeziehung, Ausschöpfung von Kooperationsmöglichkeiten, Vermeidung von Umweg- und Suchfahrten, Minimierung von Leerfahrten, Bündelung von gleichgerichteten Güterströmen und Optimierung von Touren. Im Wesentlichen ist dies jedoch Aufgabe der Privatwirtschaft. Nicht zuletzt wird die Stadt große Einzelbetriebe dazu motivieren, betriebseigene Lösungen für eine Minimierung der Pkw-Nutzung durch ihre Mitarbeiter zu entwickeln. Voraussetzung ist die gute Erreichbarkeit der Standorte mit öffentlichen Verkehrsmitteln, auch zu Schichtbeginn und -ende, die besonders im Nordraum weiter zu verbessern ist.

Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel

Die Stadt legt Wert darauf, dass Gütertransporte nach Möglichkeit über die Schiene abgewickelt werden. Bei der Entwicklung von Gewerbeflächen ist deshalb darauf zu achten, dass für „bahnnahe Branchen“ stets auch Flächen mit Gleisanschluss verfügbar sind. Bei Überplanung von Anschlussgleisen und Bahnanlagen soll die Sicherung von Optionen einer zukünftigen Entwicklung des Schienengüterverkehrs in die Abwägung einbezogen werden.

Die Stadt wird die geplanten Erweiterungen des Containerterminals Leipzig-Wahren und des Güterverkehrszentrums weiterhin unterstützen. Letzteres soll vorrangig solchen Betrieben zugute kommen, die die dort angebotenen logistischen Möglichkeiten zur Begrenzung des Straßengüterverkehrs nutzen.

Auch Pilotprojekte zur Förderung der Nutzung von emissionsarmen Fahrzeugen – vom Elektrokleinfahrzeug bis zum Lastenfahrrad – für Lieferdienste und für die Feinverteilung von Waren sollen durch die Stadt angeregt und unterstützt werden, z.B. durch Privilegierung bei der Ausweisung von Ladezonen bzw. Stellplätzen, soweit dies rechtlich möglich ist. Teile des Personenwirtschaftsverkehrs können im Grundsatz auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt werden. Eine weitere Verbreitung des Job-Tickets, das auch für Dienstfahrten genutzt werden kann, wird deshalb angestrebt.

Lkw-Vorzugsnetz

Mit der Realisierung wesentlicher Teile des Straßenbauprogramms wurden die Voraussetzungen dafür geschaffen, große Teile des Lkw-Zielverkehrs auf leistungsfähigen Trassen durch wenig störungsempfindliche Stadtgebiete zu bündeln. Um diese Chance zu nutzen, soll mittelfristig eine Konzeption für ein Lkw-Vorzugsnetz erarbeitet und umgesetzt werden,

- das Bereiche mit einem hohen Güterverkehrsaufkommen untereinander und mit den großen Achsen des Fern- und Regionalverkehrs verbindet,
- im Hinblick auf Fahrkomfort, Störungsfreiheit und Orientierung Attraktivitätsvorteile gegenüber dem übrigen Netz aufweist und
- die Belastung von Wohngebieten, Zentrumslagen und störungsempfindlichen Nutzungen verringert.

Ein solches Netzkonzept erfordert eine differenzierte, in die Mobilitätsplattform Mitteldeutschland (Kap. 6.3) eingebundene Wegweisung zu wichtigen Zielen des Lkw-Verkehrs, aber auch einen Input in die verbreiteten Navigationssysteme. Ergänzend kommen - ggf. zeitlich begrenzte - Lkw-Beschränkungen in besonders sensiblen Bereichen in Frage. Ggf. können lärmarme Fahrzeuge von solchen Einschränkungen ausgenommen werden.

4.4 Straßen und Plätze als Lebensraum



Straßen und Plätze sollen nicht nur verkehrlich „funktionieren“, sie sind auch Lebensraum für Anwohner und Besucher.

4.4.1 Ausgangsbedingungen

Der Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum von 2003 enthält umfangreiche Analysen und Leitlinien zur Gestaltung der öffentlichen Räume in Leipzig, die weiterhin Gültigkeit haben. Seitdem sind viele der darin formulierten Grundsätze teils in bundesweit gültigen Richtlinien und Empfehlungen, teils auch in Konzepten der Stadt Leipzig zu Einzelaspekten der Gestaltung festgeschrieben und weiter ausdifferenziert worden. So wurde das Prinzip der „städtebaulichen Bemessung“ bei der Aufteilung von Straßenräumen in die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen aufgenommen. Die Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG) sowie weitere Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft, z.B. zur Gestaltung von Straßen in Gewerbegebieten, enthalten eine Vielzahl weiterer Empfehlungen zu den

im damaligen Stadtentwicklungsplan behandelten Gestaltungsthemen.

Das 2006 beschlossene Planwerk Stadtraum Leipzig hat nochmals die große städtebauliche Bedeutung der bereits im Stadtentwicklungsplan benannten identitätsprägenden öffentlichen Räume der Stadt betont. Das Lichtkonzept für Leipzig hat neben Energie- und Umweltaspekten auch Gesichtspunkte der Stadtgestaltung und des Städtebaus zum Gegenstand. Zur Sicherung einer hohen Gestaltungsqualität wurden ein Materialkatalog zur Oberflächenbefestigung, ein Leuchtenkatalog sowie ein Ausstattungskatalog erarbeitet.

Das speziell für Leipzig entwickelte System für die Stromversorgung der Straßenbahn kombiniert die Anforderungen aus Fahrrad, Straßenbeleuchtung

und Lichtsignalanlagen. Für die Haltestellen von Straßenbahn und Bus wurde ein einheitliches modernes Design entwickelt. Rasengleise binden die erneuerten Trassen in landschaftlich geprägte Umgebungen ein.

Viele der Straßenräume, zu denen der Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum 2003 noch gestalterischen Handlungsbedarf anmeldete, wurden seither im Zuge von Straßenbaumaßnahmen gestalterisch aufgewertet. Dazu zählen u.a. die Eisenbahnstraße, die Jahnallee und der Ranstädter Steinweg mit der Öffnung des Elstermühlgrabens, der Bereich zwischen Angerbrücke und Lindenaauer Markt, der Grimmaische Steinweg mit dem Johannisplatz, Teilabschnitte der Lützner Straße und die Fußgängerbereiche im Zentrum, zuletzt der Brühl, der Richard-Wagner-Platz und die südliche Petersstraße.

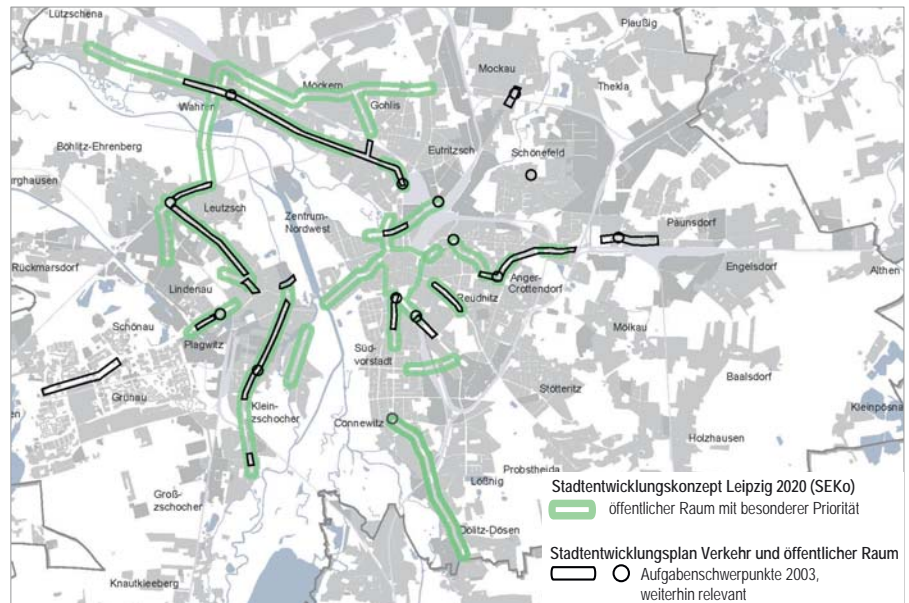
Drei Beispiele für neu gestaltete Straßen und Plätze: Eisenbahnstraße, Johannisplatz, Richard-Wagner-Platz.



Weitere Vorhaben sind in unterschiedlichen Stadien der planerischen Vorbereitung, so die Karl-Lieb-knecht-Straße, der Bayrische Platz, die Könnerritzstraße und die Georg-Schumann-Straße.

Neubaumaßnahmen im Tangentenviereck, zur Realisierung eines Mittleren Rings und im übrigen Hauptnetz, deren Gestaltung eines der zentralen Themen des Stadtentwicklungsplans von 2003 waren, sind nur noch in geringem Umfang vorgesehen, Sanierungen im Bestandsnetz gewinnen demgegenüber stark an Bedeutung (s. Kap. 5.4).

Vor diesem Hintergrund muss die Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Gestaltungsthemen nicht mehr in der gleichen Ausführlichkeit begründen und behandeln, wie noch 2003, sondern kann sich auf unter heutigen Rahmenbedingungen wesentliche Leitlinien und Grundsätze konzentrieren.



Aufgabenschwerpunkte der Straßenraumgestaltung

4.4.2 Leitlinien

Die Bedeutung der Straßen und Plätze für die Stadtgestalt und als Lebensraum muss mit ihren verkehrlichen Funktionen in Einklang gebracht werden. Das Stadtraumnetz darf nicht in „Stadtstraßen“ und „Hochleistungsstraßen“ auseinander fallen. Notwendig sind vielmehr Straßen, in denen der erforderliche Verkehr auf stadtvträgliche Weise abgewickelt wird.

Wichtige städtebauliche Ziele sind die Identität des öffentlichen Raums als Gesamtnetz und seiner Teile, die einfache Orientierung im Stadtraum sowie die soziale Brauchbarkeit und die soziale Sicherheit der öffentlichen Räume.

Wenn Straßen zusätzliche verkehrliche Funktionen übertragen werden, sollen diese nicht zu Lasten des Stadtbildes und des öffentlichen Raums als Lebensraum gehen. Umbaumaßnahmen sollen dazu genutzt werden, die Straßen ihrer stadträumlichen Funktion entsprechend in ihre Umgebung einzufügen.

In angebauten Straßen müssen Gestaltung und Flächenaufteilung in einer Abwägung zwischen städtebaulichen und verkehrlichen Zielen festgelegt und mit den Fördermöglichkeiten abgeglichen werden. Die städtebaulichen Ziele sollen mit Hilfe der „städtebaulichen Bemessung“ quantifiziert werden.

Straßenbauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen sind stets auch für eine Aufwertung der öffentlichen Räume zu nutzen, indem

Straßenbahn, Fußgänger und Radfahrer mehr Raum erhalten und die Seitenräume verbreitert, bepflanzt und von anderen Nutzungen entlastet werden, so dass Kommunikationsflächen entstehen und sich städtisches Leben in seiner differenzierten Ausformung entwickeln kann. Die Bedürfnisse von Kindern und älteren Menschen sind dabei besonders zu berücksichtigen.

Maßnahmen zur Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel, zugunsten alternativer Mobilitätsformen (z.B. CarSharing) und zur Sicherung der Barrierefreiheit sind stadtgestalterisch sensibel in den Straßenraum einzubinden.

Die Einordnung von Straßenbäumen ist ein Gestaltungsziel, das in der Abwägung mit anderen Belangen sehr hoch zu gewichten und konsequent umzusetzen ist.

Die Beleuchtung der öffentlichen Räume ist als wichtige Gestaltungsaufgabe zu begreifen. Dabei sind die Anforderungen der Wirtschaftlichkeit, der Verkehrssicherheit und der sozialen Sicherheit und gestalterische Aspekte in Einklang zu bringen.

Die Gestaltung der öffentlichen Räume wird von den anerkannten baukulturellen Ansprüchen und dem Ziel der Bewahrung des baukulturellen Erbes geleitet. Soweit Richtlinien für die Vergabe von Fördermitteln damit nicht korrespondieren, wird sich die Stadt gegenüber Förder- und Richtliniengebern für die notwendigen Änderungen einsetzen.

4.4.3 Aufgabenschwerpunkte

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept 2020 benennt im Fachkonzept Verkehr und Technische Infrastruktur öffentliche Räume mit besonderer Priorität. Dies impliziert die Notwendigkeit einer gestalterischen Aufwertung. Weiterhin bestehen einige der im Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum von 2003 benannten Aufgabenschwerpunkte, die noch nicht abgearbeitet werden konnten, weiter fort. Dies gilt insbesondere für Maßnahmen, die im Planwerk Stadtraum Leipzig identifizierte Stadträume mit hoher gestalterischer Bedeutung betreffen.

Die Karte (oben) zeigt diese Schwerpunktbereiche. Dazu gehören (ganz oder teilweise) als wichtige Magistralen die Karl-Lieb-knecht-Straße, die Georg-Schumann-Straße, die Dresdner Straße, die Wurzner Straße, die Georg-Schwarz-Straße, die Zschochersche Straße, die Dieskaustraße und die Könnerritzstraße. Auch die Straßen im Konzept der „autoarmen Innenstadt“ sowie die weitere Aufwertung des Promenadenrings als Visitenkarte der Stadt sind wichtige Gestaltungsthemen.

Im Übrigen bleibt die Verzahnung von baulichen Maßnahmen im Straßenraum, insbesondere auch von Maßnahmen zur Instandhaltung und Aufwertung der Betriebsanlagen der Straßenbahn, mit einer städtebaulichen Aufwertung der betreffenden Straßenräume und Knotenpunkte eine Daueraufgabe der Stadt- und Verkehrsplanung mit hoher Priorität.

Der Problemschwerpunkt bei der Umsetzung einer guten Gestaltung liegt heute weniger bei der Festlegung von Gestaltungszielen und -grundsätzen, zu

denen meist Konsens erreicht werden kann, sondern bei deren Durchsetzung in der Abwägung mit anderen, technisch, verkehrlich, ökologisch, wirtschaftlich oder auch förder technisch begründeten Anforderungen, die von einer Vielzahl von Aufgabenträgern in den Entwurfsprozess eingebracht werden. Wichtig ist, dass diese Anforderungen und ihre jeweilige Gewichtung im Abwägungsprozess deutlich und damit überprüfbar gemacht werden.

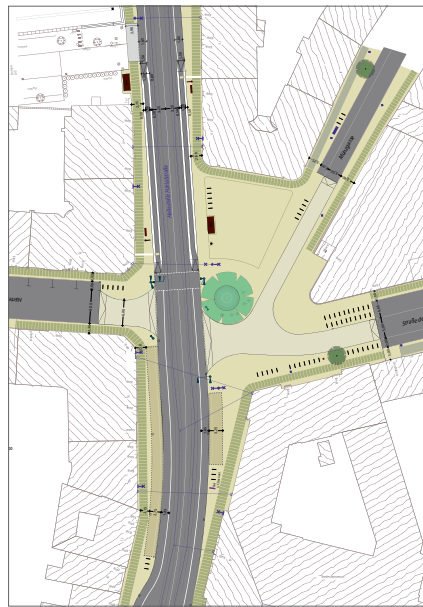
Die Zielsetzung der Sicherung von Stadtraum als Lebensraum setzt eine frühzeitige und ergebnisoffene Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger, deren Lebensräume jeweils betroffen sind, voraus. Dies gilt nicht nur für Hauptverkehrsstraßen, sondern auch für größere Vorhaben im nachgeordneten Netz. Das Beteiligungsverfahren im Vorfeld der Umgestaltung des Peterssteinwegs und der nördlichen Karl-Liebnecht-Straße hat hier Maßstäbe gesetzt. Bei Straßen- und Platzräumen von herausgehobener Bedeutung sollen besondere Verfahren zur Sicherung einer hohen Gestaltqualität beitragen.

4.4.4 Gestaltungsgundsätze

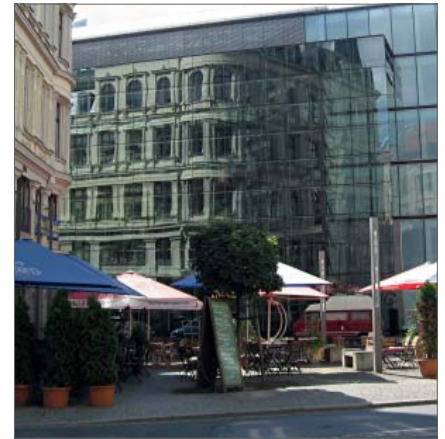
Die folgenden Grundsätze für die Gestaltung Leipziger Straßenräume beruhen auf den am Runden Tisch formulierten Leitlinien, den weiterhin relevanten Aussagen des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum von 2003 und den Differenzierungen und Ergänzungen aus den in Kap. 4.4.1 genannten neueren Regelwerken. Sie sollen bei allen gestaltwirksamen Maßnahmen im öffentlichen Raum in die Abwägung einbezogen werden.

Raumtyp und Identität

Das Netz der öffentlichen Räume in Leipzig umfasst unterschiedliche Typen von Straßen- und Platzräumen mit jeweils spezifischen Merkmalen und



Im Vorfeld der Planung für die nördliche Karl-Liebnecht-Straße und den Peterssteinweg wurden durch ein Begleitgremium Gestaltungsvarianten diskutiert, u.a. für die Platzfläche an der Münzgasse.



Identitäten: Boulevards, Stadtstraßen, Geschäfts-, Büro- und Wohnstraßen, Vorort- und Dorfstraßen, Straßen in städtischen Zwischenräumen, „grüne Straßen“ wie Alleen, Uferstraßen und Landschaftsstraßen sowie Stadtplätze, Grünplätze, Vorplätze und Verkehrsplätze.

Bei Ausbau- und Umgestaltungsmaßnahmen ist die jeweils besondere Identität des betreffenden Straßenabschnitts und seine mehr oder weniger ausgeprägte Zugehörigkeit zu einem bestimmten Raumtyp zu beachten. Merkmale, die für die Straße oder den Raumtyp charakteristisch sind, sollen erhalten, Merkmale, die ihm widersprechen, nach Möglichkeit angepasst werden. Die Identität der Raumtypen kann durch einfache und konsequent eingesetzte, wiederkehrende Gestaltungsmerkmale unterstützt werden. Merkmale, die den Raumtyp kenntlich machen können, sind die Abschnittsbildung und Gliederung des Straßenraums, die Art der Begrünung und Baumpflanzung, die Straßenausstattung und -beleuchtung sowie die Materialien.

Verknüpfungen

Die Straßen des Hauptnetzes sind an einer Vielzahl von Punkten miteinander und mit anderen Stadträumen verknüpft. Kreuzungen von Radialstraßen und Tangenten, Knoten mit besonderer Verkehrsfunktion, aber auch Verknüpfungen mit Bahnlinien und Grünverbindungen haben eine besondere Bedeutung für die Identität des Stadtraumnetzes und die Orientierung in der Stadt.

An Verknüpfungspunkten sollen die Verkehrsführung und die räumliche Situation aufeinander abgestimmt sein. Wo an solchen Punkten große Anteile des Verkehrs umgelenkt werden sollen, z.B. von Radialstraßen auf tangentielle Verbindungen, sollen die dafür gewählten verkehrsfunktionalen Lösungen durch stadtgestalterische Maßnahmen unterstützt werden. Auch vor Verknüpfungspunkten ist die lineare Kontinuität des Straßenraumes zu bewahren und die notwendige Breite der Seitenräume sicherzustellen. Wo dies zu Konflikten mit der geplanten Verkehrsabwicklung führt, sind verkehrliche Alternativen, vom

Manche Straßen in Leipzig sind noch dörflich geprägt.



Die Georg-Schwarz-Straße ist im Stadtentwicklungskonzept 2020 als Stadtraum mit hoher Priorität ausgewiesen.





Die Umgestaltung des Bayrischen Platzes sollte seine Funktion als Verkehrsplatz widerspiegeln.



An der Lützner Straße wird der Städteingang nach Lindenau durch ein besonderes Gebäude markiert.

Verzicht auf Abbiegespuren über Veränderungen der Lichtsignalsteuerung bis hin zu einer Überprüfung der Kapazitätsanforderungen zu untersuchen und in die Abwägung einzustellen.

Wo die Verkehrsfunktion auch weiterhin dominiert, kann eine bewusst darauf Bezug nehmende Gestaltung als „Verkehrsplatz“ angemessen sein. Kreisverkehrsplätze können als wichtige Orientierungspunkte im Straßennetz unter bestimmten verkehrlichen und städtebaulichen Randbedingungen eine gute Lösung für die Gestaltung von Knotenpunkten darstellen.

Eingänge, Übergänge, Brücken

Die Raumstruktur des Stadtgebietes wird geprägt durch die Übergänge zwischen Landschaft und Stadt, zwischen „inneren Landschaften“ wie der Elsteraue und umliegenden Stadtteilen, aber auch zwischen Stadtgebieten mit unterschiedlicher Struktur und Dichte. Die prägnante Ausformung solcher Übergänge kann wesentlich zur Identität der Stadt und ihrer Teile und zur Orientierung im Raumnetz

Kreisverkehrsplätze können eine stadtverträgliche Lösung sein (Industriestraße/ Erich-Zeiger-Allee).



beitragen. Städteingänge und Übergänge zwischen unterschiedlich strukturierten Teilen der Stadt sollen im Straßenraum klar erkennbar gestaltet werden, z.B. durch:

- Schaffung von „Torsituationen“,
- Wechsel des Querschnitts oder punktuelle Einengung,
- Wechsel der Bepflanzung (Dichte, Höhe, Habitus von Bäumen),
- Wechsel der Ausstattung und der Beleuchtung,
- besondere Einbauten oder Zeichen.

Brücken sollen in der Kontinuität des Straßenraums als besondere Bauwerke städtebaulich in Erscheinung treten, z.B. durch sichtbare Konstruktionselemente, Aussichtskanzeln, Brückenköpfe, Ausstattung oder Beleuchtung. Zugleich soll der Anlass für das Bauwerk (Wasserlauf, Bahn, andere Straße) erkennbar werden.

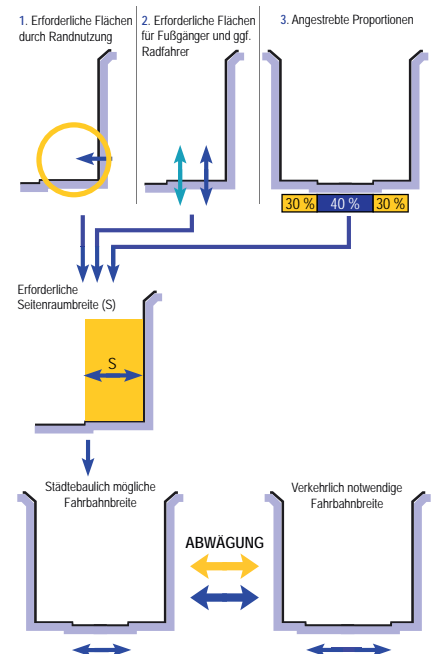
Aufteilung und Gliederung der Straßenräume

Damit alle Nutzergruppen sich wohl fühlen können, müssen Straßen nicht nur verkehrlich „funktionieren“, sondern auch ein angenehmes Umfeld für Fortbewegung und Aufenthalt bieten. Wichtigste Voraussetzung für die damit umschriebene „soziale Brauchbarkeit“, wenn auch nicht hinreichend, ist ein ausreichendes Platzangebot. Deshalb muss zwischen Fahrbahnbreite und Seitenräumen eine gerechte und transparente Abwägung stattfinden.

Um dabei den ingenieurmäßig ermittelten Abmessungen der Fahrbahn nachvollziehbar notwendige Abmessungen der Seitenräume gegenüberstellen zu können, soll das Verfahren der „städtebaulichen Bemessung“ nach RAST 06 angewandt werden. In die Bemessung der Seitenräume gehen dabei zwei Faktorenguppen ein:

- Flächenansprüche des Fußverkehrs, des Radverkehrs und der Randnutzungen (Anspruchsmaß),
- Proportionen zwischen befahrenen und nicht zu befahrenden Flächen (Proportionsmaß).

Die Flächenansprüche des Fuß- und Radverkehrs werden in den Kapiteln 5.1 und 5.2 erläutert. Zusätzlich zu den verkehrlich begründeten Maßen sind - in Abhängigkeit von der Funktion der Straße - Aufenthaltsflächen sowie Wirtschaftsflächen vor Läden und Gastronomiebetrieben von möglichst 2,0-2,5 m Breite zu berücksichtigen, außerdem ein Sicherheitsabstand zur Fahrbahn und Distanzbereiche zu Einbauten und Hindernissen sowie ggf. zwischen Gehbahn und Radweg. Baumstreifen erfordern zusätzlich 2,0 m, mindestens 1,5 m Seitenraumbreite.



Das Prinzip der städtebaulichen Bemessung nach RAST 06

Die Breiten von Seitenräumen und Fahrbahn (MIV und ÖV) sollen zueinander in einem angenehmen Verhältnis stehen: bei Straßen ohne Mittelstreifen 30 % : 40 % : 30 % (Seitenraum : Fahrbahn : Seitenraum), bei Straßen mit raumwirksamem Mittelstreifen 50 % : 50 % (Seitenraum : Fahrbahn, auf jeder Seite des Mittelstreifens). Ob dabei Parkstände und Ladeflächen der Fahrbahn oder dem Seitenraum zuzurechnen sind, ist abhängig von deren Gestaltung.

Die städtebaulich bemessene Seitenraumbreite ergibt sich aus den Flächenansprüchen der Seitenräume (Anspruchsmaß), wenn diese größer sind als das Proportionsmaß, anderenfalls gilt das Proportionsmaß.

Für Straßen des Hauptnetzes ergibt sich danach, dass die Breite der Seitenräume 4,5 m, bei Seitenräumen mit Bäumen 5,5 m (bei Stellplätzen zwischen den Bäumen 6,0 m) nicht unterschreiten sollte. In Geschäftsstraßen bzw. bei Einordnung von Radwegen sind Breitenzuschläge zu berücksichtigen.

Wo bei beengten Raumverhältnissen die Seitenräume wesentlich schmaler sind, als sich aus der städtebaulichen Bemessung ergibt, müssen unvermeidliche Abstriche in einer nachvollziehbaren Abwägung nach transparenten Kriterien auf die unterschiedlichen Nutzergruppen verteilt werden. Vorrangig ist nach Möglichkeiten zu suchen, wie Platz geschaffen werden kann, z.B. durch:

- Prüfung von Strategien zur Verkehrsvermeidung,
- Anordnung von Radverkehrsanlagen im Fahrbahnbereich (Radfahrstreifen, Schutzstreifen),
- Konzentration der Stellplätze auf einer Straßenseite,
- Umwandlung zweistreifiger Richtungsfahrbahnen in überbreite einstreifige Richtungsfahrbahnen,
- Verzicht auf einzelne Fahrstreifen, wenn der Gewinn für den Seitenraum höher zu bewerten ist, als die verkehrliche Einbuße.

Weiterhin soll auch eine Umwidmung von Fahrflächen und Stellplätzen zugunsten von Fußverkehrs- und Aufenthaltsflächen geprüft werden. In besonderen Fällen sind auch Nutzungsüberlagerungen im Sinne von Mischverkehrsflächen bzw. „Begegnungszonen“ oder „Shared Space“ in Betracht zu ziehen, um bei geringem Flächenangebot eine überzeugende Gestaltung zu erreichen.

Lindenthaler Straße mit breitem Gehweg und Baumreihen zwischen Stellplätzen.



LEIPZIGER
BÜRGERWETTBEWERB

IDEEN

FÜR DEN
STADTVERKEHR

Nr. 270
Stadtweite Idee

Dr. Christoph Waack

Magistralenplanung auch für Nebenstraßen

Mobilität und Lebensqualität in Magistralen- angrenzenden Wohngebieten wird durch eine bauplanerische Ausweitung erhöht



- Neugestaltung des Verkehrsraums auf Magistralen führt zu Problemen in angrenzenden Nebenstraßen, sorgt für Parkraumengpässen, die sich in Nebenstraßen übertragen
- Magistralenplanung muss auf Nebenstraßen ausgeweitet werden
- Einrichten von Zonen des Bewohnerparkens nach §45 Abs. 1b STVO
- Parkraumbewirtschaftung im direkt angrenzenden Bereich zu den Magistralen (ca. 50-100 m)
- Optimierung der Bereitstellung von Abstellflächen für Bewohner und Besucher
- Nebenstraßen baulich verändern (ausreichend Gehwegbreite, Rad-Parkplätze, Begrünung, Sitzmöglichkeiten, verkehrsberuhigte Zonen)




Stadt Leipzig

Ein Beispiel aus dem Ideenwettbewerb zum Thema „Gestaltung öffentlicher Räume“.

Querungsmöglichkeiten

Eine der wichtigsten Bedingungen für die soziale Brauchbarkeit städtischer Straßen ist die Möglichkeit ihrer sicheren Überquerung an möglichst vielen Stellen. Aus Sicht der Straßenraumgestaltung sind dazu folgende Empfehlungen zu beachten:

- Gitter und andere Absperrungen sind in Stadtstraßen zu vermeiden, ebenso hohe oder dichte Bepflanzungen, die Sichtverbindungen oder Querbeziehungen beeinträchtigen.
- Querungshilfen wie Gehwegvorstreckungen und Mittelinseln sollen so gestaltet und eingeordnet werden, dass sie die visuelle Linearität des Straßenraums möglichst wenig beeinträchtigen.
- Separate Gleiskörper der Straßenbahn sollen an geeigneten Stellen so befestigt werden, dass sie (bei einer Zugfolge von 5 Minuten oder seltener) auch zum Queren genutzt werden können.

Baumpflanzungen und Grün im Straßenraum

Bäume sind für die Aufenthaltsqualität im Straßenraum entscheidend: Schatten, Kühlung, Geborgenheit, Sicherheit durch Abstand vom Fahrverkehr sind unmittelbar zu spüren, dazu kommen die Wirkungen auf die Luftqualität und das Mikroklima. Die Einordnung von straßenbegleitenden Baumreihen ist deshalb eines der wichtigsten Ziele der Straßenraumgestaltung.

Baumpflanzungen sind auch in den schwierigen Fällen verkehrsreicher Stadtstraßen anzustreben. In vielen Straßenräumen mit mindestens 16 m Breite lassen sich Bäume ohne Änderung der Leistungsfähigkeit einordnen, z.B. zwischen vorhandenen Stellplätzen. Bei geringerer Breite nehmen die Probleme durch Verschattung sowie durch Konflikte mit der Randbebauung und mit Leitungstrassen zu, auch hier sind jedoch oft einseitige Baumreihen oder



Auch ein einzelner Baum wertet den Straßenraum auf.



In schmalen Straßen sind oft zumindest einseitige Baumpflanzungen möglich.



Aufenthaltsqualität durch Bäume - neu gestalteter Vorplatz am Uni-Klinikum.

zumindest Einzelbäume im Bereich von Seitenraumaufweitungen möglich. Zur Bebauung sollte ein Abstand von 4 m eingehalten werden.

In einigen Fällen setzen Baumpflanzungen eine Entlastung der Straße voraus; Entlastungspotentiale sind daraufhin zu prüfen. Bei Festlegung der Baumstandorte ist die Ausrichtung des Straßen- bzw. Platzraums zu beachten. Bei einem dichten Denkmalbestand sind Baumpflanzungen mit den Zielen des Denkmalschutzes abzustimmen. Die Wahl der Baumart soll auf den Charakter der Straße und des Quartiers sowie auf die konkret gegebenen Vegetationsbedingungen abgestimmt sein.

Wo Straßenbaumpflanzungen nicht möglich sind, sollen andere Formen einer Begrünung des Straßenraums geprüft werden, z.B. durch Ermöglichung einer Fassadenbegrünung. Auch die Wiederherstellung bzw. Neuanlage von bepflanzten Vorgartenflächen kann einen wichtigen Beitrag leisten.

Oberflächen und Ausstattung

Die Gestaltung der Oberflächen insbesondere von Seitenräumen, Platzflächen, Gehwegvorstreckungen und Multifunktionsstreifen ist ein wesentlicher Faktor für die Qualität der öffentlichen Räume. Sie soll aus den vorgesehenen Nutzungen abgeleitet werden

und unterschiedliche Funktionsbereiche verdeutlichen. Soweit historische Materialien wie die breiten Granitkrustenplatten erhalten sind, sollen diese bei Sanierungsmaßnahmen wiederverwendet werden. Im Übrigen soll bei der Auswahl von Befestigungsmaterialien und der Art ihrer Verlegung differenziert nach der stadträumlichen und Verkehrsbedeutung weiterhin an leipzig-typische Gestaltungstraditionen angeknüpft werden. Mit Ausnahme von sehr schmalen Seitenräumen gehört dazu eine Gliederung in eine mittige, fußgängerfreundlich befestigte, hinderisfreie Gehbahn und seitliche, kleinteiliger befestigte Sicherheits- bzw. Distanzstreifen, in die auch Sondernutzungen, Baumpflanzungen, Fahrradbügel und sonstige Ausstattungselemente eingeordnet werden können.

Die Ausstattung von Straßen- und Platzräumen mit festen und temporären Einbauten unterschiedlicher Zweckbestimmung und Trägerschaft ist ein wesentlicher Faktor für ihre Nutzbarkeit und Gestaltqualität. Bei vielen Ausstattungselementen sind Ausführung und Standort durch verkehrliche oder technische Notwendigkeiten festgelegt. Soweit bei der Standortbestimmung noch Spielräume bestehen, sollten diese auch unter gestalterischen Gesichtspunkten genutzt werden. Bei Elementen, die dem Aufenthalt, der Orientierung und der Information dienen, wie

Papierkörbe, Poller, Werbeanlagen, Beschilderungen, Wegweisungen, Fahrradverleih- und Car-Sharing-Terminals sowie Elektro-Ladesäulen bestehen größere Spielräume. Eine Begrenzung der Ausstattungsvielfalt sowie eine koordinierte Anordnung und Einfügung, räumliche Zusammenfassung und abgestimmte Gestaltung von Ausstattungselementen können dazu beitragen, notwendige Elemente gestalterisch einzubinden und das Stadtbild positiv zu beeinflussen. Der durch das Stadtplanungsamt zusammengestellte Katalog von funktional und gestalterisch geeigneten Ausstattungselementen ist dafür eine wichtige Grundlage.



Drei Beispiele für eine leipzigtypische Oberflächengestaltung von Gehwegen.





Der Vorplatz der Neuen Messe wird auch durch die Betriebsanlage der Straßenbahn geprägt.

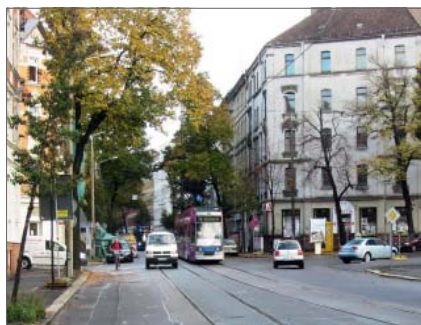
Stadtverträgliche Einordnung der öffentlichen Verkehrsmittel

Straßenbahnen prägen in Leipzig das Erscheinungsbild vieler Haupträume der Stadt. Ihre Haltestellen sind wichtige Orientierungsorte und beleben den Stadtraum. Deshalb ist die Gestaltung der Bahnkörper, Haltestellen und sonstigen Bahnanlagen besonders wichtig. Breite Magistralen, Straßen in Neubaugebieten und wichtige Umsteigehaltestellen können durch gut gestaltete technische Verkehrsanlagen geprägt werden - in solchen Fällen drückt das Verkehrsmittel dem Straßenraum seinen Stempel auf. Im Regelfall sollten sich die Betriebsanlagen jedoch einfach und unaufdringlich in den Stadtraum integrieren.

Bei der Entscheidung über die Gestaltung des Bahnkörpers und der Haltestellen sind die jeweils berührten funktionalen und gestalterischen Anforderungen zu ermitteln und abzuwägen. Dazu gehören auch die notwendigen Seitenraumbreiten, wie sie sich aus der städtebaulichen Bemessung ergeben, sowie die Art der städtebaulichen Einfügung.

Die Ausbildung des Bahnkörpers ist abhängig von den Platzverhältnissen und vom Raumtyp, dem die Straße zuzuordnen ist:

- Wenn die Gesamtbreite der Straße ausreicht, werden i.d.R. besondere Bahnkörper angelegt. In beidseitig eng angebauten Straßenkorridoren sollen dabei Höhenlage und Befestigungsart von Bahn-



körper und Fahrbahn einander so weit wie möglich entsprechen.

- In schmalen Stadtstraßen sind fahrbahnbindige Lösungen anzustreben, die einem eigenen Bahnkörper funktional gleichwertig sind, z.B. durch zeitliche Trennung der Verkehrsarten (dynamische Straßenraumfreigabe).

- Bahnkörper mit geschottertem Oberbau sind nur ausnahmsweise im unbebauten Bereich sowie in reinen Gewerbegebieten gestalterisch vertretbar. In anderen Teilen der Stadt sollten sie bei Erneuerungsmaßnahmen stadtverträglich umgebaut werden - in engen Stadtstraßen befestigt, in grüngeprägten Umgebungen als Rasengleiskörper.

Masten, Fahrdrähte, Fahrdrähtaufhängungen und sonstige technische Betriebsanlagen sollen zurückhaltend gestaltet werden. Fahrdrähte sollen von



Für Situationen, in denen die Abspannung von Gebäuden nicht möglich ist, wurde eine besondere Gestaltungslösung für die Stromversorgung der Straßenbahn entwickelt.

Einordnung der Straßenbahn:
als Rasengleis im grüngeprägten Umfeld am Völkerschlachtdenkmal, als leicht angehobener befestigter Gleiskörper in der Breiten Straße, eingepasst in die Fahrbahndecke in Stötteritz.

Gebäuden aus abgespannt werden. Wenn in städtebaulich sensiblen Bereichen auf Masten nicht verzichtet werden kann, sind die Grundsätze des für Leipzig entwickelten integrierten Konzeptes für Straßenbahn- und Stadtbeleuchtungsmasten anzuwenden.

An Haltestellen müssen die Komfortansprüche der Fahrgäste und die Anforderungen der Verkehrsbetriebe mit den städtebaulichen Anforderungen in Einklang gebracht werden. Die „normale“ Haltestelle soll sich der Charakteristik des Straßenraums unterordnen. Die für Leipzig entwickelten Regellösungen für die Haltestellengestaltung sind dafür maßgeblich. Haltestellen mit besonderer verkehrlicher oder stadträumlicher Bedeutung können eine herausgehobene Gestaltung erhalten.

Städtebaulich unproblematisch sind Haltestellen am Fahrbahnrand, ggf. vorgezogen als Haltestellenkap, sowie Haltestellen mit Zeitinsel und angehobener Fahrbahn oder Radfahrbahn. Sie kommen ohne zusätzlichen Raumbedarf aus und können auch in schmalen Straßenräumen barrierefrei und behindertengerecht angelegt werden. Haltestellenkaps sollen so angelegt werden, dass die Verschwenkung der Bordführung möglichst wenig straßenbildwirksam wird. Soweit Arkaden oder Vordächer in Haltestellennähe als Regenschutz genutzt werden können, kann auf gesonderte Wartehallen, Fahrgastunterstände oder Schutzdächer verzichtet werden.

Haltestelleninseln im Straßenraum stören oft den Raumzusammenhang. Die Störung wird noch verstärkt durch Aufbauten, Dächer, Absperrlemente oder großflächige Werbung. Diese sollen deshalb in Abwägung mit der Bedeutung des öffentlichen Verkehrsmittels so begrenzt und angeordnet werden, dass die Haltestelle einsehbar bleibt und der Raum nicht zergliedert wird. Haltestellen sind so zu bemessen und einzuordnen, dass geschlossene Baumreihen nicht unterbrochen werden müssen.

Lärmschutzwände an Bahntrassen sind gestalterisch oft problematisch. Durch Begrenzung ihrer Höhe, Geländemodellierung, Begrünung, in besonderen Situationen auch durch transparente Ausführung sollte ihre Störwirkung gemindert werden.

Soziale Sicherheit

Für ein Gefühl von sozialer Sicherheit im öffentlichen Raum sind insbesondere die Möglichkeiten sozialer Kontrolle durch nahe gelegene (Wohn-) Bebauung, Gewährung von Einblicken und Vermeidung von Sichtbarrieren und schwer einsehbaren, unbelebten „Angsträumen“ von Bedeutung. Fehlende Randbebauungen sind deshalb nach Möglichkeit zu ergänzen,



Der Vorplatz des Bundesverwaltungsgerichts mit dem freigelegten Pleißemühlgraben wird durch eine besondere Beleuchtung inszeniert.

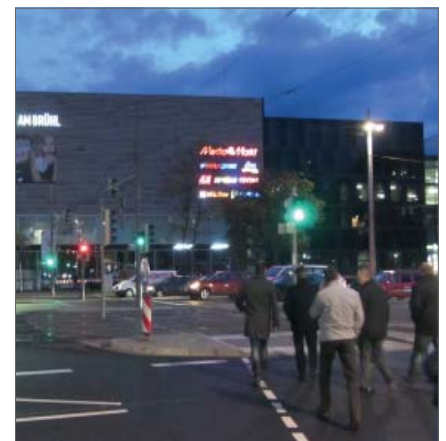
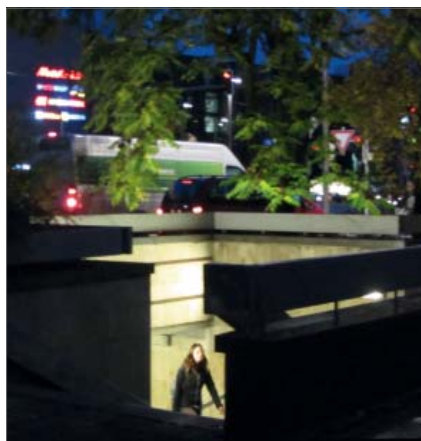
bestehende zu erhalten und zu nutzen. Hohe und dichte Strauchpflanzungen im öffentlichen Raum sind ebenso zu vermeiden wie unübersichtliche Wegeführungen. Einseitig bebaute Stadtstraßen gegenüber von Parkanlagen oder anderen Freiflächen haben oft eine besondere Qualität, können aber nachts als unangenehm empfunden werden. Sichtbezüge zwischen – ggf. abgerückten – Gehwegen und der gegenüberliegenden Bebauung sollten deshalb nicht vollständig unterbrochen werden.

Nächtliche Raumwirkung

Für das Erlebnis und die Qualität von Stadtraum als Lebensraum spielt die nächtliche Beleuchtung von Straßen, Plätzen und markanten Gebäuden eine

entscheidende Rolle. Licht kann die Verkehrssicherheit und die soziale Sicherheit verbessern, die spezifische Identität von Straßen- und Platzräumen unterstützen, besondere Aufenthaltsqualitäten schaffen und die Orientierung erleichtern. Für den angemessenen Umgang mit Licht im öffentlichen Raum gibt es neben den technischen Regelwerken, die zu beachten sind, auch das für die Stadt speziell erarbeitete Lichtkonzept, in dem neben Fragen der Sicherheit, Energieeffizienz und ökologischen Verträglichkeit auch der Aspekt der nächtlichen Raumwirkung von Straßen und Plätzen eine wesentliche Rolle spielt. Die im Rahmen des Lichtkonzepts erarbeiteten Grundlagen und Leitlinien ergänzen den vorliegenden Stadtentwicklungsplan um den Fachbeitrag Licht im öffentlichen Raum.

Am Tröndlinring wurde der Fußgängertunnel durch einen ebenerdigen und damit barrierefreien Übergang ergänzt.



4.5 Einbindung in das übergeordnete Verkehrsnetz



Parallel zur A 14 verläuft die Eisenbahn-Neubaustrecke, die das Stadtzentrum mit dem Flughafen verbindet.

4.5.1 Ausgangsbedingungen

Die Einbindung Leipzigs in das großräumige und regionale Verkehrsnetz ist Gegenstand des Bundesverkehrswegeplans, des Landesverkehrsplans Sachsen 2025 sowie anderer übergeordneter Planungen. Die Möglichkeiten der Stadt liegen hier vor allem bei einer Einflussnahme auf Planungsprozesse und in Entscheidungsgremien, an denen die Stadt beteiligt ist. Da die Erreichbarkeitsqualitäten im Luftverkehr, im Eisenbahnfern- und -regionalverkehr sowie über die Bundesfernstraßen und Staatsstraßen von großer wirtschaftlicher Bedeutung für Stadt und Region sind, formuliert der Stadtentwicklungsplan auch für diese Bereiche Leitlinien. Ein eigenständiges Konzept für das übergeordnete Verkehrsnetz liegt jedoch – anders als beim Stadtverkehr – nicht in städtischer Verantwortung und ist nicht Gegenstand dieses Stadtentwicklungsplans.

Flughafen mit Frachtzentrum und südlicher Startbahn



Luftverkehr

Der Flughafen Leipzig/Halle verfügt über zwei 3.600 m lange Start- und Landebahnen, die voneinander unabhängig genutzt werden können. Der Flughafen ist für planmäßige Passagierflüge von 5:30 Uhr bis 23:30 Uhr geöffnet. Für Frachtflugzeuge liegt eine 24-Stunden-Betriebsgenehmigung vor. Die Zahl der Fluggäste war nach einem anfangs stetigem Anstieg in den letzten Jahren leicht rückläufig und lag 2011 und 2012 bei etwa 2,3 Mio. Personen im Jahr. Kapazitäten für eine Steigerung dieses Aufkommens sind vorhanden.

Luftverkehr am Flughafen Leipzig-Halle					
	2003	2005	2007	2009	2012
Flugzeugbewegungen	40.303	37.905	50.972	60.150	64.097
Fluggäste	1.955.070	2.127.895	2.723.748	2.421.382	2.266.743
Luftfrachtaufkommen (t)	9.342	12.054	101.283	524.083	760.345

Der Flughafen ist gut über die Straße erreichbar, die S-Bahn stellt halbstündlich in rund 15 Minuten Fahrzeit die Verbindung mit der Innenstadt her. Für die Entwicklung des Flughafens ist weiterhin von Bedeutung, dass der Flughafenbahnhof auch durch Züge des Fernverkehrs angefahren wird, nach Fertigstellung der Schnellfahrstrecke Leipzig-Erfurt-Nürnberg auch durch die über diese Strecke verkehrenden ICE-Züge.

Mit Inbetriebnahme des Frachtbereichs Süd (World Cargo-Center) im Jahr 2007, des Luftfrachtumschlagbahnhofs und des Luftfrachtdrehkreuzes der DHL entwickelte sich der Flughafen Leipzig/Halle zu

einem leistungsfähigen Logistikknoten. Das Luftfrachtaufkommen nahm seit 2007 von weniger als 30.000 t auf 864.000 t im Jahr 2012 zu. Derzeit starten im Frachtverkehr wöchentlich über 300 Flüge zu rund 60 Zielen in über 30 Ländern.

Leipzig/Halle ist damit der zweitgrößte Frachtflughafen in Deutschland. Die Planungen für den Flughafen sind so ausgelegt, dass bis zu 1,75 Mio. t umgeschlagen werden können. Dazu plant die Flughafengesellschaft, die vorhandenen Abfertigungsanlagen schrittweise bedarfsgerecht auszubauen. Schwerpunktaufgabe der kommenden Jahre wird es sein, diese Infrastruktur im Sinne der Stadt und der Region optimal zu nutzen.

Der Flughafen Leipzig-Halle ist halbstündlich in wenigen Minuten mit der S-Bahn erreichbar.





Am Hauptbahnhof treffen sich Regional- und Fernverkehr.

Eisenbahnfernverkehr

Im Bahnnetz wurde bis 2006 die Verbindung zwischen Leipzig und Berlin für 200 km/h ausgebaut, die Hauptstadt ist jetzt in einer guten Stunde erreichbar. Mit Fertigstellung der Schnellfahrstrecke Leipzig/Halle-Erfurt-Nürnberg bis Erfurt 2015 und bis Nürnberg 2017 wird sich die Bedienung des Knotens Leipzig im Eisenbahnfernverkehr nochmals maßgeblich verändern.

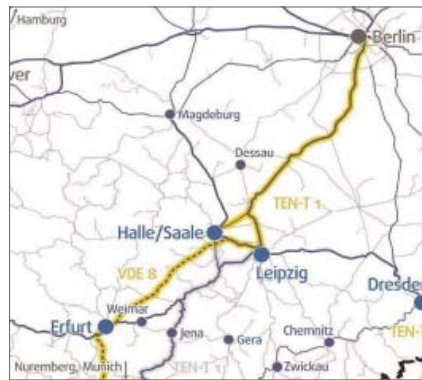
Nach gegenwärtigem Planungsstand sind folgende Verbindungen vorgesehen:

- zweistündliche Direktverbindung nach München
- zweistündliche Umsteigeverbindung (in Erfurt) nach München
- stündliche Direktverbindung nach Berlin, Dresden, Hannover und Frankfurt
- ggf. Einzelverbindungen durch das Saaletal.

In einigen Relationen werden erhebliche Fahrzeitgewinne erreicht, z.B.

- Leipzig – München: 3:10h (-1:30h)
- Leipzig – Frankfurt: 3:00h (-0:30h)

Im Bundesverkehrswegeplan von 2003 sind außerdem die Ausbaustrecke Leipzig – Dresden, die Ausbaustrecke Leipzig – Plauen – Nürnberg und der Ausbau des Knotens Halle/Leipzig enthalten. Auf der Bahnstrecke nach Dresden ist der Abschnitt bis Riesa für Tempo 200 fertig gestellt, weitere Abschnitte zwischen Riesa und Dresden sind im Bau oder wurden auf Tempo 160 teil-ausgebaut. Auf der so genannten Sachsen-Franken-Magistrale über Plauen sind nach Ertüchtigung für Neigetechnik-Fahrzeuge noch Elektrifizierungslücken zu schließen.



konkrete Interventionen seitens der Stadt im Einzelfall Verbesserungen erreicht oder Verschlechterungen abgewendet werden.

Der Dialog mit der Fernverkehrssparte der Bahn ist zur Wahrung der städtischen Interessen deshalb aufrecht zu erhalten. Ziele dabei sind die Stärkung des Taktknotens Leipzig durch Führung der Hauptverkehrsströme über diesen Nachfrageschwerpunkt, auch in den Abendstunden, durch Wiederaufnahme von „Interregio“-Verbindungen über mittlere Distanzen, sowie die Optimierung der Integration mit dem Nahverkehr zur Gewährleistung durchgehender Reiseketten für Fahrgäste aus Stadt und Region.

Fernbusverkehr

Neue Infrastrukturanforderungen zeichnen sich aufgrund der Liberalisierung des Fernbusverkehrs ab. Die Abfahrtsstelle in der Goethestraße am Hauptbahnhof kommt an ihre Grenze. Leipzig bietet sich als Standort für die Entwicklung eines mitteldeutschen Fernbusknotens an, der einer entsprechenden Verknüpfung mit anderen Angeboten des Fern-, Regional- und Stadtverkehrs bedarf.

Fernbusse bedienen ein wachsendes Marktsegment.



Bei der kommenden Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans wird sich das Land Sachsen beim Bund dafür einsetzen, dass der bedarfsgerechte Ausbau und die durchgängige Elektrifizierung der Bahnstrecke Leipzig-Chernitz (über Bad Lausick) in den Bedarfsplan aufgenommen wird, um hochwertige Angebote für den Fernverkehr und zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr zu ermöglichen (Landesverkehrsplan Sachsen 2025).

Wie sich bei der Frage des Stundentakts auf der Strecke Leipzig – Berlin gezeigt hat, die zeitweise in Frage gestellt war, können durch kritische Begleitung von Planungen der Bahn und nötigenfalls



Foto: Dierik Schäfer

Hinsichtlich Lage, Dimensionierung, Ausgestaltung und Finanzierung eines solchen Fernbusnotens sind noch Untersuchungen durchzuführen.

Fernstraßen

Der sechsstreifige Ausbau der Autobahnen A 9 und A 14 mit der Optimierung der Verkehrsbeziehungen am Schkeuditzer Kreuz ist weitgehend abgeschlossen. Die Weiterführung bis zum Autobahndreieck Parthenaue ist als „vordringlicher Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Der Autobahnring um Leipzig wurde mit Fertigstellung der A 38 im Jahr 2006 geschlossen. Der Durchgangsverkehr, insbesondere von Lkw durch das Stadtgebiet konnte dadurch bereits deutlich reduziert werden und stellt

Die Autobahn Leipzig-Chemnitz ist bereits zu großen Teilen fertiggestellt.



Grafik: Landesverkehrsplan Sachsen 2025, aktualisiert



Foto: Leppus

Die A 38 schließt den Autobahnring um Leipzig im Süden.

heute kein schwerwiegendes Problem mehr dar. Weitere Minderungspotentiale durch Maßnahmen der Verkehrslenkung werden geprüft, z.B. durch ein großräumiges Routenkonzept für den Schwerlastverkehr, verbesserte Wegweisung an den Autobahnen oder Einschränkungen für den Lkw-Verkehr auf Straßen innerhalb des Autobahnringes.

Als Maßnahme zur Verbesserung der Fernerreichbarkeit von Leipzig und zur Stärkung der „Metropolregion Mitteldeutschland“ ist der Weiterbau der bis Borna bereits fertiggestellten Autobahn A 72 aus Richtung Chemnitz bis zur A 38 als vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan enthalten. 2013 wurde mit dem Bau des vorletzten Abschnitts zwischen Borna und Rötha begonnen und das Planfeststellungsverfahren für die letzte Teilstrecke bis zur A 38 durchgeführt. Der im Bundesverkehrswegeplan als „weiterer Bedarf“ enthaltene Ausbau der Weiterführung bis zur Richard-Lehmann-Straße im Autobahnstandard liegt nicht im Interesse der Stadt, da er dazu führen könnte, dass Fernverkehr wieder die „Abkürzung“ durch das Stadtgebiet nehmen würde.

Für Teilabschnitte der Bundesstraße B 87 über Torgau in Richtung Frankfurt/Oder, deren Ausbau ebenfalls im Bundesverkehrswegeplan enthalten ist und durch das Land Unterstützung findet, wird ein Raumordnungsverfahren durchgeführt, an dem Leipzig beteiligt ist. Die Erreichbarkeit Leipzigs insbesondere für den zunehmenden Austausch mit den osteuropäischen Ländern würde sich dadurch verbessern. Für den Abschnitt zwischen Leipzig und Eilenburg ist die Trassenlage und damit der Eingriff in Siedlungen und Landschaft noch zu klären.

Regionale Verkehrsbeziehungen

Die bedarfsgerechte Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Region ist eine wesentliche Voraussetzung für die regionale Wirtschaftskraft und die Funktion Leipzigs als Oberzentrum und somit gemeinsame Aufgabe der Stadt Leipzig und der Kommunen des Umlandes, die in diesem Handlungsfeld eng zusammenarbeiten müssen. Der Verkehrsverbund, das neue S-Bahn-Netz und die ergänzenden Angebote des Eisenbahn-

Regionalbusse verbinden Leipzig mit umliegenden Mittelzentren, zu denen keine direkte Bahnverbindung besteht.





Die Maximilianallee verknüpft als B2 das innere Stadtgebiet mit der Messe und dem großräumigen Straßennetz.

Regionalverkehrs und des Regionalbusverkehrs bieten eine gute Grundlage für die Befriedigung dieser Verkehrsnachfrage.

Durch schrittweise, am Bedarf orientierte Verbesserungen der Bedienungstakte der öffentlichen Verkehrsmittel, durch Sicherung hochwertiger Busverbindungen zwischen der Stadt und dem Umland außerhalb der Korridore des S-Bahn-Netzes, durch Park+Ride- sowie Bike+Ride-Angebote an Bahnstationen des Umlandes und durch grenzübergreifende Radschnellwege können große Teile des Pendlerverkehrs auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gelenkt und die Stadtstraßen entsprechend entlastet werden.

Gemeinsame Aktivitäten eines interkommunal organisierten Mobilitätsmanagements können ebenfalls zu einer Entlastung des städtischen Straßennetzes beitragen. Die Einführungsphase des neuen S-Bahn-Netzes, das die Erreichbarkeit Leipzigs aus der Region grundlegend verbessert, ist ein sinnvoller Ansatzpunkt für eine entsprechende Marketingkampagne.

4.5.2 Leitlinien

Die Stadt Leipzig unterstützt Bemühungen, den Flughafen als Wirtschaftsfaktor zu stärken und setzt sich für eine Konsolidierung als mitteldeutsche Logistikkreuzung ein. Gleichzeitig gilt es, den Lärmschutz zu optimieren. Bei der An- und Abreise sollen die umweltfreundlichen Verkehrsmittel ihre Anteile vergrößern. Die Stadt setzt sich für eine verbesserte Anbindung an den Fern- und Regionalverkehr der Bahn ein.

Die Anschlüsse der Wirtschaftsregion an die großräumigen Ost-West- und Nord-Süd-Relationen im deutschen und europäischen Eisenbahnnetz sind weiter auszubauen.

Der Leipziger Hauptbahnhof ist als mitteldeutscher Fernverkehrsknoten zu stärken. Direktverbindungen sollen stündlich in Richtung Berlin, Dresden, Nürnberg, Frankfurt und Hannover angeboten werden. Ergänzt werden sollte dieses Angebot in Richtung Süden durch den City-Tunnel, soweit dies ohne Beeinträchtigung des

S-Bahnverkehrs möglich ist. Ein Abhängen des Hauptbahnhofs vom Fernverkehr in der Relation Erfurt - Berlin über die so genannte Nordkurve wird durch die Stadt Leipzig abgelehnt. Am Hauptbahnhof soll geprüft werden, ob ein mitteldeutscher Fernbusknoten entwickelt werden kann. Die Stadt Leipzig wird sich für die Schaffung der dafür notwendigen Infrastruktur einsetzen.

Der sechsstreifige Ausbau der A 14 im Nordosten der Stadt und die A 72 von der A 38 nach Chemnitz sind zügig fertig zu stellen.

Die Funktion und Bedeutung Leipzigs als Oberzentrum in der Region ist durch den Ausbau des S-Bahn- und Regionalbahnnetzes, durch ein ergänzendes regionales Bussystem und durch Beseitigung von Engpässen im regionalen Straßennetz weiter zu stärken. Die Stadt Leipzig wird sich weiterhin für eine angemessene ÖPNV-Anbindung der umliegenden Mittelzentren einsetzen. Der regionalen Verflechtung, der Steuerung des Wirtschaftsverkehrs und der Pendlerströme, der Schaffung von P+R und B+R-Stellplätzen sowie der Kooperation mit den Nachbargemeinden gilt besonderes Augenmerk.

Die Beeinträchtigung von Stadtteil- und Ortszentren, Wohngebieten und Nahverkehrskorridoren durch überregionale und regionale Verkehrsströme ist durch geeignete Maßnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl, der Verkehrslenkung und des Infrastrukturausbaus soweit wie möglich zu reduzieren.

Im Rahmen des Tourismus- und Stadtmarketing ist auch im Freizeit- und touristischen Verkehr auf eine stärkere Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes hinzuwirken. Die Einbindung Leipzigs in das Radfernwegenetz ist zu verbessern.



Foto: Der Reichsbahner

5. Leitlinien für einzelne Verkehrsarten

5.1 Fußverkehr



Der barrierefreie ebenerdige Übergang über den Promenadenring am Hauptbahnhof wird intensiv genutzt.

5.1.1 Ausgangsbedingungen

Leipzig weist aufgrund seiner kompakten und durchmischten Siedlungsstruktur, großzügig dimensionierter Straßenräume in den gründerzeitlichen Wohngebieten sowie eines gut ausgebauten autofreien Wegenetzes in den großen Neubaugebieten gute Ausgangsbedingungen für den Fußverkehr auf und zählt im Städtevergleich weiterhin zu den Fußgängerstädten. Das kompakte Stadtzentrum mit seinen autoarmen bzw. autofreien Straßen und Passagen ist ausgesprochen fußgängerfreundlich.

Dennoch ist der Anteil der Fußwege an der Gesamtmobilität in Leipzig – wie in anderen Städten auch – nach der Wende stark zurückgegangen, von 39,5% aller Wege 1991 auf 26,3% im Jahr 2003. Gründe dafür waren die Entwicklung der Motorisierung, die zunehmende Fahrradnutzung sowie weitere Wege durch stärkere Konzentration wichtiger Zielorte des Verkehrs und Suburbanisierung von Wohn-, Arbeits- und Einkaufsstätten. Seit 2003 war jedoch wieder ein leichter Anstieg zu verzeichnen, auf 27,3% im Jahr 2008 (30,4% im Leipziger Binnenverkehr). Als Gründe für diese Trendumkehr sind die Konzentration auf die Innenentwicklung mit ihren kürzeren Wegen, der demografische Wandel und die steigenden Kosten des motorisierten Verkehrs anzunehmen. Hinzu kommen auch veränderte Lebensstile und ein zunehmendes Gesundheitsbewusstsein in der Bevölkerung.

Die Bedeutung durchmischter Stadtstrukturen mit kurzen Wegen zeigt sich auch darin, dass der Anteil des Fußverkehrs in der Innenstadt und den angrenzenden Stadtteilen bis etwa zum Tangentenviereck mit 42% aller Wege fast dreimal so hoch ist, wie in

den Außen- und Siedlungsgebieten (15%). Der demografische Wandel spielt insofern eine Rolle, als der Anteil der Fußwege bei den 65-74-jährigen mit 38% und bei der stark wachsenden Gruppe der über 74-jährigen mit 53% weit über dem Durchschnitt der Stadt liegt. Bei den Verkehrszwecken der zu Fuß zurückgelegten Wege dominieren Freizeit und Einkauf, gefolgt von Schule und Ausbildung; der Weg zum Arbeitsplatz spielt eine eher geringe Rolle.

Ziel/ Zweck	zu Fuß
Eigener Arbeitsplatz	8,1 %
Schule/Ausbildung/Kindereintr.	25,2 %
Einkauf/Versorgung	35,2 %
Freizeit	36,5 %
Anderer Zweck	10,1 %
Eigene Wohnung	28,0 %

Anteil der Fußwege nach Wegezweck (SrV)

Die Bedeutung des Fußverkehrs für eine stadt-, sozial- und umweltverträgliche, gesunde, sichere und ökonomisch effiziente Bedienung der Mobilitätsbedürfnisse der Stadt ist inzwischen unbestritten. Dennoch ist die Informations- und Datenbasis zum Fußverkehr erheblich schmaler, als für die anderen Verkehrsarten. Die Analyse der Bestandssituation, die für das 1997 erarbeitete „Konzept für den Fußgängerverkehr in Leipzig“ zusammengestellt worden war, bedarf der Aktualisierung. Trotz vielfältiger Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen des Fußverkehrs sind weiterhin Mängel festzustellen (z.B. zu geringe Gehwegbreiten, zu große Abstände

zwischen gesicherten Querungsstellen, lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, Hindernisse und Barrieren), für eine Quantifizierung bedarf es jedoch einer erneuten Analyse.

Fußgängerzählungen liegen punktuell vor, wo sie z.B. für die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs benötigt werden. Eine systematische Erfassung, wie sie für den Kfz-Verkehr üblich ist, erfolgt nicht, da Maßnahmen i.d.R. als Angebotsplanungen konzipiert und nur in seltenen Ausnahmefällen nach dem Fußgängererfahrungsbemessen werden. In den Fußgängerzonen der Innenstadt (Petersstraße, Grimmische Straße) werden Spitzenwerte von 5.300 bzw. 4.300 Passanten an einem durchschnittlichen Samstag und 3.300 an einem Dienstag erreicht.

In den Fußgängerzonen der Innenstadt werden in den Spitzenstunden 5.000 Passanten und mehr gezählt.



Bisherige Maßnahmen

Fußgängerfreundliche Wege

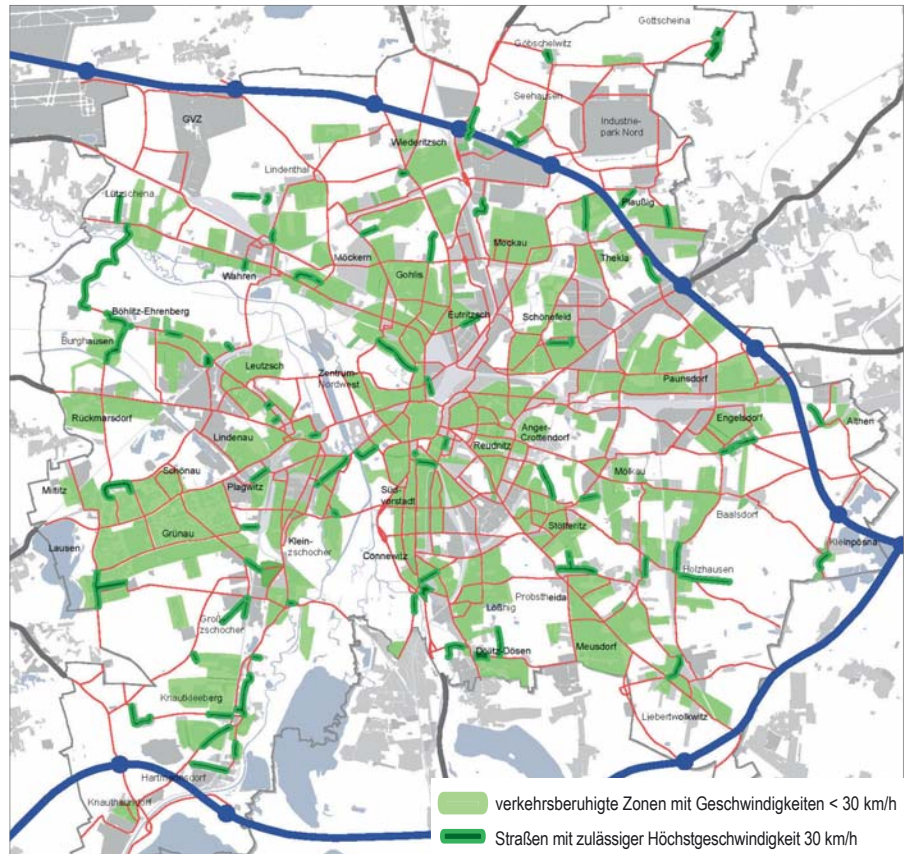
Die Festlegungen des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum von 2003 zur Breite der Gehwege sind Grundlage der Straßenplanung. Wo sich im Zuge von Straßenbaumaßnahmen die Gelegenheit bot, wurden schmale Gehwege verbreitert (z.B. im Grimmaischen Steinweg und in der Prager Straße). Straßenneubauten wie die Semmelweisbrücke erhielten großzügig breite Seitenräume. Trotz fortschreitender Sanierungsmaßnahmen haben viele ältere Gehwege noch einen unzureichenden Standard, was Breite, Hindernisfreiheit, Oberflächenbeschaffenheit und Bordabsenkungen betrifft.

Im äußeren Stadtraum wurden fehlende Gehwege bzw. Geh- und Radwege an anbaufreien Außerortsstraßen ergänzt (z.B. an der Miltitzer Straße, der Molkauer Straße, der Alten Seehausener Straße und der Engelsdorfer Straße). Weiterhin wurden straßenunabhängige Gehwege neu angelegt bzw. saniert (z.B. am frei gelegten Elstermühlgraben, auf früheren Industriegleisen in Plagwitz und auf dem Gelände des ehemaligen Eilenburger Bahnhofs). Durch Rekonstruktion von Fußgängerbrücken wurden wichtige Fußwegeverbindungen gesichert (z.B. Schreiberbrücke, Heilige Brücke, Peterssteg).

Querungshilfen

Zur Erleichterung der Überquerung von Hauptverkehrsstraßen, insbesondere auch zur Schulwegsicherung, wurden an vielen Stellen der Stadt Mittelinseln angelegt oder die Sichtverhältnisse durch erweiterte Seitenräume („Gehwegnasen“) verbessert. An Knotenpunkten wurde die Sicherheit des Fußverkehrs durch Lichtsignalanlagen und deutliche Fortmarkierungen verbessert. Eine Erleichterung für den Fußverkehr stellen auch die neuen ebenerdigen und somit barrierefreien Querungen des Promena-

Der Grimmaische Steinweg erhielt verbreiterte Gehwege.



Bereiche und einzelne Straßen mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h oder geringer, Stand März 2014

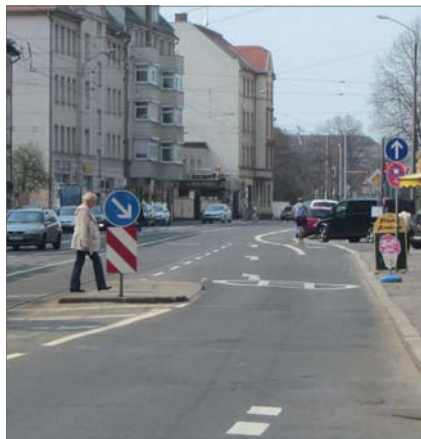
denrings dar, die teilweise Fußgängertunnel und -brücken ersetzen, teils bisher nicht vorhandene direkte Wegebeziehungen ermöglichen.

Verkehrsberuhigung

Bereits 2003 war in den meisten Wohngebieten abseits der Hauptverkehrsstraßen flächendeckend Tempo 30 (oder weniger) angeordnet; noch bestehende Umsetzungsdefizite wurden inzwischen weit-

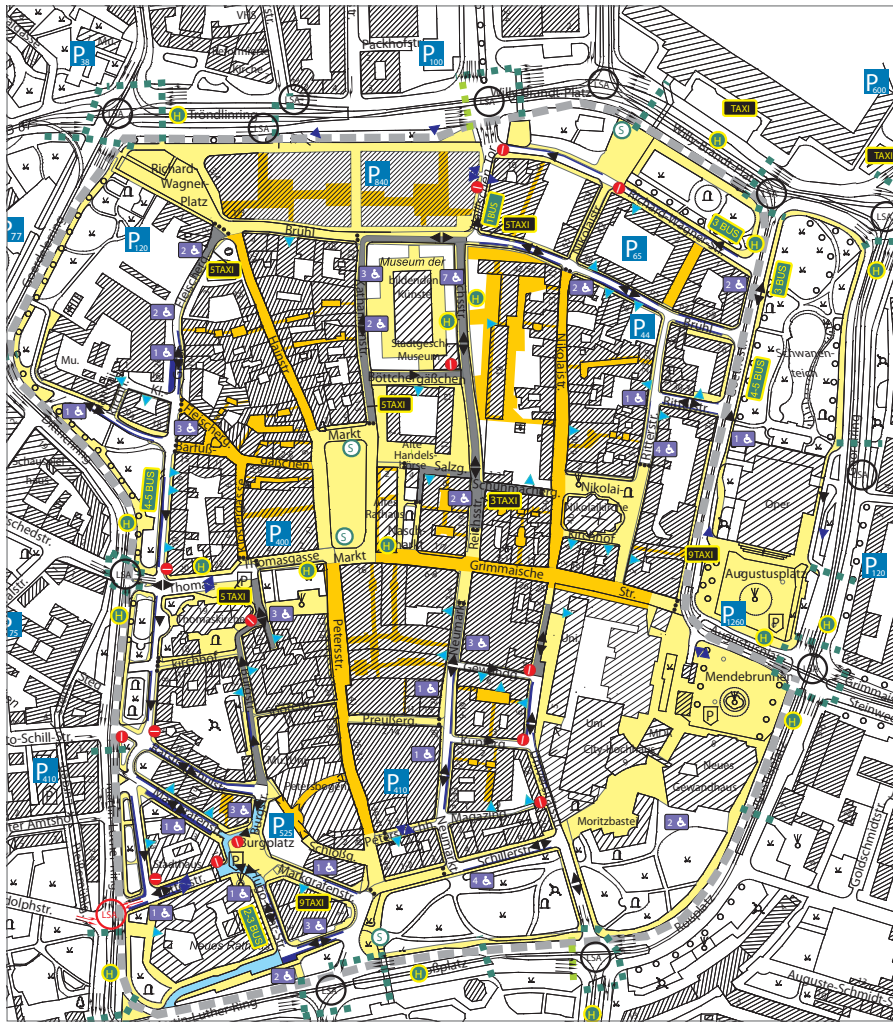
gehend behoben. In einigen Wohngebieten sowie in Innenstadtstraßen mit besonders starkem Fußverkehr wurden verkehrsberuhigte Bereiche bzw. Fußgängerzonen eingerichtet oder erweitert. In einigen Stadtteilzentren wurden durch Entlastung vom Durchgangsverkehr gewonnene Spielräume für eine fußgängerfreundliche Umgestaltung genutzt (z.B. Eisenbahnstraße, Lindenauer Markt).

Eine Mittelinsel erleichtert die Querung der Georg-Schumann-Straße.



Die erneuerte Schreiberbrücke stellt eine Fußgänger-Verbindung zum Sportforum her.





Legende

- Straße mit Fahrrichtungsanzeige
- Polleranlage (Durchfahrt gesperrt 11 - 5 Uhr)
- Einfahrt gesperrt für Kfz (Radfahrer frei)
- Gesperrte Straße (V260) Anlieger frei
- Fußgängerbereiche Radfahrer frei (Schrittempo) oder Gehbahnen
- Passagen, Durchgänge und Fußgängerzonen mit Einschränkungen für den Radverkehr
- Verkehrsberuhigter Bereich

Öffentlicher Personenverkehr

- Straßenbahn mit Haltestelle
- S-Bahn-Station
- Ringquerung (Bestand /neu)
- Lichtsignalanlage (Bestand/neu)

Stellplatzanlagen

- Zufahrt zu öffentlichen Tiefgaragen/ Parkhäuser
- Zufahrt zu privaten Stellplatzanlagen

Stellplätze im Straßenraum

- Parkhäuser, Tiefgaragen und Parkplätze mit Anzahl Stellplätze
- Parken mit Parkscheibe/ Parkscheinautomat
- Begrenzung autoarme Innenstadt

Dezernat für Stadtentwicklung und Bau
 Stadt Leipzig - Verkehrs- und Tiefbauamt
 Stand: Dezember 2008

Konzept autoarme Innenstadt – Verkehrsorganisation

Fußgängerüberwege über den Promenadenring verbessern die Erreichbarkeit der Innenstadt (Wilhelm-Leuschner-Platz).



Autoarme Innenstadt

In der Innenstadt wird durch das zuletzt 2008 überarbeitete Konzept der „autoarmen Innenstadt“ (Ratsbeschluss vom 17.12.2008) den Fußgängern generell Vorrang eingeräumt. Fußgänger sollen sich auf den Hauptachsen Hainstraße - Markt - Petersstraße und Thomasgasse - Markt - Grimmische Straße sowie in der Nikolaistraße zwischen 11 Uhr und 20 Uhr ungehindert vom Lieferverkehr und vom Radverkehr bewegen können. Einige kleinere Straßen und Gassen mit starkem Fußgängeraufkommen wurden ebenfalls in die Fußgängerzone einbezogen. Im Bereich Barfußgäßchen – Kleine Fleischergasse – Klostersgasse ist aufgrund der ganzjährig intensiven Aufenthaltsnutzung das Radfahren nicht erlaubt. Kfz-Durchgangsverkehr durch die Innenstadt wird durch ein Schleifensystem, unterstützt durch Polleranlagen, unterbunden. Die Innenstadtstraßen werden nach den Festlegungen im „Strategischen Konzept für den öffentlichen Raum des Stadtzentrums“ von 2007 nach und nach fußgängerfreundlich umgestaltet. Die Umsetzung des Konzepts ist weit vorangeschritten, weitere Maßnahmen sind in Vorbereitung.

5.1.2 Ziele und Leitlinien

Der Fußverkehr ist durch Sicherung ausreichend breiter und gut begehbarer Gehwege, qualitativ-vollen Ausbau des straßenunabhängigen Fußwegenetzes, Abbau von Barrieren sowie durch Verkehrsberuhigung der Wohngebiete und durch Anlage und Erweiterung von fußgängerfreundlich gestalteten Bereichen im Stadtzentrum und in den Stadtteil- und Wohngebietszentren besonders zu fördern.

Das städtische Fußverkehrskonzept aus dem Jahr 1997 ist auf der Grundlage einer sorgfältigen Analyse des Ist-Zustandes fortzuschreiben. Insbesondere soll dabei ein funktional differenziertes engmaschiges Wegenetz entwickelt werden.

Für eine sichere, ebenerdige und möglichst umwegfreie Querung von Hauptverkehrsstraßen, nicht nur an Knotenpunkten, sind je nach örtlicher Situation Lichtzeichenanlagen, Fußgängerüberwege oder andere Querungshilfen einzurichten. Auch die Gestaltung des Bahnkörpers, Bordabsenkungen und eine Führung der Kraftfahrzeuge im Pulk können einen Beitrag leisten.

Bei der Planung und Schaltung von Lichtsignalanlagen sind die Belange des Fußverkehrs (Lage der Fußgängerfurt, Umlaufzeit, Freigabezeiten) in der Abwägung gleichwertig zu berücksichtigen.

Radverkehr und Fußverkehr sind nach Möglichkeit zu entflechten. Ausgenommen davon sind Straßen und Plätze, die als verkehrsberuhigte Bereiche oder für eine Nutzung nach dem Prinzip „Shared Space“ vorgesehen sind.

Grundstücksein- und Ausfahrten sind so zu gestalten, dass der Vorrang der Fußgänger deutlich wird.

Behinderungen des Fußverkehrs durch den ruhenden Kfz-Verkehr sind abzubauen. Verstöße gegen die Parkdisziplin, insbesondere das Gehwegparken und das Parken in Einmündungsbereichen und an Querungsstellen sind konsequent zu ahnden.

Der städtische Winterdienst ist so durchzuführen, dass Fußgänger, auch wenn sie in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, im Winter mobil bleiben können.

In stark frequentierten öffentlichen Räumen sind in angemessenen Abständen zum Ausruhen geeignete Sitzgelegenheiten anzubieten.

5.1.3 Konzept

Fußverkehrskonzept

Das „Konzept für den Fußverkehr in Leipzig“ von 1997 ist fortzuschreiben, unter der Prämisse des Umweltqualitätsziels, das Zu-Fuß-Gehen so sicher und attraktiv zu machen, dass der für Leipzig typische Fußwegeanteil auf hohem Niveau gehalten wird (fast 30 % im Binnenverkehr). Die Bürgerinnen und Bürger sind – besonders auf Stadtteilebene – in die Erarbeitung des Konzepts einzubeziehen.

Grundlagenermittlung

Zur Begründung von Maßnahmen der Fußverkehrsförderung, zur Festlegung von Prioritäten und zur Erfolgskontrolle, aber auch zur Ermittlung langfristiger Trends sowie tageszeitlicher und saisonaler Schwankungen sind räumlich differenzierte Fußverkehrszählungen erforderlich, die zum regelmäßigen Bestandteil der Straßenverkehrszählungen werden sollen. Im Fußverkehrskonzept wird erarbeitet, wie die Verkehrszählungen entsprechend ergänzt werden können und wo Prioritäten zu setzen sind.

Für die Qualifizierung von Maßnahmen, die Beseitigung von Mängeln und die Begründung von Prioritäten sind gesicherte Grundlagen für die Einschätzung von Qualitäten und Schwachstellen der Fußverkehrsinfrastruktur notwendig (z.B. Engstellen, Barrieren und Hindernisse, schadhafte Oberflächen, Umwege, Sicherheitsmängel, fußgängerunfreundliche Ampelschaltungen, schlechte Haltestellen-Erreichbarkeit, Behinderungen durch parkende Fahrzeuge...). Im Rahmen des Fußverkehrskonzepts soll ein Einstieg in ein solches „Fußverkehrs-Audit“ entwickelt werden. Aufgrund des Umfangs der Aufgabe sind dabei Möglichkeiten einer kollektiven Erarbeitung unter Einbindung verschiedener Aufgabenträger, Interessengruppen und ortskundiger Bewohner zu suchen.

Netzplanung für den Fußverkehr

Die flächendeckende Verfügbarkeit von zusammenhängenden, direkten, komfortablen und attraktiven Verbindungen bietet einen Anreiz, Wege im Alltag und in der Freizeit zu Fuß zurückzulegen. Wichtige Kriterien sind die Vermeidung von Umwegen, die gute Begehbarkeit zu allen Tages- und Jahreszeiten, die Freiheit von Schädstellen, Engpässen und Hindernissen, und nicht zuletzt eine attraktive Gestaltung.

Fußverkehr ist umwegempfindlich und schwer zu bündeln. Grundsätzlich sollen deshalb alle Wege in der Stadt fußgängerfreundlich sein. Für die Begründung von Maßnahmen und Prioritäten sowie für die Öffentlichkeitsarbeit ist es dennoch sinnvoll, Routen und Netze zu konzipieren, die für den Fußverkehr von

herausgehobener Bedeutung sind und einen festzulegenden Qualitätsstandard erreichen sollen. In diesem Sinne ist im Fußverkehrskonzept ein Hauptfußwegenetz zu definieren, das dann auf Stadtteilebene engmaschig ausgefüllt werden kann. Dabei sind unterschiedliche Wegezwecke und unterschiedliche Zielgruppen zu berücksichtigen. Auf den Routen sind Qualitätsmängel zu erfassen und Prioritäten für ihre Beseitigung zu begründen. Besondere Aufmerksamkeit ist der Gestaltung von Konfliktpunkten mit dem Kfz-Verkehr und der Verknüpfung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu widmen.

Städtebauliche Projekte der Gebietsentwicklung sollen dafür genutzt werden, das Netz fußgängerfreundlicher Verbindungen in der für Leipzig typischen Netzdichte weiter zu entwickeln. Möglichkeiten der Überwindung großräumig wirksamer Barrieren sind zu prüfen. Autofreie Querverbindungen, Durchgänge und Passagen sind als wichtige Elemente des Fußverkehrsnetzes zu erhalten und barrierefrei zu gestalten.

Auch Fußgänger benötigen Hilfen, um sich in der Stadt zurechtzufinden und neue Wege kennen zu lernen. Dies gilt besonders für touristische Ziele und Freizeitwege. Die Verwaltung wird deshalb die Erarbeitung von Fußgängerstadtplänen unterstützen, indem sie ihr Wissen über Fußwegeverbindungen und -planungen zur Verfügung stellt. Das Fußgänger-Leitsystem für den erweiterten Innenstadtbereich (einschließlich Zoo und Sportforum) wird weiterhin aktuell gehalten und bei Bedarf ergänzt, z.B. durch Hinweise auf wichtige Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel.

Eine aktuell gehaltene Wegweisung hilft insbesondere ortsfremden Fußgängern bei der Orientierung im Stadtzentrum.



Fußgängerfreundliche Gehwege

Ausreichende Seitenraumbreiten

Bei allen Neubau-, Ausbau- und Umbaumaßnahmen im Straßennetz ist der Stand der Technik zu beachten, wie er u.a. in den Richtlinien für Stadtstraßen (RASt 2006) und in den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA, 2002) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen niedergelegt ist. Gehwege sollen breit genug sein, um ein bequemes Fortkommen zu ermöglichen. Als maßgeblicher Bemessungsfall gilt in Straßen mit mehr als geringfügigem Fußverkehr ein störungsfreies Gehen von einem Fußgängerpaar und einem einzelnen entgegenkommenden Fußgänger (2,5-3 m), in Geschäftsstraßen der Begegnungsfall zweier entgegenkommender Fußgängerpaare (3,5 m). Zum Fahrverkehr hin ist zusätzlich ein Sicherheitsstreifen (0,5 m) zu berücksichtigen. Dabei sind jedoch immer die städtebaulichen Gegebenheiten zu beachten.

Neben diesen verkehrlich begründeten Maßen für die von Hindernissen freie Breite des Gehbereichs sind die gestalterischen Anforderungen zur städtebaulichen Bemessung der Seitenräume sowie zur Einordnung von Bäumen zu berücksichtigen (u.a. Breitenzuschläge für Geschäftsauslagen, Außengastronomie, Aufenthaltsbereiche usw. Großzügigere Breiten in vorhandenen bzw. historischen Straßen sollen erhalten bzw. nach Möglichkeit wiederhergestellt werden.

In vielen Fällen konkurrieren wünschenswerte Gehwegbreiten mit anderen Verkehrsarten um den knappen Straßenraum. Grundsätzlich soll jedoch eine freie Mindestbreite von 2,5 m, in Straßen mit wenig regelmäßigem Fußverkehr und an punktuellen Engpässen von 2,0 m nicht unterschritten werden. Eine Unterschreitung des Mindestmaßes von 2,5 m

bedarf in jedem Fall einer sorgfältigen Abwägung der Fußverkehrsbelange mit anderen Anforderungen an den Straßenraum und einer Prüfung von möglichen Einschränkungen für andere Verkehrsarten als Alternative.

Attraktive und abwechslungsreiche Gestaltung

Fußgänger nehmen ihre unmittelbare Umgebung besonders intensiv wahr. In einem attraktiven Umfeld steigt die Bereitschaft, auch längere Wege zu Fuß zurückzulegen. Der Gestaltung der Gehwege ist deshalb große Aufmerksamkeit zu widmen. Besonders wichtig sind intakte Oberflächen, eine gute Ausleuchtung, eine schattenspendende Begrünung sowie bequeme Bänke und andere Angebote für den Aufenthalt. Die spezifische Attraktion interessanter Blickpunkte sowie von Wegen in Grünzügen und entlang von Wasserläufen soll ebenfalls gezielt eingesetzt werden, um zum Zu-Fuß-Gehen zu motivieren.

Freihaltung von Hindernissen

Die vorhandenen Gehwege werden in ihrer Breite und hindernisfreien Nutzbarkeit häufig durch Einbauten und durch Fremd- und Sondernutzungen aller Art eingeschränkt, z.B. durch legales und illegales Gehwegparken, Straßenmobiliar, Werbung, abgestellte Fahrräder und Müllcontainer, Gastronomie, Geschäftsauslagen und Informationsstände. Darunter leidet ihre komfortable Nutzbarkeit, in Abschnitten mit starken Fußgängerströmen kommt es zu Behinderungen, für mobilitätseingeschränkte Menschen ergeben sich Barrieren oder sogar Gefahrenstellen.

Durch Begrenzung von Sondernutzungen im Gehwegbereich, Einrichtung von Lieferzonen, Angebote von Fahrradabstellmöglichkeiten außerhalb der Bewegungsräume der Fußgänger, bauliche Maßnahmen

zur Erschwerung des Falschparkens (z.B. Straßenmöbel, Bäume, Poller, Fahrradbügel) und eine konsequente Ahndung von Regelübertretungen, bis hin zum Abschleppen von fußgängerbehindernd geparkten Fahrzeugen, soll sichergestellt werden, dass die Gehwege in der notwendigen Breite für den Fußverkehr zur Verfügung stehen. Im Rahmen der personellen Möglichkeiten soll die Kontrolldichte erhöht und in Schwerpunktgebieten auf Abend- und Wochenendzeiten ausgedehnt werden.

Gehwegschäden, die eine komfortable und sichere Begehbarkeit in Frage stellen, sind im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht zeitnah zu beheben. Unabhängig davon ist im Rahmen des Fußverkehrskonzepts die Möglichkeit eines separaten Gehweg-Sanierungsprogramms zu diskutieren. Gehwege, Querungsstellen und Haltestellenbereiche müssen zu allen Jahreszeiten für alle, auch für Menschen mit Behinderungen, sicher und komfortabel nutzbar sein. Die Beseitigung von Laubfall sowie von Schnee und Eis entsprechend den Anforderungen der Winterdienstsatzung ist daher sicherzustellen.

Auf Anforderungen der Barrierefreiheit, die nicht nur für die Teilnahme von Menschen mit Behinderungen am Straßenverkehr wichtig ist, sondern auch den Komfort und die Sicherheit für andere Fußgänger verbessert, wird in Kap. 4.1 gesondert eingegangen.

Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr

Die Förderung des Fußverkehrs und des Radverkehrs sind von ähnlichen Zielen geleitet: gleichwertige Mobilitätschancen, lebendige Quartiere, Entlastung der Umwelt, Energieeinsparung, Begrenzung der Infrastrukturkosten, Förderung von gesunden Lebensstilen. Die Umsetzung dieser Ziele stellt ähnliche



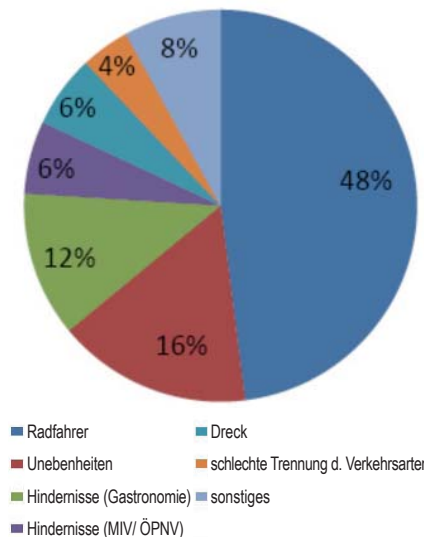
An Grundstückszufahrten und Einmündungen mit geringer Verkehrsbedeutung soll eine durchlaufende Gehweggestaltung den Vorrang des Fußverkehrs deutlich machen.

Großzügig breite Gehwege in den Gründerzeitvierteln werden erhalten.

Anforderungen an das Netz der öffentlichen Räume: Kurze Entfernungen, ein dichtes und umwegarmes Wegenetz, attraktive Umgebungen, überquerungsfreundliche Fahrbahnen, barrierefreie Wege.

Dennoch birgt das Verhältnis der beiden Verkehrsarten zueinander erhebliche Konfliktpotenziale: Unterschiedliches Geschwindigkeitsniveau, regelwidriges Verhalten und Konkurrenz um begrenzte Flächen sind hier die Stichworte. Aus Sicht vieler Fußgänger werden Radfahrer als Gefahrenquelle wahrgenommen, die den Schutzraum bedrohen, den Gehwege für die entspannte Fortbewegung, für Aufenthalt und Kinderspiel bieten sollen.

In diesem Spannungsfeld sind die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs an den Straßenraum nicht gegeneinander auszuspielen, sondern mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung der Belange aller Straßenraumnutzer einzubeziehen. Grundprinzip ist eine weitgehende Entflechtung von Fuß- und Radverkehr. Radverkehr soll – auch aus Gründen der Verkehrssicherheit – vorrangig auf der Fahrbahn geführt werden, nötigenfalls auf Radfahr- oder Schutzstreifen. Bauliche Radwege im Seitenraum sollen nur bei Seitenraumbreiten eingeordnet werden, die neben dem Radweg noch einen Gehweg in Regelbreite (s.o.) ermöglichen. Gemeinsame Geh- und Radwege können im äußeren Stadtraum zugelassen werden, wenn die Aufenthaltsfunktion sowie der Fußgänger- und Radverkehr gering sind. Gemeinsame Wege müssen ausreichend breit sein und sind so auszuschildern und zu gestalten, dass der Fußgängervorrang deutlich und



Probleme älterer Menschen auf Wegen in die und innerhalb der Innenstadt

Quelle: Kucharzyk, Ulrike; Die Gestaltung des Wohnumfeldes als Beitrag zur Lebensqualität für ältere Menschen - Das Beispiel Fußwegequalität; Leipzig 2010, S. 79

die Geschwindigkeit der Radfahrer gedämpft wird. Die in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) benannten Einsatzkriterien für gemeinsame Geh- und Radwege sind zu beachten. Unvermeidbare Ausnahmen bei sehr begrenzter Flächenverfügbarkeit sind besonders zu begründen sind auf alternative Lösungsmöglichkeiten hin zu überprüfen.

Zurückhaltung und Augenmaß ist auch bei der Ausweisung von Radrouten in Grünanlagen und im Auwald notwendig. Hier ist eine Bündelung des Radverkehrs anzustreben, um radverkehrsfreie Nischen für Fußgänger zu schaffen und zu sichern.

Die Aufstellung von Fahrradabstellmöglichkeiten darf nicht zu Lasten des Fußverkehrs erfolgen. Fahrradbügel sind außerhalb des Bewegungsraums der Fußgänger anzuordnen, z.B. auf der Fahrbahn zwischen Parkständen oder auf „Gehwegnasen“.

Soziale Sicherheit

Die Angst vor Übergriffen im öffentlichen Raum hält insbesondere Frauen und ältere Menschen davon ab, bestimmte Wege zu Fuß zurückzulegen, und schränkt sie damit in ihrer Mobilität ein. Ziel der Fußverkehrsplanung ist es deshalb, ein Wegenetz anzubieten, das ein hohes Maß an sozialer Sicherheit vermittelt. Eine Beleuchtung, die Personen aus einiger Entfernung erkennbar macht, die Wegeführung verdeutlicht und ausgeprägte Dunkelzonen vermeidet, kann die gefühlte Unsicherheit im nächtlichen Raum und in Unterführungen verringern.

Geschäftszentren und Einkaufswege

Das Programm einer autoarmen Innenstadt mit einem dichten Netz fußgängerfreundlich gestalteter Straßen und Passagen wird weiter umgesetzt; besonderes Augenmerk gilt dabei auch dem Umfeld der Universität. Die Einhaltung der darin getroffenen verkehrlichen Regelungen (Erschließungsschleifen, Ein- und Durchfahrtsverbote, Parkraumbewirtschaftung, Begrenzungen für Liefer- und Radverkehr) sind im Interesse des Fußgängervorrangs effektiv zu kontrollieren.

Die Funktionsfähigkeit und der Erfolg der städtischen Zentren und Einkaufsstrassen hängen auch von der fußgängerfreundlichen Ausgestaltung ihres städtischen Umfeldes ab. Eine gute fußläufige Erreichbar-

Die Flächenansprüche des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs, des Rad- und Fußverkehrs, von Bäumen und Geschäftsauslagen müssen im Straßenentwurf zum Ausgleich gebracht werden, ohne dass die Fußgänger benachteiligt werden.



Gehwegbereiche und Übergänge sind in angemessener Breite von Hindernissen frei zu halten.



Gemeinsame Fuß- und Radwege in Grünanlagen: attraktiv, aber nicht immer konfliktfrei.

keit der Einzelhandelsstandorte – nicht nur in den größeren Zentren – ist darüber hinaus von Bedeutung für die wohnungsnaher Versorgung der Bevölkerung, zumal in über 40 % der Haushalte kein Auto zur Verfügung steht. Zur fußgängerfreundlichen Aufwertung von Geschäftslagen sind Kooperationsmöglichkeiten mit den dort ansässigen Einzelhändlern und Immobilienbesitzern zu ermitteln.

Verkehrsberuhigung

Nachdem die Ausweisung von Tempo-30-Zonen weitgehend abgeschlossen ist, wird bei Neubaumaßnahmen angestrebt, die Zoneingänge so zu gestalten, dass die Einhaltung des Tempolimits unterstützt wird (z.B. durch Fahrbahnmarkierungen, Aufpflasterung, Fahrbahneinengung, Baumtore). Besondere Bedeutung haben dabei die Belange der Kinder im Umfeld von Schulen und in Quartieren mit wenigen Freiräumen für Kinderspiel.

Vermeint besteht jedoch auch die Notwendigkeit, in belebten Stadtstraßen mit Geschäften, Dienstleistungen und Gastronomie, mit vielen Fußgängern und Radfahrern, aber auch mit Autoverkehr Lösungen zu prüfen und zu erproben, die eine gleichberechtigte und sichere Nutzung des Straßenraums für alle ermöglichen und den Stadtraum aufwerten, ohne einen umfassenden Straßenumbau voraussetzen (z.B. durch Anordnung eines „verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs“ mit Tempo 20 oder Tempo 10 oder Anwendung der Erfahrungen anderer Städte mit den Entwurfsprinzipien von „Begegnungszonen“ und „Shared Space“. Dabei ist stets auch das Ziel der Barrierefreiheit zu beachten.

Bedarfsgerechte Querungsmöglichkeiten

Fußgänger benötigen ausreichend häufige, bedarfsgerechte, direkte und sichere Querungsmöglichkeiten über die Fahrbahnen des Kfz-Verkehrs. Geschäftsstraßen mit einem beidseitig dichten Besatz von Ladengeschäften und anderen publikumsintensiven Nutzungen sollen auf gesamter Länge in kurzen Abständen sicher überquert werden können. In anderen Straßen kann eine stärkere Bündelung auf geeignete Querungsstellen erfolgen. Wichtige Bedarfslinien sollen dabei nicht unterbrochen und Umwege nicht erzwungen werden.

An Einmündungen und Kreuzungen sollen die Fußgänger sichere, möglichst kurze und dicht am Knotenpunkt geführte Überquerungswege erhalten. Bordabsenkungen, enge Eckausrundungen und Gehwegvorziehungen können dazu beitragen. Sichtfelder sind so freizuhalten, dass auch Kinder den

Verkehr einsehen können. Durch „Zebrastrifen“ gesicherte Fußgängerüberwege bieten besonders komfortable Querungsbedingungen. Sperrgitter und andere bauliche Hindernisse sollen nicht mehr eingesetzt und - wo nicht zwingend erforderlich - abgebaut werden. Bei erkannten Sicherheitsmängeln oder wenn sich eine Gelegenheit bietet sollen bestehende Knoten entsprechend umgestaltet werden. Fußgängertunnel und -brücken als Querungshilfen sollen aus Gründen der Akzeptanz und der sozialen Sicherheit vermieden werden. Auch aus Gründen der Barrierefreiheit sind ebenerdige Querungsangebote zu bevorzugen.

Zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten gehört auch eine Steuerung von Lichtsignalanlagen, die dem Fußverkehr angemessene Priorität einräumt. Dabei sollen auch innovative bzw. in Leipzig bisher unübliche Lösungen geprüft und erprobt werden.

Ein Beispiel aus dem Ideenwettbewerb zum Thema „Fußverkehr“.

LEIPZIGER BÜRGERWETTBEWERB

IDEEN

FÜR DEN STADTVERKEHR

Nr. 112
Stadtweite Idee

Antje und Jochen Böttcher

Aktion Gehwegnasen samt Fahrradbügel

**Sichere Querungsmöglichkeiten für
Fußgänger und Vermeidung von
Falschparkern durch Fahrradbügel**

Quelle: Einreicher

- **Problem: Falschparker verstellen oft Querungsmöglichkeiten an Kreuzungen und Einmündungen (Einschränkung der Sichtfelder, barrierefreie Querung nicht mehr möglich, hohe Geschwindigkeit der Pkw beim Abbiegen)**

Lösung:

- **Aufpflasterung der Gehwegquerung parallel von Hauptstraßen (Bild links in Frankfurt)**
- **Anheben sämtlicher Kreuzungsbereiche im Nebenstraßennetz**
- **Gehwegnasen mit Fahrradbügeln müssen installiert werden (bessere Querungsbeziehung und Freihalten der Sichtfelder)**
- **Kostengünstige Variante - freizuhalten Bereiche mit Sperrfläche versehen und gegen Falschparker mit Fahrradbügeln ausstatten (Bild links in Frankfurt)**



In den Fußgängerzonen hat der Fußverkehr Vorrang. Radfahren und Lieferverkehr sind nur in den Tagesrandzeiten zugelassen.

Bei der Planung muss ein Kompromiss zwischen den Fußgängerwartzeiten, der Beschleunigung von Straßenbahn oder Bus, der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Individualverkehrs, der Reduzierung von Schadstoffausstößen und der Lärminderung gefunden werden. Dabei ist darauf zu achten, dass für den Fußgänger die Länge seiner Wartezeit anhand seiner Beobachtungen zum Verkehrsablauf nachvollziehbar ist und grundsätzlich in einem verträglichen Maß bleibt. An Fußgängersignalanlagen, die in keine „Grüne Welle“ eingebunden sind und nicht von Straßenbahn oder Bus befahren werden, soll der Fußgänger nach einer Mindestfreigabezeit für andere Verkehrsströme von 10 bis 20 Sekunden sofort bedient werden. Anforderungssampeln an signalisierten Knoten sind nur in besonders begründeten Ausnahmefällen anzuordnen.

Ein „gebrochener Lauf“ mit Wartepflicht auf einer oder mehreren Mittelinseln sowie erzwungene Umwege werden als fußgängerunfreundlich wahrgenommen und sind zu vermeiden, zumal sie häufig zu einer Missachtung der Signalisierung und zu einer erhöhten Gefährdung führen. Große Knoten sollen deshalb nach Möglichkeit in ihrer Komplexität reduziert werden. Unsichere Fußgänger empfinden oft die Notwendigkeit, den Überweg nach Umspringen der Ampel noch „gegen Rot“ zu räumen, als Belastung; dies ist bei der Länge der Freigabezeiten zu berücksichtigen. Zur Vermeidung von Umwegen sollen grundsätzlich alle nachgefragten Fahrbahnquerungen in die Signalisierung einbezogen und bei Änderungen an vorhandenen Anlagen fehlende Fußgängerfurten ergänzt werden.



Die öffentlichen Räume der Stadtteilzentren sind fußverkehrsfreundlich zu gestalten.

Querungsstellen werden immer wieder durch parkende Autos beeinträchtigt. Polizei und Ordnungsamt überwachen deshalb routinemäßig die Einhaltung der Parkverbote an Fußgängerüberwegen sowie vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen und an sonstigen Querungsstellen.

Im Rahmen des zu erarbeitenden Fußverkehrskonzepts soll ein Programm zur Umsetzung der genannten Maßnahmen unter Benennung von Prioritäten entwickelt werden.

Zugang zu den Haltestellen

Fußverkehr und öffentliche Verkehrsmittel ergänzen einander. Die Qualität des Weges zur Haltestelle ist für beide Verkehrsarten von zentraler Bedeutung. Umwege, Attraktivitäts- und Sicherheitsmängel, Wartezeiten, Barrieren und Behinderungen auf dem Weg zur Haltestelle oder auf wichtigen Umsteigewegen sind sowohl für den Fußverkehr als auch für den öffentlichen Verkehr kontraproduktiv.

Im Rahmen des zu erarbeitenden Fußgängerkonzepts sollen die Haltestellenabstände sowie wichtige Zugangs- und Umsteigestellen und ihr Umfeld auf ihre Fußgängerfreundlichkeit überprüft und dazu ein Handlungsprogramm erarbeitet werden.

Schulwegsicherung

Die „Arbeitsgruppe Schulwegsicherheit“ setzt ihre Arbeit im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel mit am konkreten Bedarf orientierten, jährlich fortgeschriebenen Programmen fort (s. Kap. 6.4).



Neue Konzepte erproben: „Shared Space“, „Begegnungszone“ oder „nächtliche Flaniermeile“? (Gottschedstraße)

Information und Kommunikation

Die Bedeutung des Fußverkehrs wird oft unterschätzt. Um Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit für die Förderung des Zu-Fuß-Gehens zu gewinnen, bedarf es daher einer professionellen Kommunikationsstrategie. Dabei geht es um konkrete Informationen (z.B. zur Verkehrssicherheit, zur Orientierung, zur Gesundheitsprävention), aber auch darum, das Zu-Fuß-Gehen auch emotional als „städtische Normalität“ und Alternative zum Autofahren zu positionieren.

Um den Fußverkehrsanteil zu erhöhen, müssen neue Zielgruppen und soziale Milieus gewonnen werden. Große Potenziale für die Verlagerung von Wegen auf den Fußverkehr - ggf. in Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln - liegen bei den Arbeits- und Freizeitwegen der berufstätigen Jahrgänge. Kinder und Jugendliche sind wichtig als Verkehrsteilnehmer der Zukunft und durch Angebote des Mobilitätslernens anzusprechen. Die älteren Jahrgänge müssen oft erst wieder für das Zu-Fuß-Gehen gewonnen werden. Schließlich muss die Öffentlichkeitsarbeit die Entscheidungsträger in Politik und Gesellschaft sowie Personen und soziale Gruppen mit Vorbildfunktion erreichen.

Die wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Bedeutung regelmäßiger körperlicher Aktivität für Wohlbefinden, Gesunderhaltung, und Mobilitätssicherung bis ins hohe Alter bieten einen guten Ansatzpunkt für eine Öffentlichkeitsarbeit zum Fußverkehr, die mit den Faktoren Gesundheit, Lebensqualität und Fitness auch das Eigeninteresse der Menschen anspricht.

5.2 Radverkehr



Radfahrstreifen auf der Fahrbahn als Regellösung für Hauptverkehrsstraßen: Georg-Schumann-Straße

5.2.1 Ausgangsbedingungen

Leipzig weist durch seine kompakte und durchmischte Stadtstruktur mit geringen Steigungen sowie durch die zahlreichen für den Radverkehr freigegebenen Grünverbindungen gute Ausgangsbedingungen für den Radverkehr auf. Eine Vielzahl wichtiger Ziele ist aus den meisten Teilen der Stadt mit relativ geringem Aufwand erreichbar.

In den letzten Jahren in Kraft getretene Änderungen des Rechtsrahmens und der bundesweit gültigen fachlichen Regelwerke sowie der 2013 fortgeschriebene Nationale Radverkehrsplan tragen dem erhöhten Stellenwert des Radverkehrs in der Verkehrspla-

nung Rechnung. Auch aktuelle „Megatrends“ wie ein zunehmendes Gesundheits- und Fitnessbewusstsein bei abnehmendem Statuswert des Autos sowie neue Entwicklungen auf dem Fahrradmarkt (Elektrofahrräder) wirken sich günstig für die Fahrradnutzung aus.

Der Anteil des Radverkehrs an den in der Stadt zurückgelegten Wegen hat von 12,4% im Sommer 2003 auf 14,4% im ganzjährigen Schnitt 2008 zugenommen; im Sommer sind es über 18%, in der Innenstadt 22%. 16% der Leipziger nutzen ihr Fahrrad täglich, weitere 15% immerhin mehrmals in der Woche. Angesichts der günstigen Ausgangsbedingungen und im Vergleich mit Städten wie Freiburg oder Münster sind diese Werte noch steigerungsfähig.

Das „Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs“ (Ratsbeschluss vom 18.9.2002) wurde in vielen Punkten inzwischen umgesetzt. Die „Arbeitsgemeinschaft Radverkehrsförderung“ (AG Rad), an der außer Dienststellen der Stadtverwaltung und der Polizei auch Vertreter der Nutzergruppen beteiligt sind, nimmt regelmäßig Straßenneubau- und -umbauvorhaben sowie Problemstellen unter die Lupe. Ergänzend berät ein breit zusammengesetzter „Runder Tisch Radverkehr“ einmal jährlich über die strategische Ausrichtung der Radverkehrsförderung. Innerhalb der Verwaltung werden alle radverkehrsrelevanten Aktivitäten durch den Radverkehrsbeauftragten der Stadt begleitet, der auch Ansprechpartner für die Öffentlichkeit ist.

Der Radverkehr in Leipzig nimmt weiter zu.



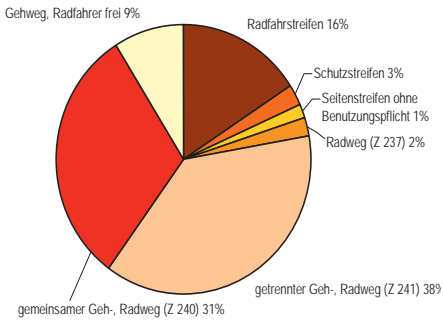
„Grüne Gleise“ für Fuß- und Radverkehr in Plagwitz



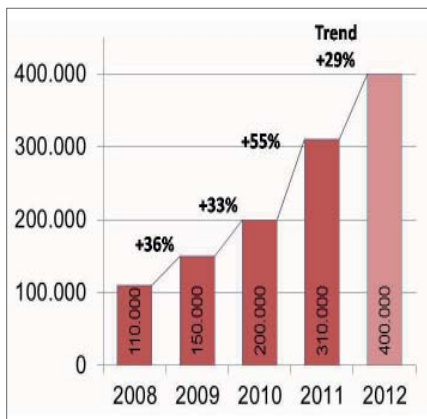
Fahrradparken in der Innenstadt



Seit 2003 wurden etwa 100 km Radfahrstreifen und Radwege neu gebaut, insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen. An zahlreichen Knotenpunkten wurden die Bedingungen für den Radverkehr durch Abbiegestreifen, Schutzstreifen und aufgeweitete Aufstellbereiche verbessert. Dennoch verfügt fast die Hälfte des Hauptverkehrsstraßennetzes noch nicht über Radverkehrsanlagen, bei weiteren 16% sind sie nur in einer Richtung nutzbar (2009).



Bestand 2009: 375 km straßenbegleitende Radverkehrsanlagen in unterschiedlichen Führungsformen



In Deutschland verkaufte Elektrofahräder 2008-2012

Defizite gibt es insbesondere in gründerzeitlichen Quartieren, wo der Nutzungsdruck hoch und Platz knapp ist, sowie in einigen äußeren Ortsteilen. Auch abseits der Hauptverkehrsstraßen sind noch viele Netzlücken zu schließen. Trotz fortschreitender Sanierungsmaßnahmen haben viele ältere Radwege noch einen unzureichenden Standard.

Mit der Zunahme des Radverkehrs und der zunehmenden Vielfalt von Fahrradmodellen wachsen die Anforderungen an den Bau von Fahrradabstellanlagen sowohl an den Wohnorten als auch an wichtigen Zielen des Radverkehrs. In der Innenstadt gibt es inzwischen rund 1.200 Fahrradbügel sowie 1.700 Abstellplätze in Fahrrad-Tiefgaragen der Universität. Mehr als 50 Bike+Ride-Stationen verfügen über rund 1.500 Fahrradbügel, weitere werden an den neuen

S-Bahn-Höfen geschaffen. Da mit dem Angebot die Nachfrage wächst, sind manche Anlagen bereits überlastet.

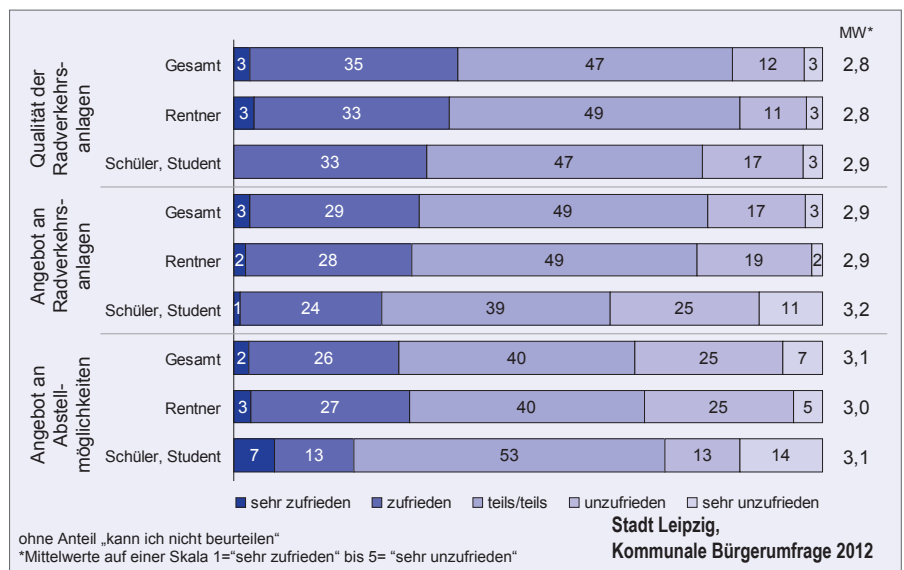
Die Zahl der Radverkehrsunfälle hat bis 2012 weniger stark zugenommen, als der Radverkehr selbst. Die relative Gefährdung des einzelnen Radfahrers ging somit geringfügig zurück. 2012 wurden 1.240 Verkehrsunfälle mit Radfahrern gezählt, davon wurden 425 von Radfahrern (mit-)verursacht, 846 Radfahrer wurden dabei verletzt, drei getötet. Das 2002 gesetzte Ziel einer Senkung der Verletztzahl um 25% wurde damit nicht erreicht (s. Kap. 6.5).

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. Eine erneute Zertifizierung ist für 2014 geplant.

Die dargestellten Entwicklungen seit Verabschiedung des „Handlungskonzeptes“ 2002 wurden bei der Erarbeitung des Radverkehrsentwicklungsplans 2010-2020 (RVEP; Ratsbeschluss vom 20.06.2012) berücksichtigt.

In der kommunalen Bürgerumfrage 2012 wurde zum zweiten Mal abgefragt, wie die Leipziger die Qualität der Radverkehrsanlagen und Abstellmöglichkeiten in der Stadt beurteilen (s. Grafik unten). Damit liegt eine gute Datengrundlage für die Evaluierung von Fortschritten bei der Umsetzung des RVEP vor.

Das Infrastrukturangebot für den Radverkehr wird überwiegend als gut bzw. befriedigend bewertet.



5.2.2 Ziele und Leitlinien

Der Stadtrat hat - u.a. mit dem Radverkehrsentwicklungsplan 2010-2020 - folgende Ziele beschlossen: Steigerung des Radverkehrsanteils an den täglichen Wegen der Leipziger auf 20% im Jahr 2020 und 25% im Jahr 2025, Senkung des Risikos, beim Rad fahren durch einen Unfall schwer verletzt oder getötet zu werden, bis 2025 (gegenüber 2002) um 25%, Erhöhung der Zufriedenheit der Bevölkerung mit den Radverkehrsbedingungen.

Das im Radverkehrsentwicklungsplan enthaltene Haupt-Radroutennetz ist schrittweise umzusetzen.

Bei allen Maßnahmen an Straßen (Neubau, Umbau, Reparaturen, Markierungen) ist in Abwägung mit den Belangen der anderen Verkehrsarten, insbesondere auch des Fußgängerverkehrs, zu prüfen, ob und wie Verbesserungen für den Radverkehr möglich sind.

In angebauten Hauptnetzstraßen soll der Radverkehr i.d.R. auf Radfahr- oder Schutzstreifen, unter bestimmten Bedingungen auch auf baulichen Radwegen geführt werden, wo dies nicht möglich ist sowie im übrigen Netz bei Tempo 30 (oder geringer) im Mischverkehr, bei starkem Radverkehr auch auf Fahrradstraßen.

Die für den Alltagsverkehr bedeutsamen Elemente des Radroutennetzes und sonstigen Radverkehrsanlagen sollen zu jeder Tages- und Jahreszeit sicher und komfortabel befahrbar und frei von Hindernissen sein.

Mit der Zunahme des Radverkehrs gilt es, dem Abstellen von Fahrrädern noch mehr Aufmerksamkeit zu widmen. Dazu soll ein gesamtstädtisches Konzept zum Fahrradparken erarbeitet werden. An wichtigen Zielpunkten und an aufkommensstarken Haltestellen sollen Fahrradbügel bedarfsgerecht angeboten werden. Die Regelungen der Sächsischen Bauordnung zur Anzahl notwendiger Fahrradstellplätze sind konsequent durchzusetzen.

Der Ausbau der Fahrrad-Wegweisung, die Beseitigung von Problemstellen und Netzlücken, die Unterstützung von Verleihsystemen sowie die angemessene Berücksichtigung des Radverkehrs an Baustellen sind als weitere Möglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs zu nutzen.

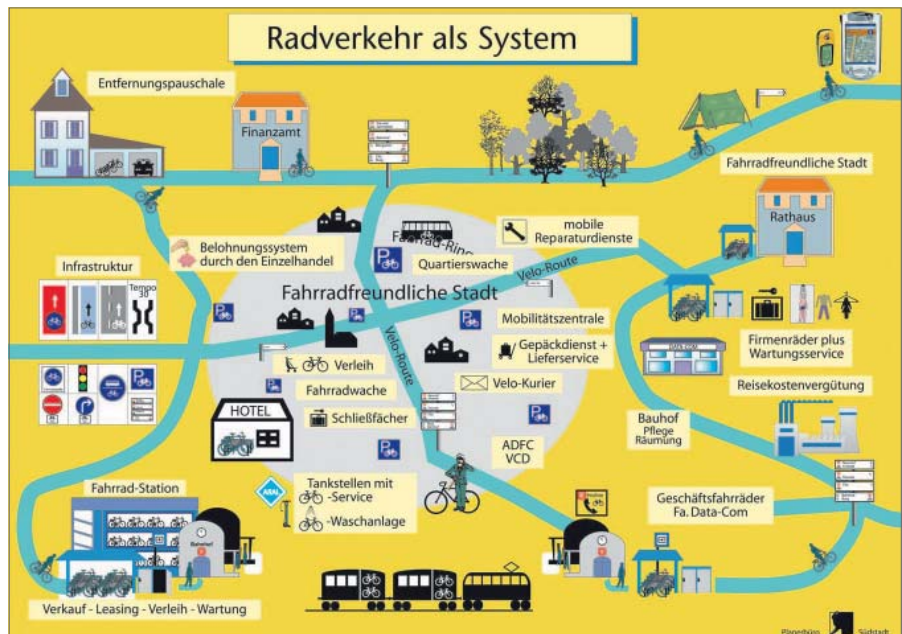
5.2.3 Konzept

Die im Radverkehrsentwicklungsplan (RVEP) in Form von Beschlusspunkten und Festsetzungen fixierten Planungsvorgaben sind – auch wenn sie im Folgenden nicht ausdrücklich aufgeführt werden – Gegenstand des Stadtentwicklungsplans. Ihre Umsetzung soll im Bericht des Radverkehrsbeauftragten regelmäßig überprüft werden, insbesondere im Hinblick auf Hemmnisse, Problemfelder, Finanzausstattung und ggf. erforderliche Nachjustierungen.

Straßen und Wege für den Radverkehr

Bei der Wahl der Radverkehrsführung und der Konzipierung von Baumaßnahmen sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) in der jeweils aktuellen Fassung maßgeblich. Auf wichtigen Ver-

Lützner Straße nach dem Umbau, mit Radfahrstreifen



Radverkehrsförderung muss viele Handlungsfelder einbeziehen (Nationaler Radverkehrsplan).

bindungen des Alltagsverkehrs sind - wie in der ERA vorgesehen - die Mindeststandards nach Möglichkeit zu überschreiten, auch im Hinblick auf die wünschenswerte Verlagerung von längeren Wegen auf den Radverkehr, sowie auf die zunehmende Zahl von Elektrofahrrädern (Pedelecs) und von breiteren Fahrradtypen (z.B. Lastenfahrrädern).

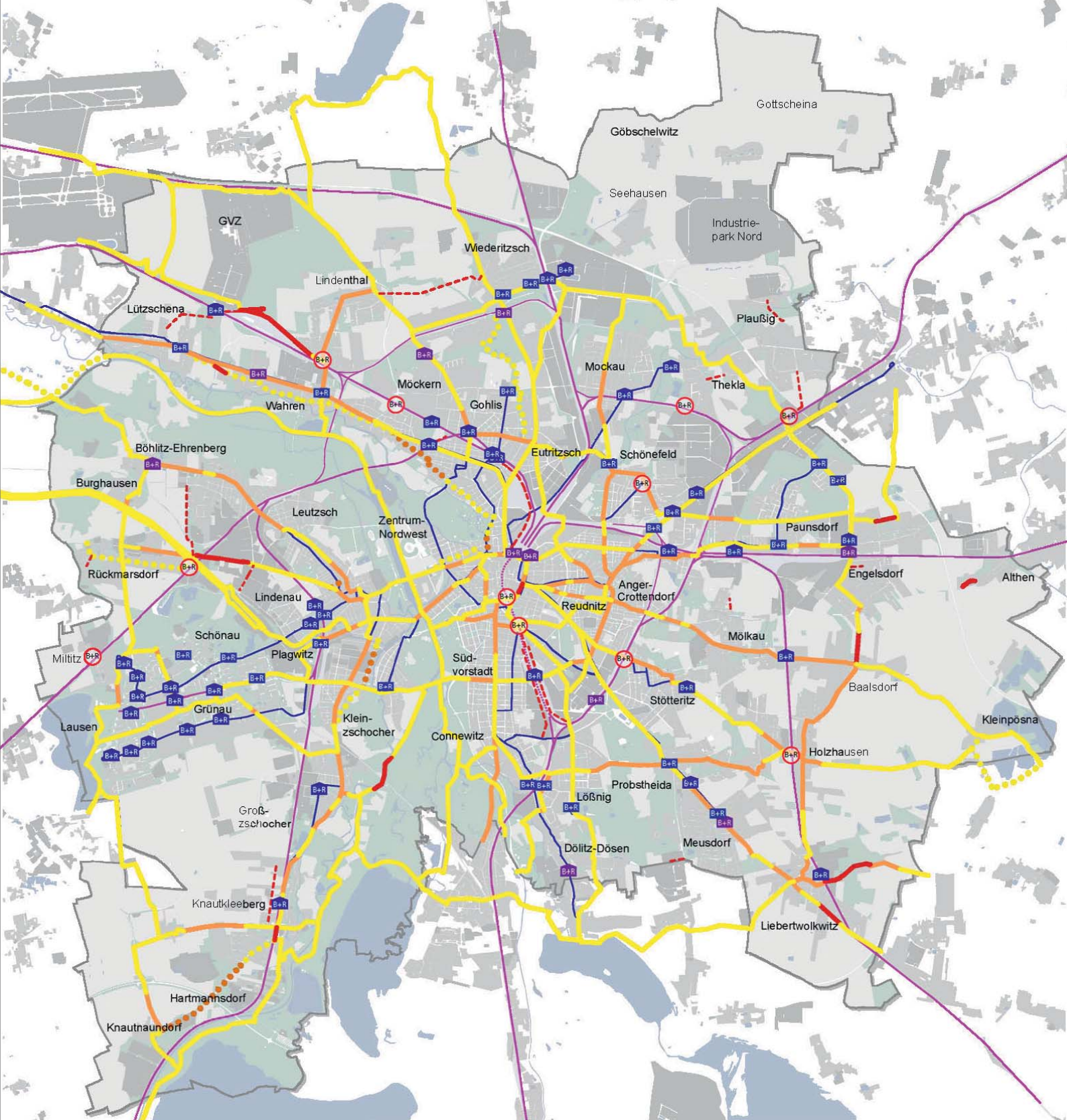
Der Planung von Straßenbaumaßnahmen werden aktuelle Belegungszahlen sowie Prognosen und ggf. Leistungsfähigkeitsnachweise auch für den Radverkehr zugrunde gelegt. Die Möglichkeit des direkten Linksabbiegens soll bei allen Knotenplanungen mit Vorrang in die Überprüfung einbezogen werden.

Die Benutzungspflicht von Radwegen wird nach Einzelfallprüfung noch bestehender Anordnungen entsprechend der aktuellen Rechtslage auf Ausnahmefälle beschränkt, in denen ein hohes Maß an Verkehrssicherheit auf andere Weise nicht gewährleistet werden kann oder schwerwiegende Nachteile für den öffentlichen Verkehr unvermeidbar wären. Weiterhin benutzungspflichtige Radwege sollen auf den in den ERA geforderten Standard gebracht werden.

Radverkehrsanlagen sollen – unabhängig von der Benutzungspflicht – instand gehalten und von Hindernissen frei gehalten werden. Die Freihaltung von parkenden Fahrzeugen ist zu kontrollieren und zu

Radverkehrsanlagen sind nur sicher und attraktiv, wenn sie von Hindernissen freigehalten werden.





Fahrradrouten und Bike+Ride-Anlagen - Bestand und Planung

Radrouten (gemäß RVEP)

- bereits gut/ befriedigend befahrbar
- Aufwertung mittelfristig geplant
- weiterer Aufwertungsbedarf
- ⋯ alternative Routenführung
- - - sonstige Radverkehrsanlagen, mittelfristig geplant

Abstellanlagen (Bike+Ride)

- B+R Anlagen mit Dach; Auslastung < 90 %
- B+R Anlagen mit Dach; Auslastung > 90 %
- B+R zusätzlich geplante Standorte

- B+R Anlagen ohne Dach; Auslastung < 90 %
- B+R Anlagen ohne Dach; Auslastung > 90 %

ahnden. Wo die Nutzbarkeit regelmäßig durch abgestellte Fahrzeuge eingeschränkt ist, wird geprüft, ob durch Parkraummanagement oder bauliche Maßnahmen ordnungswidriges Parken erschwert und legale Möglichkeiten zum Laden und kurzfristigen Anhalten, insbesondere für den Wirtschaftsverkehr, geschaffen werden können.

Der städtische Winterdienst ist nach den Vorgaben der Winterdienstsatzung so durchzuführen, dass der Radverkehr bei Schnee und Eisglätte möglichst wenig beeinträchtigt wird. Auch bei der Straßenreinigung und beim Grünschnitt ist den Radverkehrsanlagen angemessene Priorität einzuräumen.

An Baustellen soll der Radverkehr sicher, ohne Zwang zum Absteigen und ohne größere Umwege geführt werden. Dabei sind ihm größeren Einschränkungen aufzuerlegen, als den anderen Verkehrsarten. Es ist regelmäßig zu überprüfen, ob die verkehrsbehördlichen Anordnungen dazu durch die ausführenden Baufirmen eingehalten werden.

Radroutennetz

Zentrales Element des RVEP ist ein das Stadtgebiet flächenhaft erschließendes Grundnetz von Hauptradrouten für den Alltagsverkehr, die die Innenstadt mit wichtigen Zielen in den Stadtteilen sowie die Stadtteile untereinander auf attraktiven und umwegfreien, leicht auffindbaren, bequem und sicher befahrbaren Wegen verbinden sollen. Auf vielen Teilabschnitten sind diese Routen bereits heute gut und sicher befahrbar. Auf einigen Abschnitten ist ihr genauer Verlauf auf der Grundlage örtlicher Untersuchungen noch festzulegen, auf anderen werden Alternativen aufgezeigt, solange die Hauptroute noch nicht durchgehend standardgerecht hergestellt ist.

Priorität bei der Umsetzung des RVEP hat dieses Hauptroutennetz. Die dazu erforderlichen Einzelmaßnahmen sind darin tabellarisch aufgeführt. Dazu gehören Lückenschlüsse, verbesserte Querungs- und Abbiegemöglichkeiten, kurze Wartezeiten an Anforderungssampeln, Markierung von Radfahrstreifen (auch durch Umwidmung von Kfz-Fahrstreifen), Anordnungen von Fahrradstraßen, neue Fahrbahnbeläge, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Verhinderung von Kfz-Schleichverkehr und Öffnung von Einbahnstraßen. An Knotenpunkten ist eine sichere und zügige Führung des Radverkehrs zu gewährleisten, z.B. durch Markierung von Schutzstreifen, aufgeweitete Fahrrad-Aufstellstreifen und fahrradfreundliche Schaltung der Lichtsignalanlagen.

Die Innenstadt hat eine besondere Bedeutung für den Radverkehr. Sie soll als Zielgebiet möglichst direkt erreichbar sein und geeignete Umfahrun-

möglichkeiten für den Durchgangsradsverkehr bieten, wobei die Festlegungen des Konzepts „autoarme Innenstadt“ zu beachten sind.

Neben den Hauptrouten des Alltagsverkehrs stehen die Radrouten mit überwiegend touristischer Bedeutung. Die Fernverbindungen im SachsenNetz Rad mit einer vorgeschlagenen Ergänzung entlang des Elster-Saale-Kanals werden durch lokale radtouristische Routen zur Erschließung von Freizeitangeboten und Sehenswürdigkeiten ergänzt.

Radfahren auf Hauptverkehrsstraßen

Hauptverkehrsstraßen haben – unabhängig davon, ob sie Bestandteil des Hauptroutennetzes sind – als direkte und gut auffindbare Verbindungen, an denen wichtige Ziele aufgereiht sind, große Bedeutung für den Radverkehr. Langfristige Perspektive ist deshalb die fahrradfreundliche Ausgestaltung möglichst aller Hauptverkehrsstraßen. Die Verlagerung des Radverkehrs auf parallele Alternativrouten kann nur im Einzelfall eine angemessene Lösung darstellen.

Der RVEP zeigt Möglichkeiten zur Aktivierung von Flächen- oder Kapazitätsreserven für die Einordnung von Radverkehrsanlagen (i.d.R Radfahrstreifen oder Schutzstreifen) auf, sowie – wo solche Reserven nicht vorhanden sind – zur vertraglichen Gestaltung des Mischverkehrs auf der Fahrbahn, vor allem durch Anpassung der Geschwindigkeitsniveaus. Die Entlastung von Teilen des Straßenhauptnetzes hat dafür Gestaltungsspielräume eröffnet.

Beim Neubau oder Umbau von Hauptverkehrsstraßen werden die Anforderungen des Radverkehrs grundsätzlich bei der Entwurfslösung mit berücksichtigt. Für viele Strecken und Knoten des Bestandsnetzes liegen Maßnahmevorschläge vor, die in Abwägung mit anderen Ansprüchen an den Straßenraum schrittweise umgesetzt werden sollen, insbesondere im Zusammenhang mit ohnehin geplanten Instandsetzungsarbeiten oder Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Verkehr.

Radfahren im übrigen Netz

Weitere stadtteilübergreifende Radverkehrsverbindungen sollen bei der Fortschreibung des RVEP geprüft werden. Grundsätzlich sollen jedoch alle Straßen und Wege für den Radverkehr gut nutzbar sein. Restriktionen, die der Sicherung und Lenkung des Kfz-Verkehrs dienen (z.B. Einbahnstraßen, Sackgassen, Abbiegeverbote), werden fortlaufend daraufhin überprüft, ob ihre Anwendung auch auf den Radverkehr zwingend erforderlich ist.

Besonderes Augenmerk gilt der komfortablen und sicheren Erreichbarkeit von Schulstandorten mit

dem Fahrrad, um auch die nachwachsende Generation für dieses Verkehrsmittel zu gewinnen.

Wege in Grünflächen stellen ein attraktives Angebot für den Freizeitverkehr und oft auch für Alltagsverbindungen dar und sollen im Regelfall auch dem Radverkehr zur Verfügung stehen. Ein Beispiel dafür ist der im Rahmen des Wettbewerbs „Ideen für den Stadtverkehr“ vorgeschlagene „Parkbogen Ost“ (oder auch Sellerhäuser Parkbogen), der durch Verknüpfung bestehender Grünbereiche dem gefühlten Mangel an attraktiven Wegeverbindungen im Leipziger Osten entgegenwirken soll. Bei starker Nutzungskonkurrenz ist durch eine differenzierte Gestaltung und Befestigung der Wege und Bündelung der Radverkehrsströme eine gegenseitige Beeinträchtigung von Fußgängern und Radfahrern zu vermeiden.

Prioritäre Maßnahmen

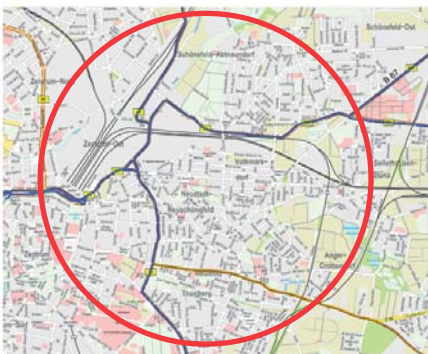
Die finanziellen Rahmenbedingungen erlauben nur eine schrittweise Aufwertung der Radverkehrsinfrastruktur. Im RVEP werden deshalb Prioritäten für die Beseitigung von Strecken- und Punktmängeln im Hauptnetz benannt. Nach einem nochmaligen Abgleich mit den finanziellen Möglichkeiten der Stadt und den gegebenen Förderprogrammen sind die in der Kartendarstellung auf Seite 47 rot markierten Abschnitte für einen Neubau von Radverkehrsanlagen vorgesehen. Dazu gehören neben Teilen des Hauptroutennetzes auch von den Ortschaftsräten angeregte Verbindungen im äußeren Stadtraum sowie Wege entlang der Bahn in den städtischen Neuordnungsgebieten nördlich des Hauptbahnhofs („Gohliser Bahnbogen“) und südlich des Bayerischen Bahnhofs.

Bei Tempo 30 Mischverkehr auf der Fahrbahn



Parkbogen Ost

Verknüpfung der Innenstadt mit verstreuten Wohngebieten, Grünanlagen und Baudenkmälern entlang eines Aktivbandes



- Der Leipziger Osten ist räumlich nicht zusammenhängend
- Mangel an attraktiven Wege- und Radverbindungen
- Verknüpfung der Innenstadt mit verstreuten Wohngebieten, Grünanlagen und Baudenkmälern entlang eines Aktivbandes
- Verbindendes Band von Grassmuseum bis Hauptbahnhof (Bild 1)
- Vision des Parkbogens Ost als Stadtentwicklungsprojekt mit hohem verkehrlichen Nutzen
- Bereits Verein gegründet und mehrere Veranstaltungen mit teilweise über 100 Teilnehmern organisiert



Ein Beispiel aus dem Ideenwettbewerb zum Thema „Radverkehr“

Bike+ Ride-Anlage Franzosenallee - überdacht und haltestellennah



Verknüpfung Fahrrad – ÖPNV

Durch die Fahrradnutzung im Zu- und Abtransport vergrößert sich der Einzugsbereich der öffentlichen Verkehrsmittel, die Gesamtreisezeit, insbesondere aus dem äußeren Stadtraum, kann erheblich verkürzt und somit die Konkurrenzfähigkeit zur Autofahrt verbessert werden. Weiterhin werden Erschließungsdefizite in durch öffentliche Verkehrsmittel schlecht zu bedienenden Siedlungsgebieten gemindert. Durch kurze Wege zur Haltestelle können auch bei ungünstigen Witterungsbedingungen Radfahrer im Umweltverbund gehalten werden.

Der Bau von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen wird deshalb fortgesetzt. Anlagen, die ihre Kapazitätsgrenze erreicht haben, werden erweitert (s. Karte S.47). Der in den „Hinweisen zum Fahrradparken“ der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) dargestellte Stand der Technik ist zu beachten. Bei absehbarem Bedarf sollen schrittweise auch sichere Parkmöglichkeiten für die zunehmende Zahl hochwertiger Fahrräder berücksichtigt werden (z.B. durch mietbare Fahrradboxen). Einige Standorte mit besonderer Verkehrsbedeutung werden zu Mobilitätsstationen ausgebaut (s. Kap. 6.2). Am Hauptbahnhof wird die Realisierung einer Fahrradstation mit einem Serviceangebot angestrebt, die schrittweise auf bis zu 3.000 Abstellplätze erweitert werden kann und ganzjährig geöffnet sein soll.

Die Stadt Leipzig setzt sich beim Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) und beim Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) sowie als Besteller von Nahverkehrsleistungen der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) für fahrradfreundliche Mitnahmeregelungen in den öffentlichen Verkehrsmitteln ein (Platzangebot, tarifliche Regelungen, Ausschlusszeiten, Kommunikation). Die Mitnahmemöglichkeit soll auch in den im S-Bahn-Verkehr neu eingesetzten Fahrzeugen gewährleistet bleiben, die über entsprechende Mitnahmemöglichkeiten verfügen.

Fahrradparken

Leicht zugängliche und sichere Möglichkeiten, das Fahrrad am Wohnort und an wichtigen Zielen abzustellen, erhöhen die Bereitschaft, das Rad für Alltagswege zu nutzen. Bei allen Bauvorhaben werden deshalb als Mindeststandard die bauordnungsrechtlich vorgeschriebenen Fahrradabstellplätze eingefordert. Dabei wird auf eine gute Erreichbarkeit und Qualität der Anlagen und ihre Eignung auch für Modelle geachtet, die durch ihr Gewicht, ihre Kosten oder ihre Dimensionen besondere Anforderungen stellen (z.B. Pedelecs, Lastenräder, Anhänger).



Erweiterte Seitenräume - ein guter Aufstellort für Fahrradbügel

Die Stadt wird sich weiterhin bei den Wohnungsbau-gesellschaften für die Schaffung anforderungsge-rechter Fahrradabstellanlagen im Bestand einsetzen.

Die dezentrale Bereitstellung hochwertiger Fahrrad-abstellanlagen an wichtigen Zielpunkten wird fortge-führt. Bei der Festlegung weiterer Standorte sollen – unter Berücksichtigung der beobachteten Nutzungsintensität – städtische Zentren, Kinder-tagesstätten, Schulen und Hochschulen, Behörden-standorte, Kultureinrichtungen, medizinische Einrich-tungen und Freizeitziele besonders berücksichtigt werden. Bei der Standortwahl werden auch Flächen des Kfz-Verkehrs in den Blick genommen; gute Mög-lichkeiten bieten Parkstreifen sowie erweiterte Seitenräume und Haltestellenkaps. Die Möglichkeit,

Fahradbügel auf private Initiative im öffentlichen Straßenraum aufzustellen, wird weiterhin unterstützt.

Bei genehmigungspflichtigen größeren Veranstal-tungen sollen (ggf. auch bewachte) Fahrradabstell-möglichkeiten in ausreichender Zahl angeboten wer-den. Die Genehmigung solcher Veranstaltungen wird i.d.R. an eine entsprechende Auflage geknüpft.

Die Stadt unterstützt den Aufbau eines Systems pri-vatwirtschaftlich betriebener fester Fahrradverleih-stationen durch Standortvorschläge und Bereitstel-lung von Flächen im öffentlichen Raum, wo andere Flächen nicht verfügbar sind. Eine Verknüpfung mit Mobilitätsstationen (s. Kap. 6.2) wird angestrebt,

Für das Fahrradparken an hochfrequentierten Zielen sind besondere Angebote erforderlich.



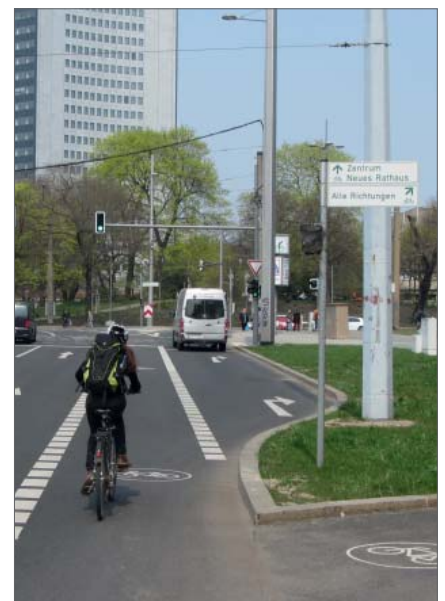
Fahradverleihstation - auch eine Gestaltungsaufgabe

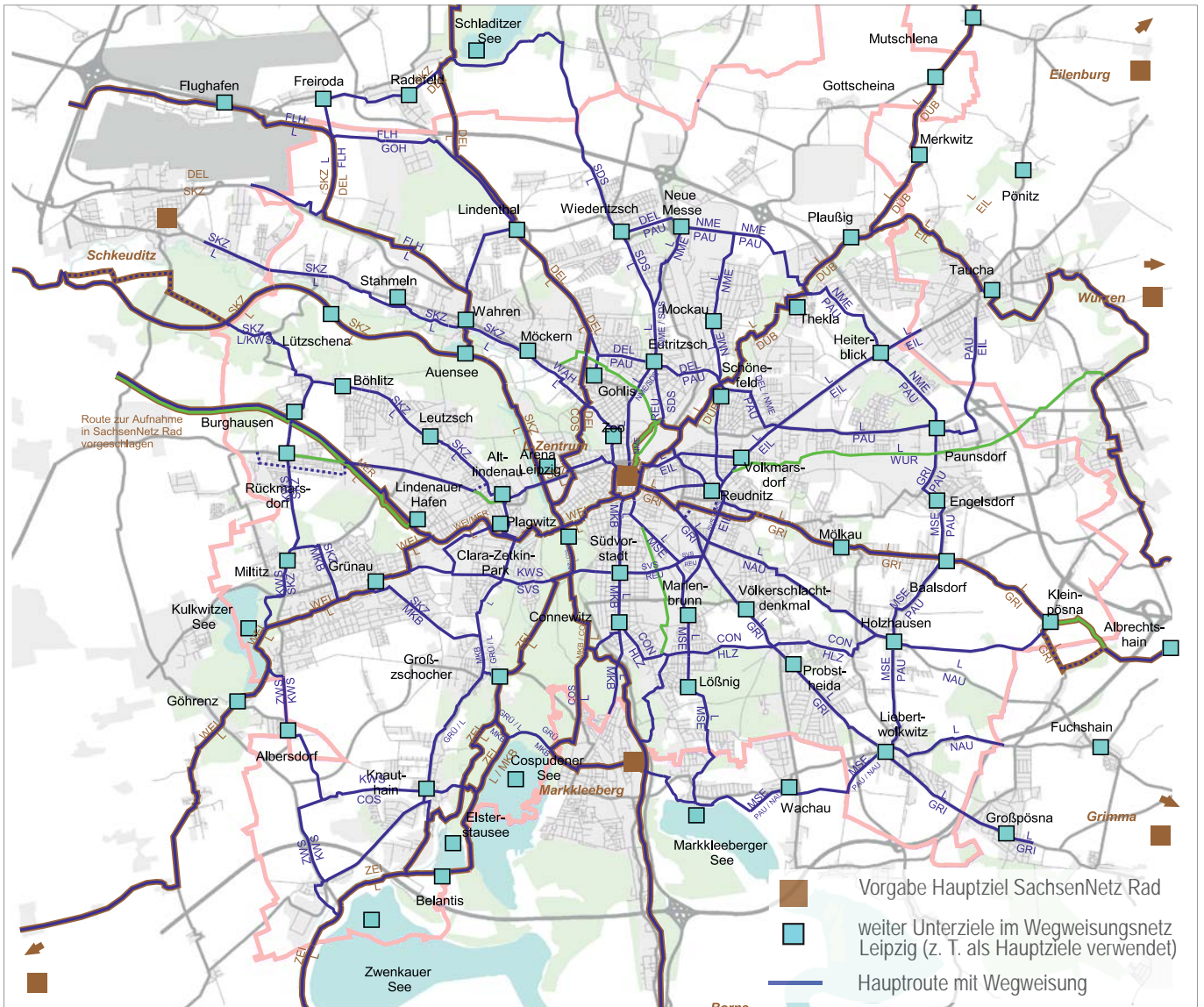
ebenso ein gestalterisch einheitliches Erscheinungs-bild mit hohem Wiedererkennungswert.

Orientierung

Das Radfahren erfordert einen spezifischen Blick auf räumliche Zusammenhänge, günstige Wege und zu bewältigende Entfernungen. Insbesondere für Neu-einsteiger und Ortsfremde stellen Hilfen für die Ori-entierung daher einen Beitrag zur Vermeidung von Zeitverlusten und Unsicherheiten, zur Bereitschaft, neue Wege auszuprobieren sowie zur Erhöhung der Freude am Fahren dar. Eine an vielen Stellen prä-sente Wegweisung setzt darüber hinaus ein Zeichen für die Fahrradfreundlichkeit der Stadt.

Radverkehrswegweisung erleichtert die Orientierung.





Konzept Radverkehrswegweisung (RVEP, Anlage 7)

Das Hauptradroutennetz wird deshalb mit einer einheitlichen Wegweisung ausgestattet, die den für Sachsen gesetzten Standards und den ergänzenden Festsetzungen des RVEP entspricht. Die Zielwegweiser sollen dabei mit Knotenpunktnummern ausgestattet werden, die sich für eine vereinfachte Orientierung bewährt haben. Priorität bei der Umsetzung haben die auf das Stadtzentrum zulaufenden Radialen und der innere Fahrradring sowie die Strecken des SachsenNetzes. Ein Wegweiskataster soll u.a. die spätere Instandhaltung der Wegweisung erleichtern.

Nicht zuletzt bietet der Fahrradstadtplan Leipzig wichtige Orientierungshilfen und soll deshalb aktuell gehalten und zu einem „Mobilitätsstadtplan“ weiterentwickelt werden.

Administrative Rahmenbedingungen

Die bestehenden administrativen Strukturen in Leipzig zur Förderung des Radverkehrs haben sich bewährt und sollen erhalten bleiben. Die Stadt wird sich darüber hinaus weiterhin in übergeordneten Arbeitszusammenhängen engagieren, um auf regionaler, Landes- und Bundesebene die Rahmenbedingungen für den Radverkehr zu verbessern.

Information und Kommunikation

Eine qualifizierte, zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit, die über vielfältige Vermittlungswege auf rationale wie auf emotionale Beweggründe der Verkehrsmittelwahl abstellt, soll zu einem „fahrradfreundlichen Klima“ beitragen und Vorbehalte gegenüber dem Fahrrad als Verkehrsmittel abbauen. Besonderes Augenmerk gilt dabei den Großwohngebieten mit noch geringem Radverkehrsanteil.

Im Rahmen von gemeinsam mit anderen städtischen und externen Akteuren regelmäßig durchgeführten Radverkehrskampagnen können auch Testmöglichkeiten für elektrisch unterstützte Fahrräder (Pedelecs) angeboten werden, die durch Verlagerung auch weiterer Pendlerwege auf den Radverkehr erheblich zur Verkehrs- und Umweltentlastung beitragen können.

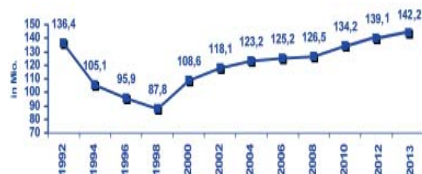


5.3 Öffentlicher Nahverkehr



5.3.1 Ausgangsbedingungen

2008 wurden in Leipzig 18,8 % (im Binnerverkehr 17,4 %) aller Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Nach den Rückgängen der 1990er Jahre hat sich dieser Anteil zunächst stabilisiert und seit 2003 wieder leicht zugenommen. Die Anzahl der Fahrgäste im Linienverkehr der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) nahm nach starken Rückgängen seit 1998 stetig wieder zu.



Entwicklung der Fahrgastzahlen im Linienverkehr der LVB (gesamtes Bedienungsgebiet) (LVB)

Straßenbahn und Stadtbus

Während auf den meisten Linienästen der Straßenbahn die Fahrgastzahlen zugenommen haben, hat der Einwohnerrückgang in den Großsiedlungen auf den entsprechenden Bedienungskorridoren entgegen dem allgemeinen Trend zu einem leichten Rückgang der Fahrgastzahlen geführt, z.B. auf den Endabschnitten der Streckenäste auf der Ratzelstraße und der Lützner Straße in Grünau zwischen 2003 und 2009 um 5 bis 10 %.

Das Liniennetz des Stadtverkehrs Leipzig weist eine hohe Netzichte auf. Die Grunderschließung wird durch 13 Linien auf 18 radial auf das Stadtzentrum gerichteten Linienästen der Straßenbahn realisiert, die mehr als 80 % des Fahrgastaufkommens bewäl-

tigt. Einige dieser Linienäste wurden ganz oder in großen Teilabschnitten für einen stadtbahnähnlichen Betrieb mit eigenem Gleiskörper bzw. Bevorrechtigung der Straßenbahn und barrierefreien modernen Haltestellen ausgebaut.

So wurde 2013 der Ausbau der östlichen Lützner Straße in Lindenau fertig gestellt und wird mit dem Abschnitt zwischen S-Bahnhof Lindenau und Plautstraße 2014 fortgesetzt. Für die Georg-Schumann-Straße wurden mit dem Lückenschluss der nördlich verlaufenden B 6 die Voraussetzungen für einen abschnittsweise geplanten Umbau geschaffen. Als Übergangslösung erfolgte dazu 2012 eine komplette Umarmarkierung, um die später geplanten Maßnahmen in einer Testphase auf ihre Funktionalität hin zu prüfen.

Die Neugestaltung der Lützner Straße ist in ihrem östlichen Abschnitt bereits abgeschlossen.



Fast alle Straßenbahnlinien sowie die wichtigeren Buslinien im Stadtgebiet fahren im Tagesverkehr alle 10, im Abend- und Wochenendverkehr alle 15 Minuten; auf drei Linien wird Samstags tagsüber ein 10-Minuten-Takt getestet. Auf stark frequentierten Strecken wird durch Linienüberlagerungen eine dichtere Taktfrequenz erreicht. In Grünau (Nord und Süd) machte der Rückgang der Fahrgastzahlen allerdings eine Rücknahme der Mehrfachbedienung auf den äußeren Streckenästen erforderlich.

Der Stadtbus ergänzt die schienengebundenen Verkehrsmittel als Zubringer auf tangentialen Verbindungen sowie auf einigen weniger frequentierten Radialen. Nachdem bereits 2001 das Straßenbahnnetz der LVB neu geordnet worden war, wurde 2010 auch für den Busverkehr eine neue Netzkonzeption

Die Buslinie 74 stellt an der Semmelweisbrücke die Verknüpfung mit dem neuen S-Bahn-Netz her.



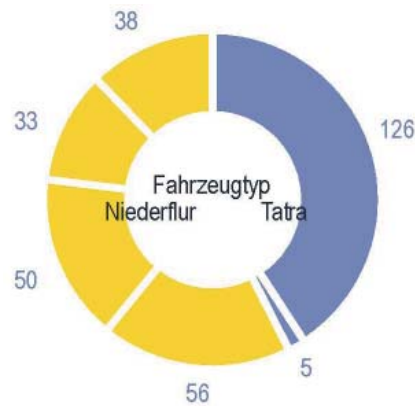
(„Netz 2010“) umgesetzt. Dadurch konnten die Defizite auf Verbindungen zwischen den Stadtteilzentren abgebaut und durch neue Linienführungen und Haltestellen die Erreichbarkeit bisher schlecht erschlossener Siedlungsgebiete verbessert werden. Bereits im ersten Jahr wurden 1,3 Mio. zusätzliche Fahrgäste gewonnen.

Durch Verlagerung des Kraftfahrzeugverkehrs, Herstellung eines eigenen Gleiskörpers sowie Überarbeitung von Lichtsignalanlagen und eine Vielzahl weiterer Maßnahmen wurde eine deutliche Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel erreicht. Daher kommt es nur noch an wenigen besonders stauanfälligen Straßenabschnitten und Knoten zu Behinderungen.

Besondere Angebotsformen wie das Anruf-Linientaxi ermöglichen ein ÖPNV-Angebot auch in peripheren Siedlungsbereichen. Ein neues Angebot ist auch der durch Sponsoren unterstützte Quartiersbus „Grünolino“, der auf die Bedürfnisse der zunehmenden Zahl älterer Bürgerinnen und Bürger in Grünau ausgerichtet ist.

Mit Einführung des „Leoliners“ ab 2005 und der „Classic XXL“ ab 2006 wurde der Fahrzeugpark der Straßenbahn weiter modernisiert. Der Anteil der Tatra-Triebwagen, der zurzeit noch bei rund 50% (unter Berücksichtigung der Fahrzeuggrößen knapp 30%) liegt, geht stetig zurück. An Wochenenden können bereits auf sämtlichen Fahrten Niederflurfahrzeuge mit bequemem Einstieg eingesetzt werden; im Tagesverkehr liegt der Anteil bei über 90%. Im Busverkehr der LVB werden durchweg moderne Niederflurfahrzeuge eingesetzt.

Die Linie 66 erschließt als Quartiersbus Wohngebiete und Versorgungseinrichtungen in Grünau.



Straßenbahnen der LVB insgesamt (LVB)

- 126 x Tatra T4D-M1/ T4D-Me, 5 x Beiwagen B4D
- 38 Niederflurbeiwagen NB4
- 56 x Niederflurstraßenbahn NGT 8
- 50 x Leoliner NGTW6
- 33 x Niederflurtriebwagen Classic XXL NGT 12

Im September 2011 wurde das Service-Center in der Petersstraße eröffnet, in dem die LVB zusammen mit privaten CarSharing- und Fahrradverleih-Unternehmen umfangreiche Dienstleistungen zu Mobilitätsfragen anbietet.

Das technische Zentrum der LVB in Heiterblick befindet sich im Bau. Nach Inbetriebnahme der Hauptwerkstatt für alle Fahrzeugeinheiten der Straßenbahn (Instandsetzung und Inspektion, Hauptuntersuchungen) sollen in weiteren Bauabschnitten bis 2016 die zentrale Betriebswerkstatt (Inspektion, Wartung: Außenreinigung, Funktions- und Sichtprüfungen, Ergänzen von Betriebs- und Hilfsstoffen) sowie Abstellhallen für 180 Straßenbahnen und 40 Busse folgen.

Netzverknüpfung,

Verknüpfung mit dem Individualverkehr

Das rechnergestützte Betriebsleitsystem der LVB überwacht für über 150 Umsteigerelationen, ob fahrplanmäßige Anschlüsse eingehalten werden. Die Überarbeitung des Busnetzes 2010 sowie der Ausbau von Endstellen wie in Knauthain und Probstheida haben die Umsteigebeziehungen wesentlich verbessert.

Seit 2003 wurden etwa 25 Bike+Ride-Plätze neu angelegt. Viele der bestehenden wurden vergrößert. Über 1.500 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder stehen heute zur Verfügung (s. Kap. 5.2). Für die Fußballweltmeisterschaft 2006 wurde auch das Angebot an Park+Ride-Möglichkeiten erweitert, das vor allem bei Großveranstaltungen genutzt wird (s. Kap. 6.2).

S-Bahn und Regionalbahn

Die S-Bahn hatte bisher für den Stadtverkehr nur eine relativ geringe Bedeutung, die mit der Inbetriebnahme des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes über den City-Tunnel jedoch erheblich zugenommen hat, insbesondere auch für Verbindungen aus der Region.



Foto: LVB

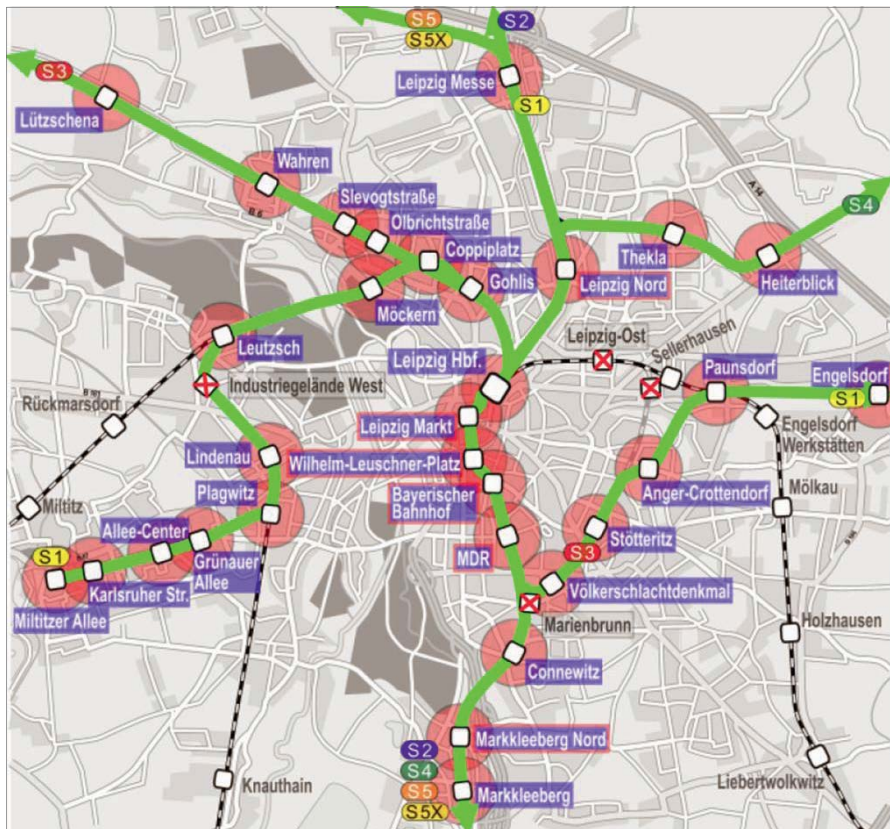
Der Fuhrpark der LVB wurde fortlaufend modernisiert.

Die S-Bahn verkehrt mit fünf Durchmesserlinien durch die Leipziger Innenstadt:

- S1 Militzter Allee – Hauptbahnhof - Innenstadt – Stötteritz – Wurzen (Verstärkerzüge: Messe – Hauptbahnhof – Innenstadt – Stötteritz)
- S2 Dessau/Wittenberg (ab Ende 2015) – Bitterfeld – Delitzsch – Hauptbahnhof – Innenstadt – Gaschwitz
- S3 Halle – Schkeuditz – Hauptbahnhof – Innenstadt – Stötteritz
- 4 Falkenberg – Torgau - Eilenburg – Taucha – Innenstadt – Gaschwitz – Borna – Geithain
- S5/ S5X Halle – Flughafen Leipzig-Halle – Hauptbahnhof – Innenstadt – Altenburg – Zwickau.

Im Mitteldeutschen S-Bahn-Netz wird eine neue Fahrzeuggeneration eingesetzt.

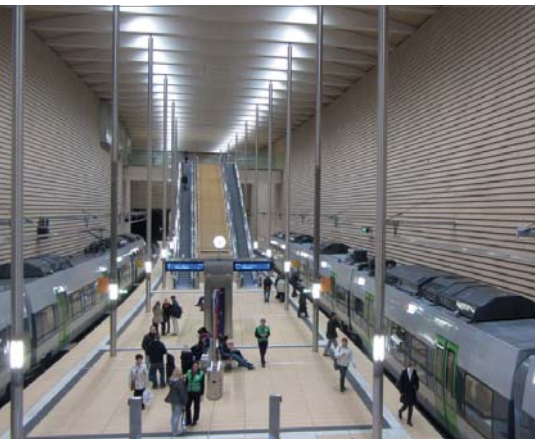




Erschließung des Leipziger Stadtgebietes durch die S-Bahn (MDV, Fachbereich Verkehrsplanung)

Die S-Bahn-Linien verkehren im Raum Leipzig werktags über alle 30 Minuten, auf einigen äußeren Ästen sowie bis Dezember 2015 auf der S2 alle 60 Minuten. Einige Züge fahren über die genannten Endpunkte hinaus bis Hoyerswerda, Oschatz und Zwickau. Durch Linienüberlagerung ergibt sich auf nachfragestarken Abschnitten, insbesondere zwischen Leipzig Messe und Gaschwitz und zwischen Gohlis und Stötteritz eine Taktverdichtung. Im City-Tunnel fahren elf S-Bahn-Züge je Stunde und Richtung (ab Dezember 2015 12 Züge je Stunde und Richtung).

S-Bahn-Haltestelle Markt



Auf vielen Relationen ergeben sich erhebliche Reisezeitverkürzungen. Die Erreichbarkeit insbesondere des Flughafens und der Messe aus Richtung Süden und Osten hat sich erheblich verbessert.

Der Kern der Innenstadt hat durch die neuen Haltestellen am Markt und am Wilhelm-Leuschner-Platz schnelle Direktverbindungen mit wichtigen Zielen in der Stadt und in der Region erhalten. Durch die Ausweitung des Einzugsbereichs, kürzere Fahrzeiten und zusätzliche Haltestellen wird die Innenstadt in ihren oberzentralen Funktionen gestärkt. Neue Haltestellen erschließen auch die Entwicklungsräume südlich und nördlich der Innenstadt (Bayerischer Bahnhof, MDR/Media City sowie Leipzig Nord/Berliner Brücke). Im Umfeld der S-Bahn-Haltestellen ergeben sich neue städtebauliche Perspektiven.

Außerhalb des City-Tunnels sind zur Qualifizierung des S-Bahn-Angebotes netzergänzende Maßnahmen umgesetzt worden oder werden noch umgesetzt, darunter der Neubau bzw. die Erftüchtigung von S-Bahn-Haltestellen. Dabei wurden bzw. werden auch bisher unzulängliche Verknüpfungen mit Straßenbahn bzw. Bus durch Bahnhofs- und Haltestellenverlegungen und andere bauliche Maßnahmen aufgewertet (so an den Bahnhöfen Leutzsch, Plagwitz, Connewitz, Völkerschlachtdenkmal und Stötteritz).

ritz). Das neue Busnetz (Netz 2010) berücksichtigt bereits die Umstiegsmöglichkeiten auf die S-Bahn.

Die Bahn wird durch diese Maßnahmen zu einem hochleistungsfähigen Verkehrsträger auch im innerstädtischen Verkehr. Es wird damit gerechnet, dass die neuen schnellen Verbindungen nach einer Anlaufphase einen Zuwachs von täglich über 30.000 Bahnfahrten auslösen, im Bereich des City-Tunnels werden täglich mehr als 50.000 Fahrgäste erwartet. Infolge der Verlagerung von jährlich etwa 42,7 Mio. Pkw-Kilometern soll die Verkehrsbelastung durch den Straßenverkehr abnehmen und die Umwelt um 10.000 t CO₂ entlastet werden.

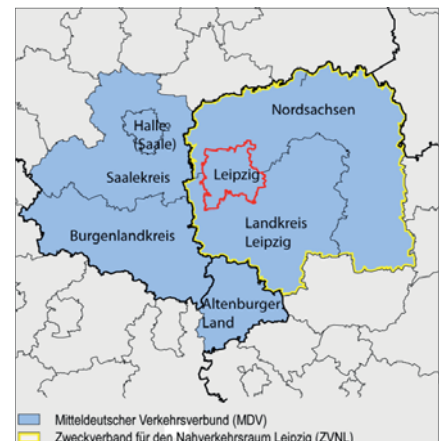
Ergänzend werden einzelne Ortsteile im Westen, Südwesten und Südosten Leipzigs durch den Eisenbahnregionalverkehr mit kurzen Fahrzeiten, i.d.R. im Stundentakt, bedient.

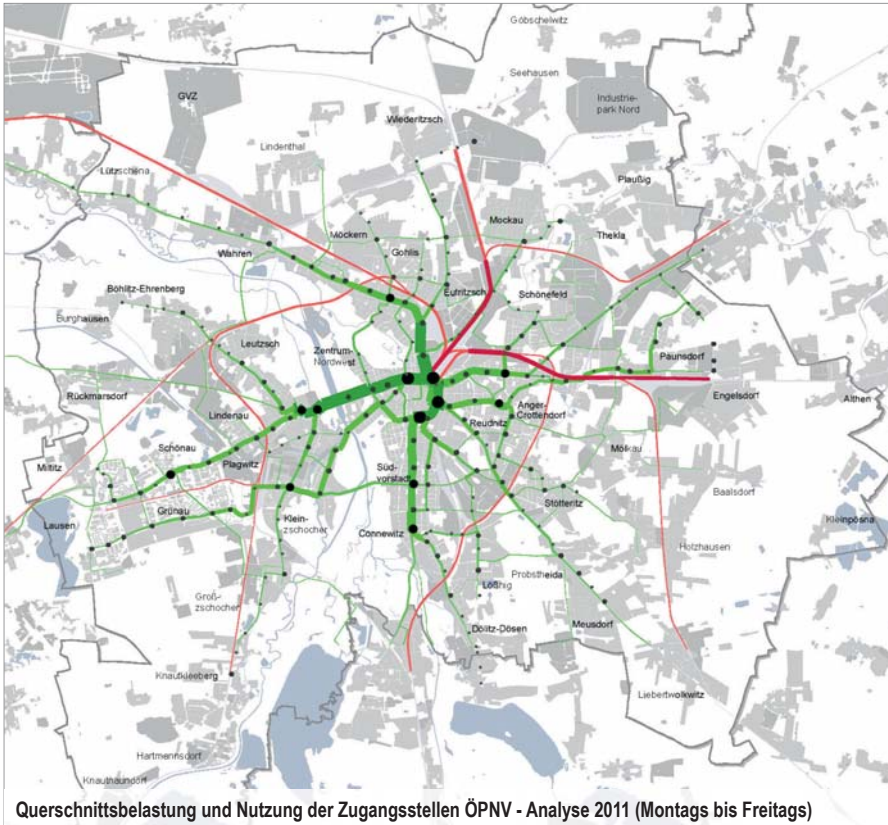
Organisationsformen und Zuständigkeiten

Die Stadt Leipzig ist Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (Bus und Straßenbahn) im Stadtgebiet. Sie ist verpflichtet, in regelmäßigen Abständen einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Der zurzeit wirksame Nahverkehrsplan wurde im Juni 2007 vom Stadtrat beschlossen. Gegenstände dieses Plans sind u.a. die Festlegung von Standards für das Leistungsangebot, die Konzeption eines integrierten Verkehrsnetzes sowie die Finanzierung der Verkehrsleistungen. Mit der Erbringung der konkreten Verkehrsleistungen im Stadtverkehr bis zum 31.12. 2028 hat der Stadtrat die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) betraut. Die LVB hat sich mit ihrer Strategie „Fokus 25 - Moderne Mobilität für Leipzig“ konkrete Ziele für die Erbringung dieser Dienstleistungen gesetzt.

Der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) ist Aufgabenträger für den Nahverkehr

Organisationseinheiten im öffentlichen Nahverkehr im Raum Leipzig





Einsteiger pro Werktag (nur für 2011)

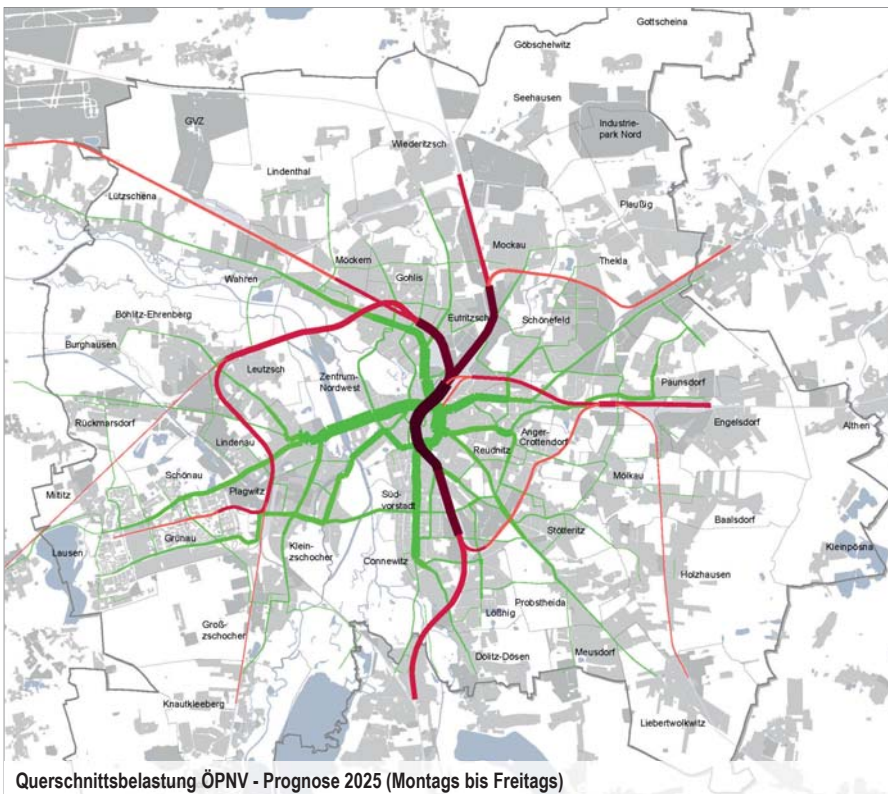
- > 10.000 Pers/24h
- > 5.000 Pers/24h
- > 2.500 Pers/24h
- > 1.000 Pers/24h

Fahrgäste S-Bahn, Eisenbahn-Regionalverkehr

- > 30.000 Pers/24h
- < 20.000 Pers/24h
- < 30.000 Pers/24h
- < 10.000 Pers/24h

Straßenbahn, Stadtbahn, Bus

- > 30.000 Pers/24h
- < 20.000 Pers/24h
- < 30.000 Pers/24h
- < 10.000 Pers/24h



der Eisenbahn, einschließlich der S-Bahn. Ihm gehören die Stadt und der Landkreis Leipzig sowie der Landkreis Nordsachsen an. Der 2008 beschlossene Nahverkehrsplan des ZVNL enthält ein Angebotskonzept für den Schienenpersonennahverkehr sowie ein darauf abgestimmtes Konzept für den regional bedeutsamen Busverkehr. Als zuständiger Aufgabenträger hat der ZVNL den Fahrplan für die Inbetriebnahme des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes bestätigt.

Der Zweckverband schreibt die Erbringung der konkreten Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr aus. Die Ausschreibung für den S-Bahn-Betrieb bis 2025 hat die DB Regio AG für sich entschieden. Im Regionalverkehr wird Leipzig auch durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen angefahren. Seitens der Stadt wird weiterhin das Ziel verfolgt, diese Verkehrsleistungen ohne städtische Mitfinanzierung zu erbringen.

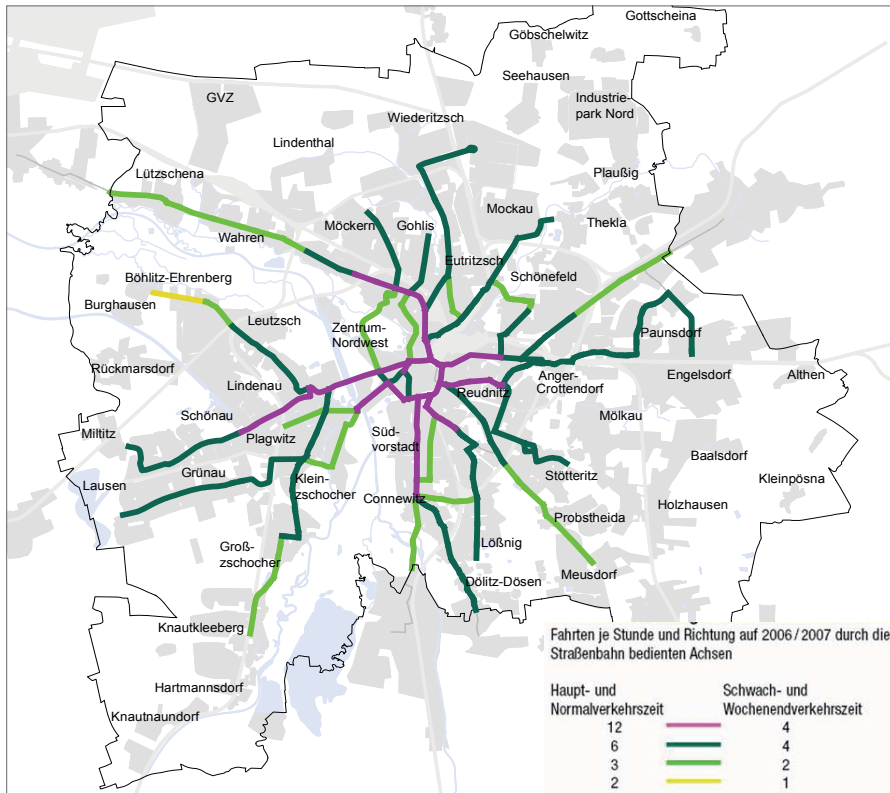
Der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV) hat im Bereich der Städte Leipzig und Halle sowie in fünf Landkreisen die Verantwortung für den Verbundtarif, die Koordinierung der Verkehrsangebote, den Verbundfahrplan, die Erfassung der Einnahmen und ihre Aufteilung auf die Verkehrsunternehmen sowie für Marketing und Öffentlichkeitsarbeit.

Auf ausgewählten Linien im Stadtgebiet sowie vor allem im Regionalbusverkehr sind neben der LVB und ihrer Tochtergesellschaft Leobus weitere private und öffentliche Omnibusunternehmen tätig. Die Finanzierung erfolgt überwiegend durch die Landkreise als Aufgabenträger.

Standards für das Leistungsangebot

Der 2007 beschlossene Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig definiert Mindeststandards und Zielstandards für das Leistungsangebot im Stadtverkehr Leipzig im Hinblick auf die Erschließung aller Teilflächen des Stadtgebiets, auf die Fahrtenhäufigkeit auf radialen und tangentialen Verbindungen, sowie auf Verknüpfungsqualität, Ausbaustandards, Service und weitere Anforderungen an die Erbringung von Verkehrsleistungen. Die Mindeststandards für die Bedienung der radialen Korridore sind auf Seite 56 dargestellt, im Übrigen wird auf den Nahverkehrsplan verwiesen.

Die Mindestbedienung ist mit dem aktuellen Fahrplanangebot durchweg gegeben und wird im Interesse der Fahrgäste zum Teil deutlich überschritten. Die Mindest-Erschließungsstandards werden ebenfalls fast flächendeckend eingehalten. Noch vorhandene Angebotslücken beziehen sich auf wenige zentrumsferne Bereiche sowie auf die Feinerschließung einiger Wohnsiedlungen und Gewerbegebiete.



Mindestbedienung im Straßenbahnnetz gemäß Nahverkehrsplan 2007

Finanzierung

Die Finanzierung der Verkehrsleistungen der LVB im Stadtgebiet ist im Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag geregelt. Der Vertrag ist auf die unternehmerische Eigenständigkeit der LVB innerhalb des durch den Nahverkehrsplan gesetzten Rahmens ausgerichtet. Aktuell wird die Finanzierung jedoch, soweit sie nicht durch Tarifeinnahmen und Ausgleichszahlungen, z.B. für den Schülerverkehr gedeckt ist, über Ergebnisabführungsverträge zwischen der Leipziger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (LVV) und ihren Tochtergesellschaften unter Nutzung der Vorteile des steuerlichen Querverbundes vollständig innerhalb dieses Konzerns erbracht, dessen alleiniger Gesellschafter die Stadt Leipzig ist.

Der städtische Finanzierungsbeitrag liegt seit 2012 bei 45 Mio. € pro Jahr. Der Rückgang der Investitionsförderung des Bundes sowie die begrenzten städtischen Mittel für Straßenbaumaßnahmen stellen für die Instandhaltung und Modernisierung des Schienennetzes eine große Herausforderung dar.

Kürzungen des Landes beim Eisenbahn-Nahverkehr haben zu Angebotseinschränkungen im Regionalverkehr und zwischenzeitlich zur Einstellung der S-Bahn nach Grünau geführt. Insbesondere die Deckung des Mehrbedarfs für den Betrieb des mitteleuropäischen S-Bahn-Netzes muss durch das Land noch dauerhaft sichergestellt werden.

5.3.2 Leitlinien

Der öffentliche Personennahverkehr ist in seinen Funktionen als mobilitätssichernde Grundversorgung und als umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr mit dem Ziel der barrierefreien Nutzbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen auszubauen. Der Nahverkehrsplan der Stadt bildet dafür den verbindlichen Rahmen.

Im Rahmen des Verkehrsverbundes ist die Verknüpfung aller Verkehrsträger zu einem integrierten Verkehrssystem weiter zu optimieren. Dazu gehören eine übersichtliche Tarifgestaltung und eine nutzerfreundliche Informations- und Kommunikationsstrategie sowie optimierte Umsteigebeziehungen durch abgestimmte Fahrpläne und attraktive Umsteigeknoten mit kurzen Wegen.

Durch langfristige Strategien zur Fortentwicklung eines hochwertigen öffentlichen Nahverkehrs sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, dass bis 2025 mindestens 23 % aller Wege der Leipziger in der Stadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Dazu dienen weitere Angebotsverbesserungen mit attraktiven Tür-zu-Tür-Reisezeiten, eine Investitions offensive zur Modernisierung von Fahrzeugen und Infrastruktur sowie die marktorientierte Weiterentwicklung der Produkte und Tarife.

Der öffentliche Nahverkehr ist auf das im Stadtentwicklungsplan Zentren festgelegte Gefüge der Stadtteilzentren auszurichten. Bei der Realisierung neuer Wohnstandorte und Gewerbegebiete haben Standorte in guter Zuordnung zu vorhandenen bzw. geplanten Haltepunkten des Schienenverkehrs Vorrang. Das Nahverkehrssystem soll darüber hinaus die Abwicklung von Großveranstaltungen ermöglichen.

Eine Angebotsverbesserung ist vor allem dort notwendig, wo noch eine ungenügende Marktdurchdringung besteht, z.B. in einigen zentrumsfernen Bereichen sowie bei der Feinerschließung einiger Quartiere.

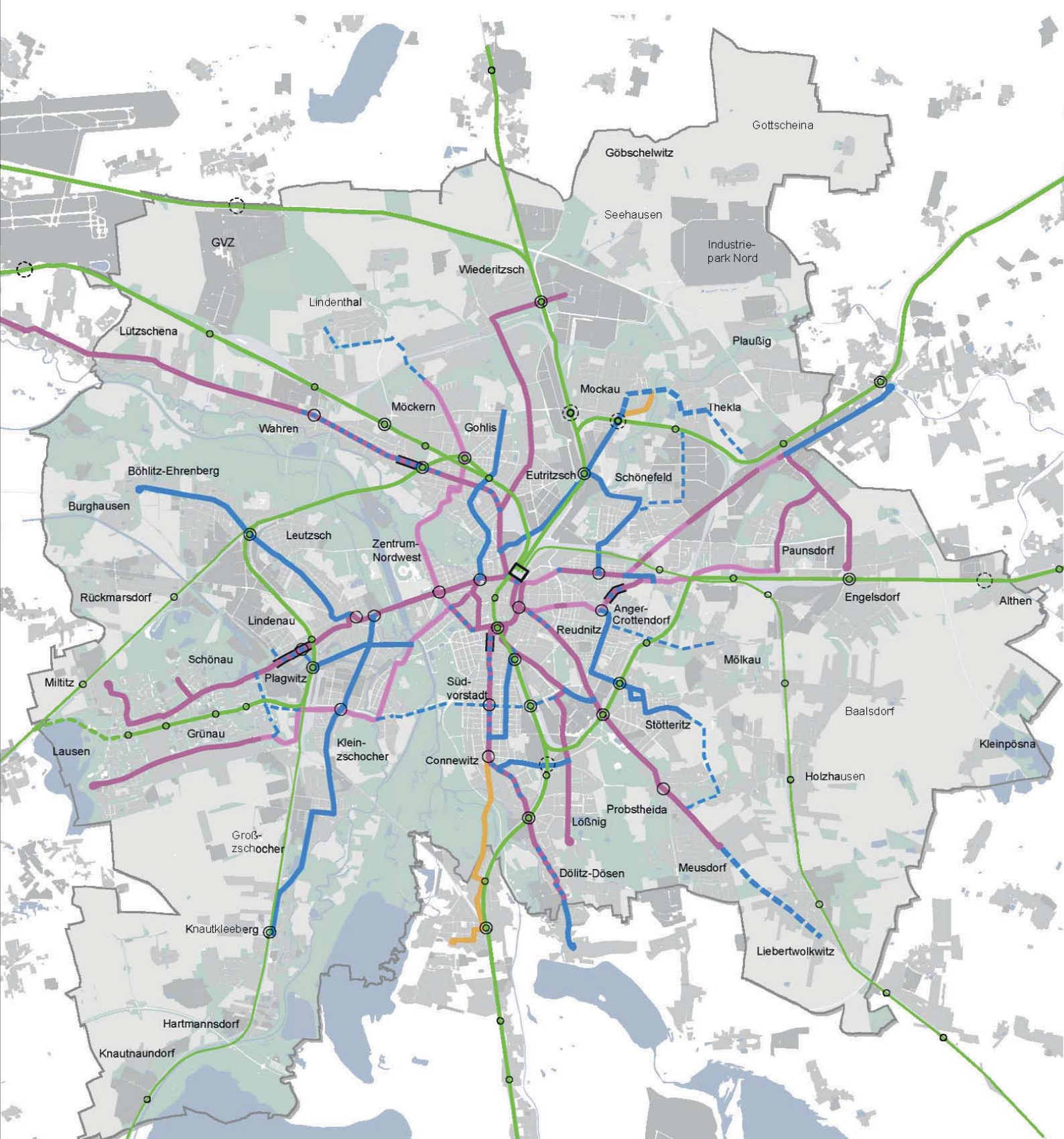
Das radial orientierte Straßenbahnnetz ist zu erhalten und zielorientiert auszubauen. Stark frequentierte Straßenbahnstrecken sind mit weitgehend flächenhafter oder zeitlicher Separierung vom Radverkehr und vom Kfz-Verkehr zu führen. Streckenerweiterungen sind im Hinblick auf ihren verkehrlichen Nutzen und ihre Umsetzbarkeit zu untersuchen.

Mit dem Umbau und Ausbau des Straßenbahnnetzes sich bietende Chancen für eine hochwertige Revitalisierung von Straßenräumen sind mit Maßnahmen der Stadtgestaltung eng zu verzahnen.

Im Interesse einer Erhöhung der Beförderungsqualität und zur Sicherung einer effizienten Betriebsführung sind die Möglichkeiten zur Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Die Steuerung von Lichtsignalanlagen ist dabei besonders auf Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit sowie auf die Erreichbarkeit der Haltestellen auszurichten. Bei Konflikten mit anderen Verkehrsarten, insbesondere auch mit dem ruhenden Kfz-Verkehr, sind die Belange des öffentlichen Verkehrs mit besonderem Gewicht zu berücksichtigen.

Investitionsschwerpunkte (Fahrzeuge, Haltestellen) sind so zu setzen, dass das Ziel eines barrierefreien öffentlichen Nahverkehrs mittelfristig erreicht wird. Dazu gehört auch ein ausreichender Platz in den Fahrzeugen für Rollstühle, Gehhilfen und Kinderwagen.

Erweiterte Möglichkeiten der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, z.B. durch ein Umlagesystem, sind zu prüfen und öffentlich zu diskutieren.



Schiengebundener Personennahverkehr Bestand 1/2014 und Planung

- | | | | | | |
|--|------------------------------|--|--|--|---------------------------------|
| | Straßenbahn | | Untersuchungsstrecke
Stadtbahn / Straßenbahn - Neubau | | Zugangsstelle S-Bahn, Eisenbahn |
| | stadtbahngerecht ausgebaut | | Trassenfreihaltung | | wichtiger Umsteigepunkt |
| | im Bau / kurzfristig geplant | | Untersuchungsstrecke Umstellung auf Bus | | Zugangsstelle, Neubau geplant |
| | Ausbau, weitere Priorität | | S-Bahn / Eisenbahnregionalverkehr | | Option ZVNL |
| | Ausbau, nachrangig | | Trassenfreihaltung | | Hauptbahnhof |

5.3.3 Konzept

Die im Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig vom September 2007 festgelegten Mindest- und Zielstandards für den öffentlichen Personennahverkehr sind – auch wenn sie im Folgenden nicht ausdrücklich aufgeführt werden – Gegenstand des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum. Die Einhaltung der Standards wird seitens der Stadt regelmäßig überprüft. Der Stadtentwicklungsplan berücksichtigt darüber hinaus zwischenzeitliche Entwicklungen der demografischen, rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen, die auch Gegenstand der anstehenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans sein werden.

Straßenbahn

Im Straßenbahnnetz hat die Erhaltung und Sanierung der vorhandenen Trassen weiterhin Priorität.

Die Aufwertung ausgewählter aufkommensstarker Straßenbahnlinien für einen leistungsfähigen und schnellen Stadtbahnverkehr mit separaten oder durch Lichtsignalsteuerung bevorrechtigten Fahrwegen, barrierefreien Haltestellen und behindertenfreundlichen Niederflurfahrzeugen wird fortgesetzt. Bereits kurzfristig erfolgt der Umbau der Lützner Straße zwischen S-Bahnhof Lindenau und Plautstraße. Die Linie 15 (Militz - Innenstadt - Meusdorf) wird damit fast auf gesamter Länge stadtbahnrechtlich ausgebaut sein.

Ebenfalls kurzfristig abgeschlossen wird der Umbau der Gleisanlagen in der Wurzner Straße mit der Haltestelle Wiebelstraße (Linie 7), in der Bornaischen Straße im Bereich der neuen Umsteigehaltestelle zum S-Bahnhof Connewitz (Linie 11) sowie im Nordabschnitt der Karl-Liebnecht-Straße und im Peterssteinweg (Linien 10 und 11). In der Georg-



An der Windmühlenstraße wurde eine zusätzliche Straßenbahnhaltestelle eingeordnet.

Schumann-Straße (Linien 10 und 11) wird die abschnittsweise Gleiserneuerung abgeschlossen; eine attraktivere Gestaltung des Straßenraums soll folgen.

Der stadtbahnrechtliche Ausbau der Linien 10 und 11 soll mit weiterer Priorität fortgesetzt werden im Norden in der Georg-Schumann-Straße und im Süden in der Karl-Liebnecht-Straße. Längerfristig ist auch ein Ausbau der Linie 4 in Richtung Gohlis vorgesehen.

Auch wenn eine Finanzierung der längerfristigen Vorhaben noch zu sichern ist, werden die Ausbauziele bei anstehenden Gleiserneuerungen und Straßenbaumaßnahmen im Rahmen des Straßen- und Brückenbauprogramms (s. Kap. 5.4) bereits berücksichtigt. Auch im übrigen Straßenbahnnetz werden bei solchen Maßnahmen Verbesserungen für den Fahrweg, die Haltestellen und die Lichtsignalsteuerung angestrebt. Besondere Priorität kommt dabei Maßnahmen zu, die zur Verbesserung von Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit beitragen

Eine Reduzierung der für die Fahrgäste entscheidenden Tür-zu-Tür Reisezeit kann im Einzelfall auch durch Verringerung der Haltestellenabstände und damit kürzeren Wege zur Haltestelle erreicht werden. Vor Durchführung von baulichen Maßnahmen soll deshalb untersucht werden, wo sich entsprechende Möglichkeiten anbieten und ohne übermäßige Verlängerung der Reisezeiten der übrigen Fahrgäste und ohne zusätzlichen Fahrzeugbedarf realisiert werden können; dies ist z.B. im Peterssteinweg zwischen Wilhelm-Leuschner-Platz und Hohe Straße der Fall.

Bei Gleisbaumaßnahmen soll ein Gleisabstand von 2,8 m realisiert werden, um den langfristig geplanten Einsatz von 2,4 m breiten Fahrzeugen zu ermöglichen.

Weiterhin ist bei allen Maßnahmen zu prüfen, ob ein separater Gleiskörper städtebaulich verträglich eingeordnet werden kann oder ob – wie dies bei angebauten Straßen mit Raumbreiten unter 30 m meist der Fall ist – eine Bevorrechtigung der Straßenbahn im Mischverkehr durch entsprechende Lichtsignalsteuerung die sinnvollere Lösung darstellt. Bei Entscheidung für einen separaten Gleiskörper bieten Rasengleise einige Vorteile (Lärminderung, Versickerung), die in angebauten Innenstadtstraßen jedoch mit städtebaulichen Belangen abzuwägen sind.

Die in Leipzig bereits eingeführten Lösungen zur Sicherung der Barrierefreiheit von Haltestellen, i.d.R. durch Anlage von Haltestellenkaps oder Anhebung der Fahrbahn für Kfz- und Radverkehr und Sicherung durch eine Lichtsignalanlage, werden fortgesetzt. Aufkommensstarke Haltestellen und insbesondere wichtige Umsteigepunkte werden mit einer dynamischen Fahrgastinformation und einem Wetterschutz ausgestattet.

Straßenbahnhaltestelle mit angehobener Fahrbahn



Bushaltestelle als Kap ausgebildet



Bushaltestelle im Außenbereich mit erhöhtem Bordstein und Wetterschutz



Untersuchungen zum Neubau von Straßenbahnstrecken werden für Linienverlängerungen in die einwohnerstarken Wohngebiete von Mockau (mit Umstellung auf Busverkehr im Zuge der Kieler Straße) sowie Thekla (mit Betriebsgleis zur neuen Hauptwerkstatt Heiterblick) und nach Liebertwolkwitz durchgeführt. Weiterhin wurde in einem ergebnisoffenen Prozess unter Beteiligung aller Akteure vor Ort eine mögliche langfristige Straßenbahnneubau-strecke von der Prager Straße oder vom bisherigen Endpunkt der Linie 4 in Stötteritz zum Herzzentrum in Probstheida untersucht, in dessen unmittelbarer Nachbarschaft zusätzliche Einrichtungen für die medizinische Versorgung und Forschung geplant sind (Cardio Leipzig Innovationszentrum).

Durch in der Neufassung des Flächennutzungsplans darzustellende Trassenfreihaltungen sollen Linienverlängerungen auch nach Lindenthal, in das Industriegebiet Nordost sowie über Anger-Crottendorf nach Mölkau offen gehalten werden, ebenso die kurze Verknüpfung der Linie 14 über die Saalfelder Straße mit der Lützner Straße und eine Neutrassierung der Linien 1 bzw. 2 über die Brüner Straße.

Weiterhin wird die Möglichkeit einer Tangentialverbindung südlich der Innenstadt aus Richtung Grünau über den Schleußiger Weg und die Kurt-Eisner-Straße zur neuen S-Bahn-Haltestelle MDR und weiter zur Zwickauer Straße gesichert. In allen diesen Fällen handelt es sich um langfristige Trassenvorhaltungen, deren Umsetzung abhängig ist von der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, von detaillierten Kosten-Nutzen-Untersuchungen sowie von den Finanzierungsmöglichkeiten.

Für den südlichen Ast der Linie 9 nach Markkleeberg soll durch den Landkreis untersucht werden, ob sich mit Fertigstellung des City-Tunnels die Fahrgastströme so verändern, dass eine Bedienung mit

Trassenfreihaltungen lassen langfristige Netzoptionen offen (Sammelweisstraße).



S-Bahn und Bus eine wirtschaftliche und fahrgastfreundliche Alternative zur Straßenbahn darstellt.

Nach Aufgabe des nördlichen Astes der Linie 14 durch die Wittenberger Straße und positiver Entscheidung über die übrigen bisher im Nahverkehrsplan benannten Untersuchungsstrecken sind weitere Umstellungen auf Busbetrieb nicht mehr geplant.

Es wird angestrebt, kurzfristig auf sämtlichen Kursen lärmarme Niederflurfahrzeuge mit bequemem Einstieg einzusetzen. Ihre Nutzung als Werbeträger soll so begrenzt werden, dass das „Corporate Image“ des Verkehrsbetriebs nicht beeinträchtigt wird. Werbung auf den Fensterflächen soll im Interesse der Fahrgäste vermieden werden.

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist zu prüfen, ob durch Verdichtung des Angebots, z.B. durch 10-Minuten-Takt an Samstagen auf weiteren Linien oder in den Abendstunden im Sommer neue Fahrgäste gewonnen werden können und so die Attraktivität des ÖPNV insgesamt erhöht werden kann.

Stadtbus

Das Busnetz erfordert geringere infrastrukturelle Vorleistungen als die schienengebundenen Verkehrsmittel. Auf Veränderungen der Verkehrsbedürfnisse kann daher flexibel reagiert werden, der Zwang zu langfristigen Planungskonzepten als Grundlage für Investitionsentscheidungen ist geringer.

Überlegungen zum Busverkehr setzen u.a. bei einer verbesserten Erschließung der vorhandenen und geplanten Gewerbegebiete, bei der Schließung sonstiger noch vorhandener Angebotslücken im äußeren Stadtraum und bei der Feinerschließung einiger Stadtquartiere an. Dabei sind Linienanpassungen und zusätzliche Fahrten, geringere Haltestellenab-

Die neu ausgebauten Gleisanlagen am Bahnhof Plagwitz erlauben eine Verdichtung des Taktes auf der S1.



stände sowie alternative Bedienformen (Anruf-Lini-entaxi) in die Überlegungen einzubeziehen, und zwar sowohl unter Gesichtspunkten der Kosteneffektivität als auch der Angebotsverbesserung durch Verringerung der Wartezeiten und Haustür-Service.

Auch wenn das „Netz 2010“ für den Stadtbusverkehr bereits auf das neue S-Bahnnetz ausgerichtet ist, wird auf Grundlage der Erfahrungen nach Inbetriebnahme dieses Netzes zeitnah zu prüfen sein, ob weitere Anpassungen im Busnetz (Linienführung, Taktfrequenz) erforderlich werden, um die damit gegebenen Chancen optimal zu nutzen.

Zur Angebotsverbesserung in zentrumsfernen Bereichen (und nicht nur dort) mit längeren Wartezeiten gehört auch die Ausstattung der Bushaltestellen mit Bänken und einem Wetterschutz.

S-Bahn und Regionalverkehr

Die Stadt Leipzig wird sich dafür einsetzen, dass die geplanten netzergänzenden Maßnahmen zur Fertigstellung des S-Bahn-Netzes kurzfristig abgeschlossen werden. Dazu gehört auch der Neubau eines Haltpunktes Paunsdorf für den S-Bahn-Verkehr, sobald die eisenbahnbetrieblichen Voraussetzungen dafür vorliegen (voraussichtlich 2017).

Die Entwicklung der Fahrgastströme nach Inbetriebnahme des S-Bahn-Netzes ist unter Berücksichtigung eines angemessenen Zeitraums für die Anpassung der Verkehrsgewohnheiten zu beobachten, um Grundlagen für eine Überprüfung der Bedienungs-takte und -zeiten sowie für ggf. erforderliche Anpassungen im Stadtverkehr von Straßenbahn und Bus zu gewinnen. Der Neubau von S-Bahn-Haltestellen an der Essener Straße und an der Mockauer Straße (bis 2019) mit Verknüpfungen zum Stadtbus bzw. zur Straßenbahn wird auch die Nachfrage weiter verbessern. Die Grünauer Linie (S1) soll ab 2017 im

Der neue S-Bahnhof Thekla soll zukünftig an der Theklaer Straße liegen.





Planungsziel: Optimierung der Verknüpfungen im Netz der öffentlichen Verkehrsmittel...



... mit dem Radverkehr ...



... und mit dem Pkw.

15-Minuten-Takt bedient werden, die Option einer Verlängerung nach Markranstädt mit einem Halt am Kulkwitzer See wird offen gehalten.

Die Stadt Leipzig wird sich weiterhin für die Sanierung der Haltestellen Thekla, Heiterblick, Engelsdorf Werkstätten und Knauthain einsetzen, um Qualitätsmängel an diesen noch nicht modernisierten Zugangsstellen der S-Bahn und des Regionalverkehrs schrittweise zu beheben. Dies soll nach Möglichkeit jeweils mit Maßnahmen der Stadt zur Aufwertung des Bahnhofsumfeldes verknüpft werden. Neben der Stadt Leipzig und dem ZVNL ist der Mitteldeutsche Verkehrsverbund als betreiber- und aufgabenträgerübergreifende Organisation hierfür verantwortlich.

Netzverknüpfung

Ziel der Planung ist ein integriertes Gesamtverkehrssystem, in dem die Angebote der unterschiedlichen Verkehrsträger sich sinnvoll und kundenfreundlich, jedoch ohne unwirtschaftliche Leistungsüberlagerungen ergänzen. Der Mitteldeutsche Verkehrsverbund als betreiber-übergreifende Organisation steht hierfür in der Verantwortung.

Wesentliche Aufgabe bleibt die Optimierung der Übergangsmöglichkeiten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern, sowohl in zeitlicher Hinsicht (Fahrplankoordination, Anschlusssicherung, angemessene Übergangszeiten, kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen) als auch in ihrer räumlichen Dimension (kurze, ausreichend breite und attraktive Wege zwischen den Einzelhaltestellen).

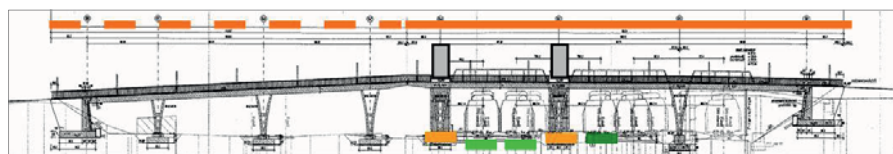
Innerhalb des Netzes der LVB werden die Bemühungen um eine attraktive, übersichtliche und barrierefreie Ausgestaltung der Umsteigepunkte mit kurzen Übergangswegen fortgesetzt. Die Fahrplanabstimmung zur Reduzierung von Wartezeiten wird unter Berücksichtigung der Fahrgastfrequenzen und der im Nahverkehrsplan festgelegten Standards weiter verbessert. Die technologischen Möglichkeiten der Anschlusssicherung bei Verspätungen und Betriebsstörungen durch moderne Kommunikations- und Leitsysteme werden weiter ausgebaut.

Gleiche Standards werden für verkehrsträgerübergreifende Verknüpfungen angestrebt. Schwerpunkt ist hier die Verknüpfung von S-Bahn, Straßenbahn und Bus. Mit dem neuen Busnetz sowie durch Neu-

bau bzw. Verlegung von Bahnhöfen, Straßenbahn- und Bushaltestellen wurden dafür bereits wichtige Voraussetzungen geschaffen. Zur Berücksichtigung des neuen S-Bahnnetzes werden hierzu weitere Untersuchungen erforderlich; dabei ist auch nach Lösungsmöglichkeiten für Verknüpfungsmängel zu suchen, die sich durch unterschiedliche Taktung von S-Bahn- und Stadtverkehr ergeben.

Verknüpfung mit dem Individualverkehr

Mit Realisierung des neuen S-Bahn-Netzes und Beschleunigung der Straßenbahn ist das Umsteigen vom Auto (Park+Ride) oder Fahrrad (Bike+Ride) auf die öffentlichen Verkehrsmittel noch attraktiver geworden. Ziel der P+R-Strategie ist es, durch wohnortnahe Stellplatzangebote in der Region und im äußeren Stadtraum den Bewohnern von mit öffentlichen Verkehrsmitteln schlecht erreichbaren Gebieten den Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu erleichtern, um so das Kfz-Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet zu begrenzen. Von besonderer Bedeutung ist das P+R-Angebot auch für die verkehrliche Abwicklung von Großveranstaltungen in der Innenstadt und im Bereich des Sportforums.



Die kleinräumliche Erschließung der Einzugsgebiete der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs durch den Rad- und Fußverkehr ist ebenfalls Gegenstand besonderer Aufmerksamkeit. Dazu werden die vorhandenen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Haltestellen (Bike+Ride) nachfrage- und anforderungsgerecht weiter ausgebaut. Die Zuwege zu den Haltestellen werden bei Bedarf in die Wegweisung aufgenommen, sicher und möglichst umweg- und verlustzeitenfrei an die Haltestellen herangeführt und attraktiver gestaltet. Auf weitere Maßnahmen zur Unterstützung einer inter- und multimodalen Verkehrsmittelnutzung durch Entwicklung von Mobilitätsstationen und ein Mobilitätsmanagement wird in Kap. 6.2 dieses Stadtentwicklungsplans eingegangen.

Die Haltestelle Connewitz wird als Verknüpfungspunkt von S-Bahn, Straßenbahn und Bus ausgebaut, mit bis zu 4.000 Ein-, Aus- und Umsteigern pro Tag.

„SchleußigBus“ löst Parkraumproblem

Ein Bus in Schleußig verkehrt in drei Linien durch den Stadtteil und sorgt für ein autoarmes Schleußig



- Parkplätze in Schleußig sind knapp
- Geduldetes Gehwegparken ist keine Lösung und gefährdet andere Verkehrsteilnehmer
- Schleußiger stellen ihre Autos auf Parkplätzen am Stadtteilrand ab, dazwischen pendelt der SchleußigBus
- „SchleußigBus“ hält nach Bedarf an jedem Hauseingang und fährt nach Bedarf an den Parkplätzen, für Bewohner von Schleußig ist die Benutzung kostenlos
- Ladezone vor jedem Hauseingang
- Finanzierung: Bußgelder für Verkehrsverstöße im Projektgebiet Schleußig kommen in den Projektkopf für den „SchleußigBus“
- Jeder Schleußiger Autobesitzer zahlt eine Mobilitätsgebühr von 50 Euro/Monat



Finanzierung

Die öffentlichen Verkehrsmittel benötigen eine angemessene Finanzausstattung, um durch Angebotsverbesserungen sowie Modernisierung von Fahrzeugen und Infrastruktur die Voraussetzungen für eine Umsetzung der Ziele des Stadtentwicklungsplans zu schaffen.

Auf der Einnahmeseite sollen die Möglichkeiten weiter verfolgt werden, durch besondere Tarifangebote wie Job Tickets, Familienfahrtscheine, Kombi-Tickets für den Besuch von Veranstaltungen (ggf. auch für die Veranstalter verpflichtend) und anderen Attraktionen, durch weitere Vereinfachungen des Fahrscheinerwerbs, durch Sonderaktionen sowie nicht zuletzt durch Begrenzung von Tarifierhöhungen neue Fahrgäste zu gewinnen und damit die Tarifeinnahmen insgesamt zu steigern.

Da die Möglichkeiten, durch tarifliche Maßnahmen zusätzliche Einnahmen zu generieren, jedoch begrenzt sind oder in ihr Gegenteil umschlagen können, und da in den öffentlichen Haushalten kaum noch Spielräume vorhanden sind, werden neue Wege der ÖPNV-Finanzierung auszuloten sein. Dies erfordert einen ergebnisoffenen Untersuchungs- und Diskussionsprozess, der unter Berücksichtigung des einschlägigen Rechtsrahmens auch Möglichkeiten einer Umlagefinanzierung unter Beteiligung aller Nutznießer eines hochwertigen ÖPNV-Angebots einbeziehen soll.

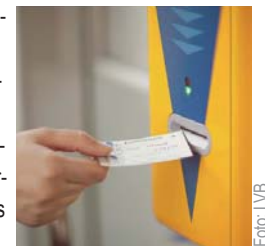


Foto: LVB

Ein Beispiel aus dem Ideenwettbewerb zum Thema „ÖPNV“

Kommunikation und Marketing

Zur Unterstützung der infrastrukturbezogenen Maßnahmen sind Strategien erforderlich, die am Image des öffentlichen Verkehrs ansetzen und diesen dem eigenen Auto als interessante Alternative gegenüberstellen. Die Bereitschaft der Menschen für eine umweltverträgliche Umsetzung ihrer Mobilitätsansprüche soll durch geeignete Informationsangebote sowie durch Kommunikationsstrategien, die auch emotional ansprechen, gefördert werden. Dabei muss durch professionelle Nahverkehrswerbung ein „Netzbewusstsein“ aufgebaut werden, das über die Einzelnetze der Einzelanbieter hinausgreift.

Sowohl auf der Ebene des Verkehrsverbundes als auch der Verkehrsunternehmen sollen die Qualitäten und Vorteile der öffentlichen Verkehrsmittel insbesondere den (potenziellen) Kunden, die diese noch

nicht regelmäßig nutzen, überzeugend vermittelt und diesbezügliche Vorurteile und Wahrnehmungsdefizite abgebaut werden. Das Informationsangebot, von der Haltestellenausschilderung über die Gestaltung von Nahverkehrsstadtplänen bis hin zu Fahrplanauszügen für bestimmte Stadtteile oder häufig genutzte Verbindungen ist unter Nutzung der Möglichkeiten der neuen Medien fortlaufend zu überprüfen.

Insbesondere für Stadtgebiete, für Verbindungen und für Betriebszeiten, in denen ein dichter und regelmäßiger Taktverkehr wirtschaftlich nicht realisierbar ist, sind breit gestreute und auch für „Nahverkehrslaien“ einfach verfügbare Informationsangebote erforderlich, um unnötige Wartezeiten zu vermeiden.

5.4 Motorisierter Individualverkehr



Die 2001 eröffnete Adenauerallee entlastet umliegende Stadtgebiete von starken Kfz-Verkehrsströmen.

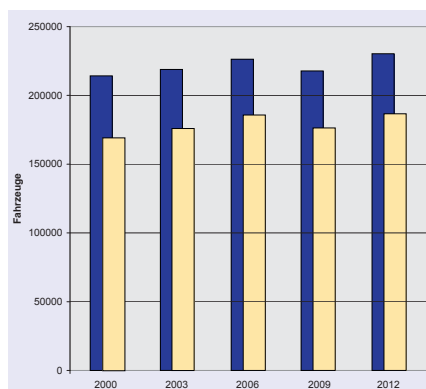
5.4.1 Ausgangsbedingungen

Motorisierung und Pkw-Nutzung

In Leipzig waren nach Unterlagen des Kraftfahrt-Bundesamtes am 1.1.2013 rund 230.000 Kraftfahrzeuge zugelassen, 12.800 mehr als 2003; darunter waren 186.600 private Pkw. Der Zuwachs geht vor allem auf das Wachstum der Einwohnerzahl Leipzigs zurück, der Bestand an privaten Pkw je 1000 Einwohner (2013: 376 Pkw/ 1.000 EW - Statistisches Bundesamt) hat nur geringfügig zugenommen. Die Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2008“ stellte für den Zeitraum 2003 bis 2008 beim Pkw-Zugang der befragten Stichprobe sogar einen leichten Rückgang fest. Die Ergebnisse der Erhebung für 2013 liegen noch nicht vor, mit einem leichten Wiederanstieg ist zu rechnen.

Kraftfahrzeugbestand in Leipzig, 2000-2012

Blau: Kraftfahrzeugbestand insgesamt, gelb: darunter private Pkw (ab 2008 ohne zeitweise stillgelegte Kfz). (Kraftfahrt-Bundesamt)



Der Motorisierungsgrad der Leipziger liegt unter dem Durchschnitt der meisten vergleichbaren deutschen Städte und unter den Werten für Deutschland insgesamt und für das Leipziger Umland.

58 % der Haushalte verfügten 2008 über mindestens einen Pkw; im Umkehrschluss heißt dies, dass 42 % der Haushalte ohne eigenen Pkw waren. Fast die Hälfte der mit dem Pkw zurückgelegten Wege war kürzer als 5 km, fast ein Drittel sogar kürzer als 3 km; der Anteil dieser kurzen Wege hat seit 2003 noch leicht zugenommen. Fast 60 % der Verkehrsleistung (Personenkilometer pro Tag) werden im motorisierten Individualverkehr erbracht. Der mittlere Besetzungsgrad der Fahrzeuge ist mit 1,3 Personen seit Jahren annähernd konstant.

Das Straßennetz

Das öffentliche Straßennetz (ohne Autobahn) in der Stadt Leipzig umfasst per 1.8.2013 eine Gesamtlänge von 1.736 Kilometern, davon befinden sich 1.677 Kilometer in der Straßenbaulast der Stadt Leipzig. Ein Großteil des Kfz-Verkehrs wird auf den etwa 400 km Hauptverkehrsstraßen abgewickelt.

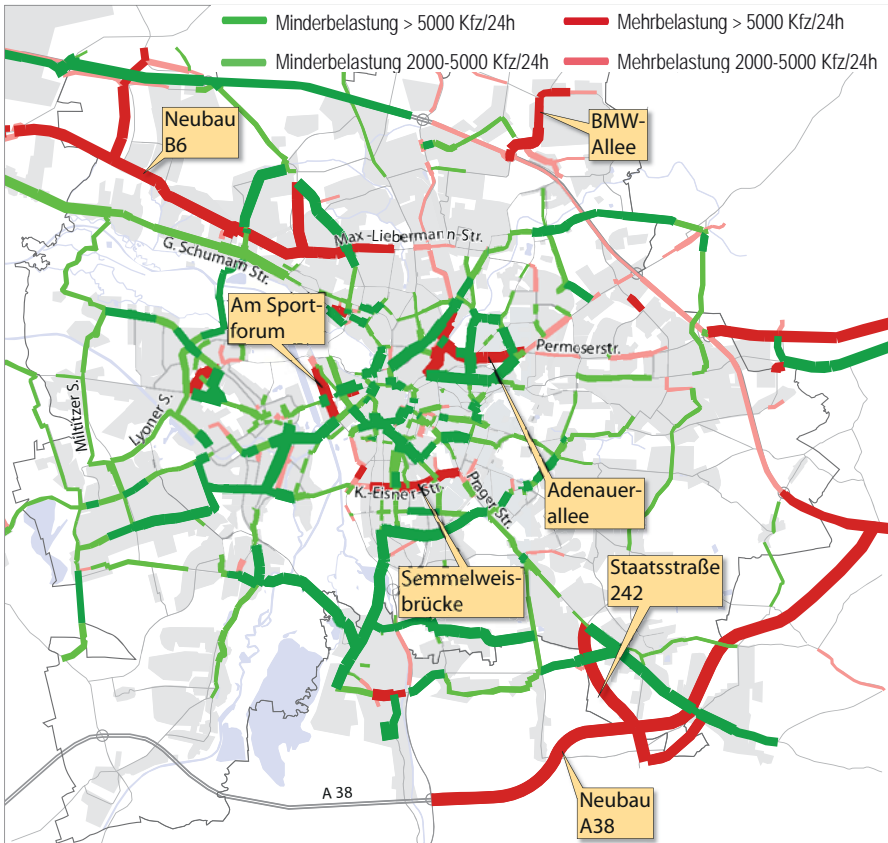
Das Netz der Hauptverkehrsstraßen ist historisch als Radialnetz mit Orientierung auf das Stadtzentrum gewachsen, mit dem Promenadenring als wichtigstem Verteiler sowohl für den Binnenverkehr als auch für übergeordnete Verkehrsbeziehungen. Folgen dieser Netzstruktur waren eine hohe Anfälligkeit für Stauerscheinungen, die Behinderung der auf den

gleichen Radialen verkehrenden öffentlichen Verkehrsmittel und die Entwertung von Wohn- und Geschäftslagen entlang dieser Straßen. Mit steigendem Kfz-Besitz und der Zunahme peripherer und tangentialer Fahrtbeziehungen hatten sich diese Probleme nach 1990 zunächst noch verschärft.

Durch Fertigstellung des Autobahnringes, von Teilabschnitten eines geplanten Mittleren Rings sowie Ausbau des Tangentenvierecks und einiger besonders belasteter Radialen konnten seitdem wesentliche Mängel dieser Netzstruktur beseitigt werden. Während Stauerscheinungen mit ihren negativen Folgewirkungen im übergeordneten Netz vieler Städte an der Tagesordnung sind, halten sich diese in Leipzig nach gutachterlicher Auffassung (Gerlach 2013, S. 80) heute in Grenzen. Leipzig ist dadurch gegenüber Städten mit vergleichbarer Einwohnerzahl, aber fehlenden oder überstauten Ringsystemen klar im Vorteil und kann eine gute und leistungsfähige Straßenverkehrsinfrastruktur auch als maßgebenden Standortfaktor in die Waagschale werfen.

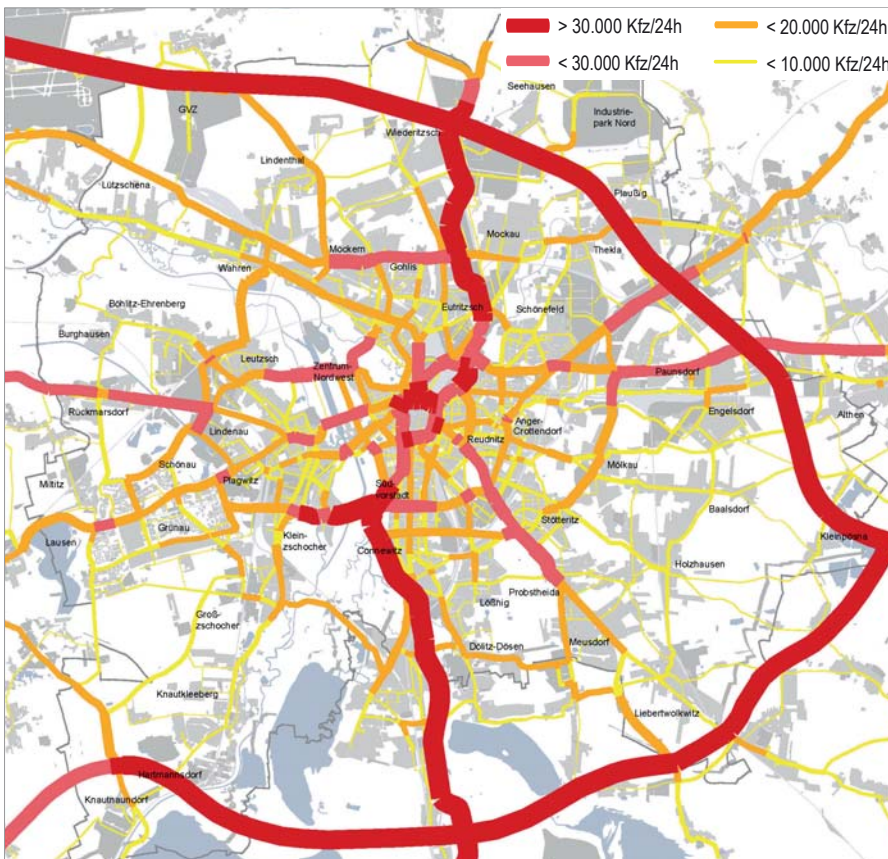
Entwicklung der Verkehrsbelastung

In vielen noch 2002 sehr stark belasteten Straßen ist seitdem das Kfz-Verkehrsaufkommen zurückgegangen. Dies zeigt sich u.a. an der Entwicklung des Kfz-Verkehrs über die Auequerungen (s. Abb. S. 63), aber auch auf hochbelasteten Innenstadtstraßen wie dem Nordabschnitt des Promenadenrings (Willy-Brandt-Platz) und der Harkortstraße, wo das Kfz-Verkehrsaufkommen zwischen 2002 und 2010 um 35 % bzw. 26 % abnahm.



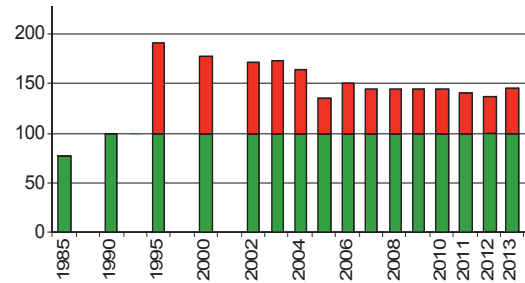
Entlastungen und Mehrbelastungen im Straßennetz – 2003-2012

Querschnittsbelastungen im Straßennetz - Prognose 2025



Nicht zuletzt haben Verkehrsbefragungen an der Stadtgrenze, die 2006 und 2007 vor und nach Schließung des Autobahnringes durch die A 38 im Süden durchgeführt wurden, eine Reduzierung des Lkw-Gesamtverkehrs an den Haupt-Einfallstraßen in die Stadt um 21 % und des Lkw-Durchgangsverkehrs um 42 % ergeben.

Mit Fertigstellung des Autobahnringes und des Tangentenvierecks ist eine Konsolidierung des Straßennetzes eingetreten, in deren Folge sich sowohl bei den Auequerungen als auch an mehreren anderen Straßenabschnitten ein relativ konstantes Kfz-Verkehrsaufkommens eingestellt hat. Die Verringerung der Kfz-Belastung auf das heutige Niveau wurde durch den Bau dieser und anderer Entlastungsstraßen möglich.



Entwicklung der Kfz-Belastung der straßenseitigen Auequerungen 1990 bis 2013 (1990=100%)

Im Rahmen des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum wurde der Analyseplan zur Darstellung der Verkehrsbelastungen im Straßennetz auf den Stand 2012 fortgeschrieben und einer Prognose für das Jahr 2025 gegenübergestellt. Der Stadtentwicklungsplan geht dabei nicht von einer Zunahme des Kfz-Verkehrs insgesamt aus. Jede Prognose der Verkehrsentwicklung über einen längeren Zeitraum ist von einer Vielzahl potenzieller Einflussfaktoren abhängig. Jedoch wird angenommen, dass der zusätzliche Verkehr aufgrund des erwarteten Bevölkerungszuwachses (s. Kap. 3.1) durch veränderte Verkehrsgewohnheiten infolge gesamtgesellschaftlicher Trends (u.a. Rückgang der Autoaffinität in den jüngeren Jahrgängen) ausgeglichen wird. Bei Umsetzung der in diesem Stadtentwicklungsplan benannten Maßnahmen wird vielmehr ein moderater Rückgang des Kfz-Verkehrs im Stadtgebiet erwartet.

Dies schließt Zunahmen des Kfz-Verkehrs durch Bündelung auf weniger sensiblen Straßen, soweit dort noch Kapazitätsreserven vorhanden sind, sowie im Bereich der Schwerpunkte der Bevölkerungs- und gewerblichen Entwicklung nicht aus. Insbesondere tangentielle Wegebeziehungen zwischen wachsenden Stadtteilen und neuen Arbeitsplatzgebieten,

Einkaufs- und Freizeitzielen an der Peripherie oder im Umland, die durch die Verkehrsarten des Umweltverbundes nur schwer abzudecken sind, können davon betroffen sein.

Ausbau der Straßeninfrastruktur

Bis vor wenigen Jahren hatte das 1995 erstmals vorgelegte und seitdem in Abständen fortgeschriebene „Mittelfristige Straßen- und Brückenbauprogramm“ seinen Schwerpunkt im Ausbau des Straßennetzes, insbesondere in der Umsetzung des Ring- und Tangentensystems und der Neutrassierung bzw. Ertüchtigung der großen Radialstraßen und Autobahnzubringer. Das Tangentenviereck ist inzwischen weitgehend fertig gestellt, u.a. mit der Straße am Sportforum und der Semmelweisstraße. Von einem geplanten Mittleren Ring wurden Teilabschnitte realisiert, u.a. im Nordwesten zur Verbindung der neuen B 6 mit der Max-Liebermann-Straße und der B 2. Mehrere Radialstraßen wurden neu gebaut oder rekonstruiert, darunter die Maximilianallee, die Adenauerallee, die Straße des 18. Oktober, die Torgauer Straße, die Permoserstraße, die Prager Straße und der Ranstädter Steinweg. Damit verbunden waren i.d.R. Maßnahmen zur Entlastung sensibler Stadträume, z.B. in der Gustav-Adolf-Straße und der Waldstraße, und zur Verbesserung der Bedingungen für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, z.B. in der Eisenbahnstraße und in der Jahnallee.

Verkehrsbaumaßnahmen des Bundes und des Freistaats Sachsen ergänzten diese städtischen Vorhaben. Der Autobahnring wurde im Süden geschlossen, besonders hoch belastete Abschnitte wurden sechsstreifig ausgebaut, neue Ausfahrten an das innerstädtische Straßennetz angeschlossen. Schwerpunkte bei der Erschließung neuer Gewerbegebiete lagen im Nordraum der Stadt (Güterverkehrszentrum, Industriepark Nord).

Schwerpunkte bei der Erschließung neuer Gewerbegebiete lagen im Nordraum der Stadt.



Die Straße Am Sportforum als Teil des Tangentenvierecks wurde zur Fußballweltmeisterschaft 2006 fertig gestellt.

Auf dem Promenadenring ist das Verkehrsaufkommen zurückgegangen. Damit wurde es möglich, ebenerdige Querungsmöglichkeiten zu schaffen, z.B. vor dem Hauptbahnhof, am Tröndlinring, an der Lotterstraße, an der Petersstraße und an der Universitätsstraße. Die Straßenbahnhaltestellen auf dem Ring sind jetzt auf kurzem Weg ohne Treppensteigen erreichbar, die Nachbarquartiere sind besser mit der Innenstadt verbunden. Für das Stadtzentrum innerhalb des Promenadenrings wird das Konzept der „autoarmen Innenstadt“ schrittweise umgesetzt.

In den letzten Jahren haben sich die Maßnahmen-schwerpunkte allmählich verschoben, von Neubaumaßnahmen hin zur baulichen Erneuerung vorhandener Straßen und Brücken, häufig verbunden mit Maßnahmen der LVB im Gleisbereich der Straßenbahn. Beispiele sind der Umbau von Teilabschnitten der Bornaischen Straße einschließlich Ersatzneubau der Bornaischen Brücke, der Lindenthaler Straße, der Lützner Straße sowie der Umbau der nördlichen Karl-Liebnecht-Straße und des Peters-

Mit dem Neubau der Lützner Straße wurden Verbesserungen für alle Verkehrsarten erreicht.



steinwegs, der mit bauvorbereitenden Maßnahmen begonnen hat. Damit soll auch eine bessere Verkehrsabwicklung, eine beschleunigte Führung der Straßenbahn als Stadtbahn sowie eine Aufwertung des Stadtbildes erreicht werden.

5.4.2 Ziele und Leitlinien

Der motorisierte Individualverkehr ist zur Verbesserung der Lebensbedingungen, im Interesse der Stadtentwicklung und der Gesundheit der Bewohner – jedoch unter Beachtung des Wirtschaftsverkehrs – auf ein stadtverträgliches Maß zu beschränken. Dies ist sowohl durch Förderung der umweltfreundlichen Alternativen als auch durch verkehrlenkende Maßnahmen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Prioritäten bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen und ein zielgerichtetes Parkraummanagement umzusetzen.

Bei der Mittelverwendung für den Straßenbau haben Straßenabschnitte mit hohem Instandhaltungs- oder Aufwertungsbedarf Priorität. Bei der Bestimmung von Prioritäten ist außerdem zu berücksichtigen, ob das Stadtzentrum entlastet, die Bedingungen für den ÖPNV verbessert oder die Verkehrsberuhigung von Wohngebieten und eine stadtgerechte, kommunikationsfördernde Straßenraumgestaltung ermöglicht wird. Die im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (SEKo 2020) benannten Schwerpunkträume und Handlungsprioritäten sind zu beachten. Bei jedem Straßenausbau bzw. -neubau sind Entlastungswirkungen anzustreben.

Wesentliche Bestandteile des Straßenhauptnetzes sind der äußere Autobahnring, die überwiegend radial verlaufenden Bundes- und

Staatsstraßen, die zur Verbindung der Radialen und zur Entlastung von sensiblen Stadtquartieren wichtigen äußeren Tangentialverbindungen sowie das innere Tangentenviereck. Es ist zu prüfen, in welchen Teilabschnitten die bisherigen Planungen für einen Mittleren Ring noch umgesetzt werden sollen.

Im Stadtraum innerhalb des Tangentenvierecks wurden die angestrebten Verkehrsreduzierungen durch den Bau des Tangentenvierecks ermöglicht. Durch organisatorische Maßnahmen ist sicherzustellen, dass die erreichte Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens trotz neuer städtebaulicher Projekte im innerstädtischen Bereich auch langfristig erhalten bleibt. Die künftige Straßengestaltung ist auf den verbleibenden Verkehr auszurichten.

Der Promenadenring ist Hauptsammelstraße für den zentralen Bereich der Stadt. Er soll stadträumlich aufgewertet werden und den Bedürfnissen des Fußgänger- und Radverkehrs verstärkt Rechnung tragen.

Parkraumangebot und Preisgestaltung werden zur Steuerung des Verkehrsaufkommens eingesetzt. Da im Stadtzentrum und an dessen Rändern ausreichend Parkmöglichkeiten vorhanden sind, soll bei Neubaumaßnahmen in diesem Bereich zukünftig ein größerer Teil der bauordnungsrechtlich geforderten Stellplätze abgelöst werden.

In Stadtquartieren, in denen die Nachfrage nach Parkraum deutlich über dem Angebot liegt, ist ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten und umzusetzen. Private Quartiersgaragen sollen durch eine Reduzierung der kostenfreien Stellflächen im öffentlichen Raum unterstützt werden.

Teilabschnitte des bisher geplanten „Mittleren Rings“ sind bereits leistungsfähig ausgebaut, z.B. im Zuge der B 6 und in Paunsdorf.



5.4.3 Konzept

Zielplanung Straßenhauptnetz

Grundlage für das Konzept des Stadtentwicklungsplans ist die auf der folgenden Seite dargestellte Klassifizierung des Straßenhauptnetzes in der Zielplanung für 2025. Dabei wird nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen differenziert nach Hauptverkehrsstraßen HS III mit regionaler (in der Großstadt stadtteilverbindender) Bedeutung, Hauptverkehrsstraßen HS IV mit nähräumiger Bedeutung und Erschließungsstraßen ES IV, die wesentliche Erschließungsaufgaben innerhalb der Stadtteile übernehmen.

Diese Klassifizierung gewährleistet mit ihrer Differenzierung zwischen Hauptverkehrsstraßen unterschiedlicher Verbindungsfunktionsstufe und Erschließungsstraßen die notwendigen Voraussetzungen für die Abwicklung überregionaler Verkehrsbeziehungen und die Gewährleistung der Kfz-Erreichbarkeit zentraler städtischer Einrichtungen wie Einkaufszentren, Krankenhäuser und Hochschulen sowie der großen Wohngebiete der Stadt. Zugleich bietet sie eine Grundlage für die Förderung der Wohnqualität in den übrigen Erschließungs- bzw. Wohnstraßen.

Das Planbild zeigt die Netzstruktur der großräumigen und regionalen Verbindungen (HS III) mit dem äußeren Autobahndreieck, den bereits realisierten Teilabschnitten des bisher geplanten Mittleren Rings, dem weitgehend fertig gestellten Tangentenviereck, dem Promenadenring sowie den weiterhin bedeutenden, teilweise neu ausgebauten Radialstraßen. Die Bundesstraßen werden vorrangig über äußere tangentielle Verbindungen, über das Tangentenviereck sowie über neu ausgebaut radiale Entlastungsstraßen geführt. Das Tangentenviereck übernimmt



wichtige Verkehrsverteilungsfunktionen in der inneren Stadt und entlastet den Kernbereich mit dem Promenadenring.

Weiterhin stellt der Plan die innergemeindlichen Hauptverkehrsstraßen (HS IV) und Erschließungsstraßen (ES IV) dar, deren Aufgabe vorrangig in der nähräumigen Verbindungsfunktion bzw. der ergänzenden Erschließung größerer Wohn- und Gewerbegebiete liegt. Das übrige im Plan nicht gesondert dargestellte Straßennetz umfasst neben kleineren Außerortsstraßen vor allem angebaute Straßen innerhalb bebauter Gebiete, die im Wesentlichen der Erschließung der angrenzenden Grundstücke und dem Aufenthalt dienen. Diese nehmen auch ohne besondere Radverkehrsanlagen wesentliche Teile des innerörtlichen Radverkehrs auf.

Die Netzklassifizierung ist in regelmäßigen Abständen fortzuschreiben, um auf bedeutsame strukturelle oder verkehrliche Veränderungen reagieren zu können.

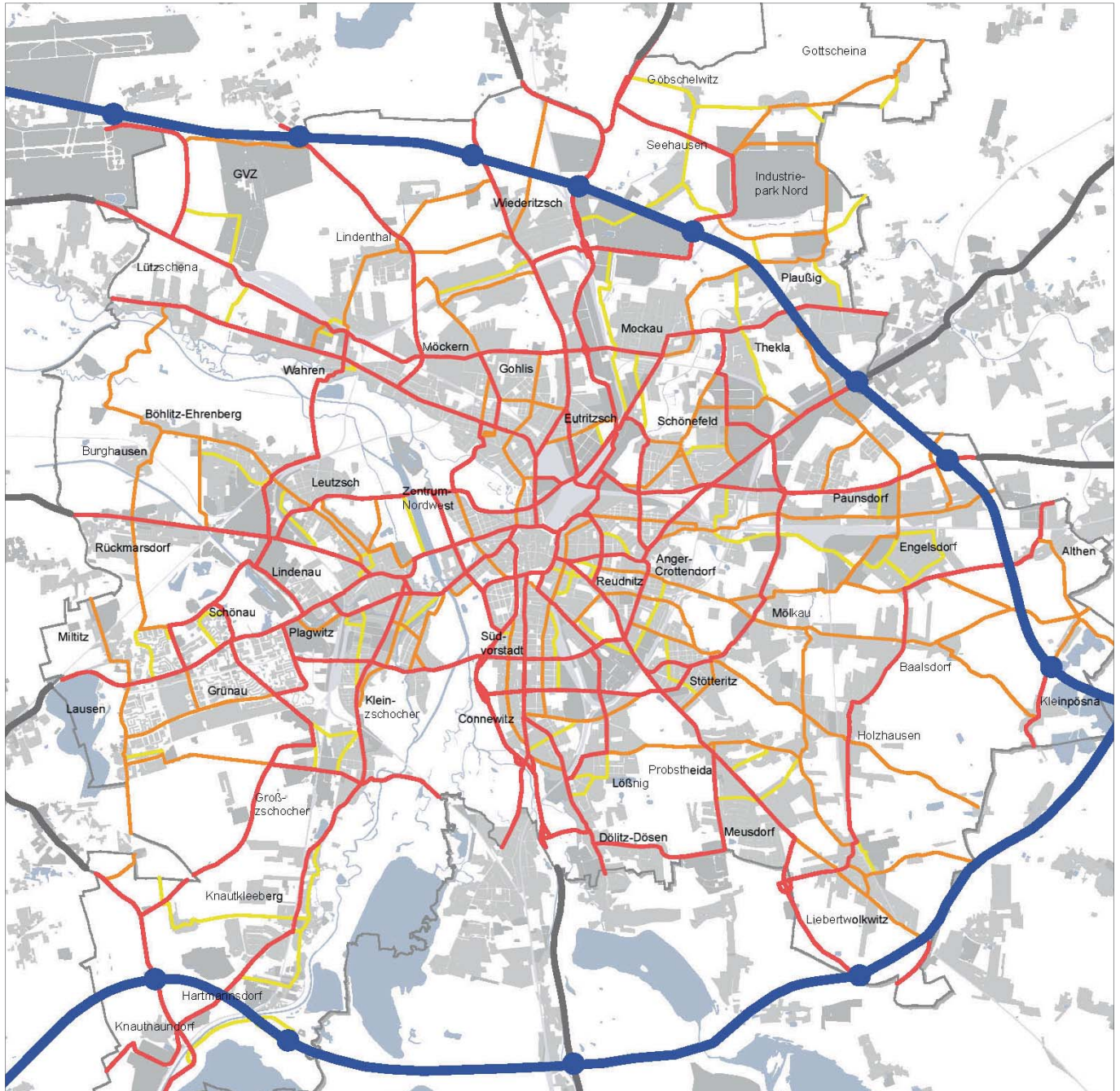
Das Netz der Leipziger Stadtstraßen ist damit im Wesentlichen konsolidiert. Netzergänzungen und Ausbaumaßnahmen zur Bündelung des Kfz-Verkehrs sollen unter Berücksichtigung der voraussichtlichen finanziellen Rahmenbedingungen auf Einzelfälle beschränkt werden und im Grundsatz nur dann erfolgen, wenn auffällige Sicherheitsdefizite behoben werden können oder erhebliche Verkehrsentlastungen in der bebauten Umwelt zu erwarten sind.

Äußere tangentielle Verbindungen

Vom im Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum von 2003 vorgesehenen Mittleren Ring sind Teilabschnitte mit eigenständiger Verbindungsfunktion bereits ausgebaut. Einige weitere Abschnitte über bestehende Straßen können in

Für die Verkehrsentlastung der Ortsmitte von Mölkau muss eine Lösung noch gefunden werden.





Straßenhauptnetz - Zielplanung 2025

Klassifizierung nach RIN

- Bundesautobahn
- Hauptverkehrsstraße regionaler Bedeutung (HS III)
- Hauptverkehrsstraße närräumiger Bedeutung (HS IV)
- Erschließungsstraße (ES IV)

ihrem gegenwärtigen Ausbaustand das Verkehrsaufkommen aufnehmen. Dadurch werden bereits erhebliche regionale und stadtteilverbindende Verkehrsströme im äußeren Stadtraum tangential an der inneren Stadt vorbeigeführt. Um einen durchgehenden oder auch nur weitgehenden Ringschluss zu erreichen, wäre jedoch noch ein hoher baulicher Aufwand mit erheblichen Eingriffen in bestehende Wohn- und Freiraumsituationen erforderlich.

Im Zuge der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans war deshalb unter Berücksichtigung der aktuellen verkehrlichen, finanziellen und umweltbezo-

genen Rahmenbedingungen zu prüfen, ob und ggf. in welchen Teilabschnitten das Projekt „Mittlerer Ring“ noch weiterverfolgt werden soll. Dazu wurde eine gutachterliche Einschätzung beauftragt (Gerlach 2013). Danach soll das Ziel, einen geschlossenen „Mittleren Ring“ und damit eine Außen- und Innenringerschließung zu gewährleisten, nicht mehr in den Vordergrund gestellt werden, da in Leipzig keine „erheblichen Verkehrsgänge“ mehr bestehen. Im Einzelnen sind für den Stadtentwicklungsplan folgende Ergebnisse festzuhalten:

- Im Nordosten würden sich durch einen Lückenschluss zwischen zwei bereits vorhandenen Ringabschnitten von der Essener Straße durch die Partheaue zum Industriegebiet Nordost voraussichtlich keine wesentlichen Entlastungen des bestehenden Straßennetzes ergeben, so dass der damit verbundene Eingriff in den Landschaftsraum nicht gerechtfertigt wäre.

- Im Südosten wurden bisher zwei Trassenvarianten untersucht und planerisch offen gehalten: Über vorhandene Straßen durch Mölkau und Stötteritz oder entlang der Bahnlinie. Bei Wahl der Bahnvariante würden sich erhebliche Entlastungswirkungen für die genannten Ortsteile ergeben (bis zu -58%). Hier sollen deshalb die mit der Netzergänzung verbundenen Eingriffe in bestehende Strukturen nochmals detailliert bilanziert und den Entlastungswirkungen unter Einbeziehung aller Effekte, wie Lärm, Schadstoffe und Unfälle gegenübergestellt werden, bevor eine endgültige Entscheidung gefällt wird. Die Trassenfreihaltung für eine nur noch zweistreifige Variante wird deshalb für die nächsten 10 Jahre beibehalten, eine Finanzierungsmöglichkeit ist allerdings zzt. nicht absehbar. Bei Beibehaltung der vorhandenen Tangentialverbindung über Mölkau und Stötteritz sind dort umfeldverträgliche Möglichkeiten zur Entschärfung der verkehrsbedingten Probleme für die Wohngebiete zu prüfen.

- Die ehemals geplante Weiterführung des „Mittleren Rings Südost“ zwischen Richard-Lehmann-Straße und Wundtstraße ist nur im Zusammenhang mit der o.g. Bahnvariante verkehrlich sinnvoll. Die damit erreichbaren Entlastungswirkungen sind nach gegenwärtigem Erkenntnisstand jedoch nicht so groß, dass diese Netzergänzung zwingend erforderlich wäre, zumal damit auch Eingriffe in Randbereiche des Auwaldes verbunden wären.

Am Bahnhof Leutzsch ist der Knoten der Georg-Schwarz-Straße mit der Tangentialverbindung Am Ritterschloßchen - Ludwig-Hupfeld-Straße neu zu gestalten.



Ein Lückenschluss zwischen Gustav-Esche-Straße und B 6 ist noch zu prüfen.

- Die Planung eines „Ringschlusses“ durch den Auwald wird aus Gründen der Umweltverträglichkeit und wegen der eingetretenen Entlastung durch die A 38 nicht mehr verfolgt.

- Im Südwesten und Westen können bei Entfall des südlichen Ringschlusses die vorhandenen Straßen das Verkehrsaufkommen im Wesentlichen noch aufnehmen. Jedoch wird weiterhin die Möglichkeit eines kurzen Lückenschlusses zwischen Lützner und Lyoner Straße zur Entlastung des dörflichen Ortskerns von Schönau offen gehalten. Beim Neubau der Brücke am neuen Bahnhof Leutzsch ist die tangentiale Verkehrsbeziehung Ludwig-Hupfeld-Straße – Am Ritterschloßchen bedarfsgerecht zu berücksichtigen.

- Ein Lückenschluss zwischen Gustav-Esche-Straße und Travniker Straße im Nordwesten ist mit dem Anschluss an die neue B 6 bereits baulich vorbereitet. Im Bereich der Auenseestraße ist allerdings aus

Am Knoten Wundtstraße – Kurt-Eisner-Straße sind noch Abbiegemöglichkeiten im Zuge des Tangentenvierecks zu ergänzen.



Gründen des Umwelt- und Immissionsschutzes ein hoher Aufwand erforderlich. Ob unter Beachtung der Umwelaspekte die Bau- und Betriebskosten die zweifellos wünschenswerten Entlastungswirkungen für die Rittergutstraße und die Linkelstraße sowie das Umfeld der Friedrich-Bosse-Straße rechtfertigen, muss unter Einbeziehung aller Effekte wie Lärm, Schadstoffe und Unfälle detailliert bilanziert und ergebnisoffen geprüft werden, bevor eine endgültige Entscheidung gefällt werden kann.

Aufgrund der genannten Überlegungen verfolgt der Stadtentwicklungsplan eine auf Teilabschnitte mit eigenständigen Verbindungs- und Entlastungsfunktionen konzentrierte Planung für das bisherige Verkehrsprojekt „Mittlerer Ring“. Damit wird in Kauf genommen, dass einige der bisher erwarteten Entlastungen von angebauten Stadtstraßen nicht mehr eintreten und dort andere Lösungen zur stadtverträglichen Abwicklung des Verkehrs gesucht werden müssen. Um den Durchgangsverkehr noch stärker auf den Autobahnring zu konzentrieren, sollte dies durch eine entsprechende Beschilderung und geeignete verkehrslenkende Maßnahmen unterstützt werden. Auch die Funktion des Tangentenvierecks zur Verkehrsverteilung im Vorfeld der Innenstadt gewinnt damit an Bedeutung.

Tangentenviereck

Das Tangentenviereck ist im Wesentlichen fertig gestellt. Der nördliche Tangentenabschnitt zwischen Roscherstraße und Pfaffendorfer Straße soll unter Berücksichtigung der Anbindung des städtebaulichen Entwicklungsgebietes Hauptbahnhof-Westseite so vervollständigt werden, dass er seiner Entlastungsfunktion für das innerstädtische Straßennetz besser gerecht werden kann. Bei der Entwurfsplanung hat die städtebauliche Einfügung der Straße

Die Aufwertung des Tangentenvierecks im Bereich der Berliner Straße ist mit den Planungen für die Flächen westlich des Hauptbahnhofs abzustimmen.



Parkraummanagement in Leipzig

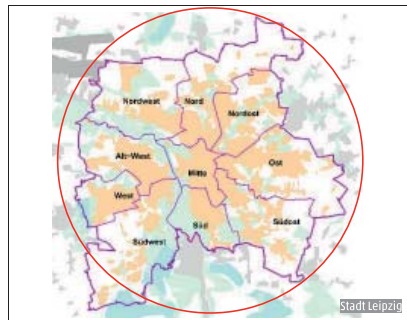
Einführung eines Parkraumbewirtschaftungssystems innerhalb des Leipziger Tangentenvierecks



Quelle: Einreicher



Quelle: Einreicher



Stadt Leipzig

- Kein grundgesetzlich verankerter Rechtsanspruch auf Parkplatz vor dem Haus
- Öffentlicher Raum ist begrenzt und unterliegt verschiedenen Nutzungsansprüchen
- Bau neuer Parkplätze ist gerade in Gründerzeitvierteln nur bedingt möglich
- Angepasstes Parkraumbewirtschaftungssystem kann Situation für Anwohner verbessern
- Einführung eines flächendeckenden Parkraummanagementsystems innerhalb des Tangentenvierecks
- Mischprinzip denkbar, Vergünstigungen für Anwohner



Stadt Leipzig

Ein Beispiel aus dem Ideenwettbewerb zum Thema „Ruhender Verkehr“.

mit Bezug auf die Ufersituation an der Parthe einen hohen Stellenwert.

Im Südwesten des Tangentenvierecks sind zur Entlastung der Dufourstraße und der August-Bebel-Straße die noch fehlenden Abbiegemöglichkeiten am Knoten Wundtstraße - Kurt-Eisner-Straße zu schaffen. Weiterhin ist eine Grundinstandsetzung der Kurt-Eisner-Straße zwischen diesem Knoten und der Arthur-Hoffmann-Straße erforderlich. Mit diesen Maßnahmen wird die Funktionsfähigkeit des Tangentenvierecks erreicht. Weitergehende größere bauliche Maßnahmen sind im Zeithorizont des Stadtentwicklungsplans Verkehr nicht vorgesehen.

Innenstadt, Promenadenring und Zulaufstrecken

Der Promenadenring hat bei Verkehrsbelastungen von 30-50.000 Kfz/24h eine wesentliche Verteiler-

funktion. Dieses bereits deutlich reduzierte Verkehrsaufkommen ist nur noch begrenzt verlagerbar. Nachdem einige ebenerdige Querungsstellen bereits neu geschaffen wurden, werden unter Beibehaltung der Hauptverkehrsstraßenfunktion weitere Möglichkeiten einer stadtvträglichen Einbindung unter Berücksichtigung der Denkmaleigenschaft der begleitenden Grünflächen zu prüfen sein.

Die Zulaufstrecken zum Promenadenring innerhalb des Tangentenvierecks stellen weiterhin wichtige Elemente im Netz der Hauptverkehrsstraßen dar. Der Schwerpunkt künftiger Maßnahmen wird darin liegen, die durch bereits erfolgte und noch zu erwartende Verkehrsentlastungen gewonnenen Gestaltungsspielräume zu nutzen und die Attraktivität für den Fußgänger- und Radverkehr sowie für die öffentlichen Verkehrsmittel zu erhöhen. Maßnahmen sind insbesondere für den Dittrichring, den Peters-

steinweg und den Bereich um den Wilhelm-Leuschner-Platz sowie für den Verkehrsknoten Bayrischer Platz vorgesehen.

Autobahnring und äußerer Stadtraum

Die Schließung des Autobahntrings im Süden ist fertig gestellt, der sechsstreifige Ausbau der hoch belasteten Abschnitte der A 14 weitgehend abgeschlossen. Auch die meisten Hauptverkehrsstraßen im äußeren Stadtraum, die zu den Anschlussstellen hin und weiter ins Umland führen, wurden – teils in neuer Trassenlage – bereits ausgebaut. Netzergänzungen sind hier nicht mehr vorgesehen. Ein Ausbau der von Süden heranführenden Bundesstraße B 2 im Autobahnstandard wird nicht befürwortet, da der Autobahnverkehr der A 72 aus Richtung Chemnitz soweit wie möglich über den Autobahnring verteilt werden und nicht das Stadtstraßennetz zusätzlich belasten soll.

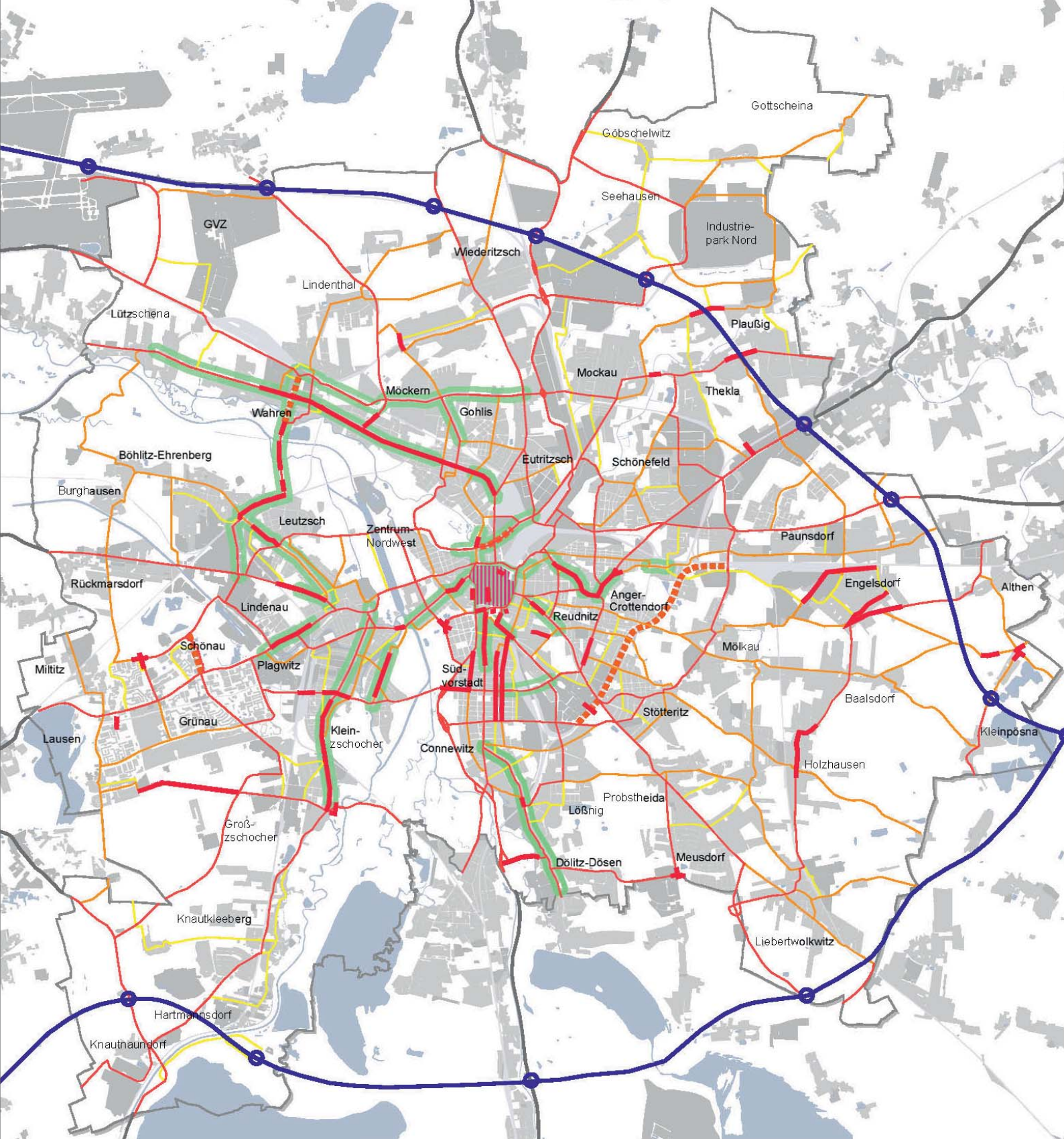
Straßen- und Brückenbauprogramm

Für die Straßen in der Baulast der Stadt Leipzig wird ein mittelfristiges Investitionsprogramm im Straßen- und Brückenbau aufgestellt und in Abständen fortgeschrieben. Das Programm für den Zeitraum 2013 bis 2020 wurde am 18.09.2013 durch die Ratsversammlung beschlossen. Darin wird von einem durchschnittlichen jährlichen Eigenanteil der Stadt in der Größenordnung von 16,5 Mio. € ausgegangen, davon 8,7 Mio. € für Neubauvorhaben/Investitionen und 7,8 Mio. € für einen Grundbedarf, der sich aus einer Vielzahl notwendiger kleinerer Positionen zusammensetzt. Bei einer Ausschöpfung der Fördermöglichkeiten und gleich bleibenden Förderbedingungen ist davon auszugehen, dass sich die Gesamtsumme des Programms verdoppeln könnte.

Neubauvorhaben/ Investitionen

Das Investitionsprogramm umfasst 53 Maßnahmen, die unter dem angenommenen Finanzierungsszenario bis 2020 realisiert werden können (s. Abb. auf der folgenden Seite). Es berücksichtigt dabei die Schwerpunkträume des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (SEKo 2020) sowie die im Fachkonzept Verkehr und Technische Infrastruktur des SEKo dargestellten öffentlichen Räume mit besonderer Priorität. Maßnahmen zur Fertigstellung des Tangentenvierecks und zum Ausbau von Teilabschnitten des Mittleren Rings sind im Programm nur punktuell enthalten, sie sollen vielmehr nach Maßgabe der in diesem Stadtentwicklungsplan beschlossenen Festlegungen in die nächste Fortschreibung des Straßen- und Brückenbauprogramms einfließen.

Ein Schwerpunkt des Programms sind Maßnahmen, die im Zusammenhang mit dem Ausbau der Straßenbahn aufgrund eines unzureichenden Gleis-



Motorisierter Individualverkehr - Planung

Klassifizierung des Straßennetzes

- Bundesautobahn
- geplante Maßnahmen bis 2020
- öffentlicher Raum mit besonderer Priorität
- Hauptverkehrsstraße regionaler Bedeutung (HS III)
- Maßnahmen autoarme Innenstadt
- Hauptverkehrsstraße närräumiger Bedeutung (HS IV)
- Lückenschluss/ Trassenfreihaltung
- Erschließungsstraße (ES IV)

zustandes und auch mit dem Ziel der Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs und des behindertengerechten Ausbaus von Haltestellen im Bestandsnetz notwendig werden. Dies erfordert in einigen Bereichen einen Gesamtumbau des Straßenraums als gemeinsame Baumaßnahme der Leipziger Verkehrsbetriebe und der Stadt Leipzig. Dabei soll die Chance einer gestalterischen und funktionalen Aufwertung mit Einordnung von Radverkehrsanlagen, Parkständen und Bäumen genutzt werden. In diese Kategorie gehören u.a. folgende begonnene bzw. kurzfristig terminierte Vorhaben.

- Der Umbau der Lützner Straße in Lindenau soll 2014 abgeschlossen werden. Damit soll eine bessere Verkehrsabwicklung, eine beschleunigte Führung der Straßenbahn als Stadtbahn sowie eine Aufwertung des Stadtbildes erreicht werden.

- Mit dem Bau der Neuen Halleschen Straße und dem Ausbau der Max-Liebermann-Straße (B 6) wurde eine Voraussetzung für die Umgestaltung der Georg-Schumann-Straße und die Aufwertung der angrenzenden Quartiere in Wahren, Möckern und Gohlis geschaffen. Sofortmaßnahmen wurden bereits umgesetzt, eine bauliche Umgestaltung der Straße in mehreren Bauabschnitten soll folgen.

- Ähnliche Ziele verfolgt der bereits begonnene Umbau der Karl-Liebnecht-Straße und des Peterssteinwegs, der Gegenstand eines umfangreichen Beteiligungsverfahrens war.

- Bereits in Bau ist der Abschnitt der Wurzner Straße zwischen Dresdner Straße und Torgauer Straße.

- Weitere Maßnahmen sind für die Arthur-Hoffmann-Straße, die Könnertstraße zwischen Oeserstraße und Holbeinstraße und die Georg-Schwarz-Straße zwischen Hans-Driesch-Straße und Phillip-Reis-Straße vorgesehen.

Außerdem sieht das Programm Verkehrsbauvorhaben im Bestandsnetz aufgrund des schlechten Straßenzustandes vor, u.a. in der Baalsdorfer Straße und der Hauptstraße im Ortsteil Holzhausen.

Ein weiterer Schwerpunkt des Programms ist die Erneuerung von Straßenbrücken im Bestandsnetz, die aufgrund ihres schlechten baulichen Zustandes, teils auch im Zusammenhang mit Baumaßnahmen zum Ausbau der Straßenbahn, erforderlich wird. Dazu gehören

- die Bornaische Brücke (mit Gleisbau LVB, begonnen)
- die Plagwitzer Brücke
- die Antonienbrücken (mit Gleisbau LVB)
- die Teslabrücke (mit Gleisbau LVB, begonnen)



Die Erneuerung von Straßenbrücken bindet einen erheblichen Anteil des Etats. Bei der Lützenbrücke im Zuge der Lützner Straße wurden die Maßnahmen 2012 abgeschlossen.

- die Georg-Schwarz-Brücken über die Bahnanlagen.
- fünf Brücken im Zuge der Gustav-Esche-Straße,
- die Landsberger Brücke (zzt. für Kfz gesperrt).

Weitere Positionen des Programms beziehen sich auf auch städtebaulich besonders relevante Vorhaben im Innenstadtbereich:

- Weitere Umsetzung des Konzepts autoarme Innenstadt
- Folgemaßnahmen City-Tunnel (Promenadenring Nord, Fußgängerbereich südliche Petersstraße)
- Umgestaltung des Knotens Bayrischer Platz/ Windmühlenstraße/ Grünwaldstraße in mehreren Bauabschnitten
- Erschließung der Markthalle und des Freiheits- und Einheitsdenkmals am Wilhelm-Leuschner-Platz.

Grundbedarf

Im Grundbedarf des Straßen- und Brückenbauprogramms enthalten sind u.a. Mittel für die grundhafte Straßenerneuerung und für ein Deckenbaupro-

gramm. Bei zunehmend beschränkten Finanzierungsspielräumen kommt solchen werterhaltenden Maßnahmen eine wachsende Bedeutung zu und bindet erhebliche Anteile des verfügbaren Etats, zumal unterlassene oder aufgeschobene Instandhaltungsaufwendungen hohe Folgekosten nach sich ziehen können.

Bei knapper Haushaltslage müssen hinsichtlich der Reihenfolge notwendiger Maßnahmen Prioritäten gesetzt werden. Zur besseren Nachvollziehbarkeit der Bestimmung von Prioritäten werden im Straßen- und Brückenbauprogramm 190 Abschnitte von Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen hinsichtlich ihres Maßnahmenbedarfs nach einem Punktesystem bewertet.

Dabei werden folgende Kriterien zugrunde gelegt:

- Klassifizierung der Straße
- Verkehrsbelegung
- Besondere funktionale Bedeutung der Straße (z. B. Geschäftsstraße)

Bei Straßen in schlechtem baulichem Zustand ist oft eine aufwändige grundhafte Erneuerung erforderlich.



- Straßenzustand
- Besonderheiten (z.B. Immissionsbelastung, Sicherheitsmängel, besondere Nutzungen, ÖPNV)
- Zuordnung zu den Schwerpunkträumen der Stadtentwicklung (SEKo).

In den Stadtbezirken und Ortsteilen werden ergänzend jeweils eigene Prioritäten für den Straßenbau diskutiert und zur Einordnung in den Haushalt übergeben. Durch das Fachamt werden Ortsbesichtigungen zur Bewertung der Dringlichkeit im Kontext aller angemeldeten Maßnahmen durchgeführt. Die Abarbeitung der Prioritätenliste erfolgt entsprechend der zur Verfügung gestellten Finanzmittel. Im Programm veranschlagt sind jährlich 400.000 € in den Stadtbezirken und 250.000 € in den Ortsteilen, entsprechende Haushaltsmittel stehen jedoch erst wieder ab 2016 zur Verfügung.

Eine gesonderte Prioritätenliste wird für notwendige Maßnahmen an Brückenbauwerken aufgestellt. Brücken sind einem steten Ermüdungs- und Verschleißprozess ausgesetzt und unterliegen deshalb einer regelmäßigen Prüfpflicht. Etwa jede siebte Brücke im Straßenhauptnetz wurde dabei als „stark geschädigt“ eingestuft. Im Ergebnis der planmäßigen Bauwerksprüfung mit einem dreijährigen Prüfzyklus erfolgt die Einordnung der Bauwerke in Dringlichkeitsgruppen, die die Grundlage der Instandsetzungsplanung bilden. Wichtige Kriterien sind dabei die Bauzustandsnote sowie die Lage und Bedeutung des Bauwerks im Verkehrsnetz.

Bauliche Standards

Für die bauliche Realisierung der Projekte werden Lösungen gesucht, die eine hohe verkehrliche Wirksamkeit (für alle Verkehrsarten) bei möglichst geringem technischem und finanziellem Aufwand versprechen. Kostenintensive Durchbrüche, aber auch Lösungen, die mit zusätzlichen Einschränkungen für Fußgänger und Radfahrer und Belastungen für das städtische Umfeld verbunden wären, sind zu vermeiden. Insbesondere sollen Aus- und Umbauten von öffentlichen Verkehrsflächen nicht zu Lasten von Gehwegen oder Baumstandorten geplant werden. Die stadtgestalterische Einfügung der Baumaßnahmen hat eine hohe Priorität. Bei der Bestimmung der Fahrbahnbreite sind die Anforderungen an die Seitenräume der Straße nach den Grundsätzen der stadtebaulichen Bemessung zu beachten (s. Kap. 4.4).

Um überhöhten Geschwindigkeiten entgegenzuwirken, soll die Fahrstreifenbreite im Straßenhauptnetz der Kategorie HS III 3,25 m grundsätzlich nicht überschreiten. Im übrigen Netz reicht eine geringere Breite in aller Regel aus, soweit dem nicht Belange

der öffentlichen Verkehrsmittel entgegenstehen. In vielen Fällen kann und soll auf eine Markierung von Fahrstreifen verzichtet werden, weil sie eine herausgehobene Bedeutung des Kfz-Verkehrs nahe legen und beschleunigend wirken.

Knotenpunkte sind im Interesse des Fuß- und Radverkehrs sowie der Verkehrssicherheit und des Stadtbildes flächenmäßig mit möglichst geringen Querungslängen auszubilden. Überdimensionierte Knotenpunkte sollen zurückgebaut werden, wenn sich eine Gelegenheit dafür bietet.

Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

In einer Situation, in der einerseits die durch den Kfz-Verkehr bewirkten Umweltbeeinträchtigungen immer stärker problematisiert werden und andererseits – nicht nur, aber auch aus finanziellen Gründen – bauliche Lösungsmöglichkeiten (z.B. durch Entlastungsstraßen) weitestgehend ausscheiden, gewinnen „weiche“ Maßnahmen wie Tempolimits, Unterstützung von CarSharing und Elektromobilität, Mobilitäts- und Verkehrsmanagement stark an Bedeutung. Gegenüber dem STEP Verkehr und öffentlicher Raum von 2003 wird solchen Maßnahmen in dieser Fortschreibung daher mehr Gewicht eingeräumt, u.a. in den gesonderten Kapiteln zur umweltverträglichen Organisation des Verkehrs (Kap. 4.2), zu alternativen Mobilitätsangeboten sowie zum Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (Kap. 6.2 und 6.3).

Geschwindigkeitsbeschränkungen

In den Wohngebieten ist Tempo 30 inzwischen der Regelfall. Ob und ggf. unter welchen Voraussetzungen Tempo 30 verstärkt auch auf Hauptverkehrsstraßen angeordnet werden soll, wird kontrovers diskutiert. Eine generelle Regelung dazu kann nur der Bundesgesetzgeber treffen. Bei Anordnungen im Einzelfall sind die damit erreichbaren Immissionsminderungen, Sicherheits- und Komfortgewinne gegen einen möglichen Verlust der Bündelungsfunktion des Straßenhauptnetzes und die Gefahr der verstärkten Nutzung von „Schleichwegen“ durch die Wohngebiete sowie gegen die Belange der öffentlichen Verkehrsmittel abzuwägen.

Das Straßenhauptnetz soll den Kfz-Verkehr bündeln und gegenüber dem übrigen Netz Reisezeitvorteile gewähren. Dies schließt nicht aus, dass für einzelne Abschnitte mit besonders sensiblem Umfeld oder mit Gefahrenstellen, die z.B. auf das Fehlen von Radverkehrsanlagen oder gesicherten Querungen zurückzuführen sind, Tempo 30 angeordnet und durch bauliche Maßnahmen unterstützt wird. Voraussetzung dafür sind u.a. systematische Gefährdungsbzw. Unfallanalysen sowie die Erarbeitung konkreter



In den alten Radialstraßen sind die Konflikte zwischen den Anforderungen der Randnutzungen und der Bündelungsfunktion für den Kfz-Verkehr besonders groß.

Maßnahmevorschläge. Auch aus Gründen des Lärmschutzes können Geschwindigkeitsbegrenzungen – ggf. beschränkt auf die Nachtstunden – notwendig werden; der Lärmaktionsplan liefert dafür die Grundlagen (s. Kap. 4.2). Einzelne Maßnahmewünsche sollen auf der Grundlage solcher stadtweiter Analysen eingeordnet werden, um eine nachvollziehbare, stadtweit einheitliche Herangehensweise zu erreichen.

Das Bündelungsargument ist am höchsten für die Straßen der Kategorie HS III zu gewichten, die maßgebliche überlokale Verbindungsfunktionen übernehmen. Bei Straßen der Kategorien HS IV und ES IV können dagegen andere Argumente eher den Ausschlag geben, zumal diese Straßen häufig durch enge Straßenraumkorridore mit einer dichten Wohn- und Geschäftsnutzung führen, wo schon aus Gründen des Lärmschutzes, der Verkehrssicherheit und anderer Umfeldsensibilitäten eine Begrenzung der Geschwindigkeit angezeigt ist.

Nicht zuletzt werden für Straßen mit einem erheblichen Kfz-Verkehrsaufkommen, aber zugleich starkem Fuß- und Radverkehr, ausgeprägter Aufenthaltsfunktion und geschäftlichen Randnutzungen auch neue Wege für ein gleichberechtigtes Nebeneinander der unterschiedlichen Nutzungen des Straßenraums zu prüfen und in Pilotprojekten zu erproben sein, z.B. durch Anordnung eines „verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs“ mit Tempo 20 oder Tempo 10 und/oder Anwendung der Entwurfsprinzipien von „Begegnungszonen“ oder „Shared Space“ (s. Kap. 5.1).

In Wohngebieten abseits der Hauptnetzstraßen wird die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs auf höchstens 30 km/h begrenzt (s. Abb. S.35). In Tempo 30-Zonen gilt im Regelfall „rechts-vor-links“, der Radverkehr



Gleichberechtigte Nutzung des Straßenraums durch Fußgänger, Radfahrer und begrenzten Kfz-Verkehr - hier in einem Beispiel aus England (Gehl Architects).



Tiefgaragenzufahrten sollen vorrangig am Rand der Innenstadt angeordnet werden (Lotterstraße).



Im Parkhaus am Zoo stehen ca. 1.400 Stellplätze zur Verfügung.

wird auf der Fahrbahn geführt, auf Lichtsignalanlagen und Fahrstreifenmarkierungen ist zu verzichten, soweit nicht schwerwiegende Sicherheitserwägungen etwas anderes verlangen. Die Umsetzung dieser generellen Zielsetzungen soll – soweit dies noch nicht geschehen ist – zeitnah erfolgen und ist regelmäßig zu überprüfen.

Lichtsignalanlagen

Das komplexe System der Lichtsignalanlagen soll zur sicheren, möglichst störungsfreien und zügigen Abwicklung des Kfz-Verkehrs unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer, der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes beitragen. Es hat auch die Aufgabe, die Bündelung des Verkehrs auf dafür geeigneten Hauptverkehrsstraßen zu unterstützen und andere, gegenüber verkehrsbedingten Beeinträchtigungen besonders sensible Straßen und Gebiete vom Durchfahrtsverkehr zu entlasten.

Ergänzend soll ein integriertes Verkehrsmanagement, das Überlastungserscheinungen und Störungen frühzeitig erkennt und darauf flexibel reagiert, die Kapazitäten der vorhandenen Infrastruktur besser nutzen.

Da diese Handlungsfelder sich nicht nur auf den motorisierten Individualverkehr richten, sondern alle Verkehrsarten gleichermaßen betreffen, ist ihnen ein gesonderter Teil dieses Stadtentwicklungsplans gewidmet (Kap. 6.2 und 6.3).

Parken in der Innenstadt

Ziel der Stadtentwicklungspolitik ist es, die Attraktivität der Innenstadt für Bewohner und Besucher zu stärken. Grundlagen dafür sind das Konzept „autoarme Innenstadt“ und das laufende Programm der Aufwertung der öffentlichen Räume in der Innenstadt. Einer der Standortvorteile der Innenstadt ist ihre gute Erreichbarkeit aus allen Teilen der Stadt und des Umlandes. Die ohnehin sehr gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln hat sich durch Inbetriebnahme des mitteldeutschen S-Bahnnetzes, das die Fahrgäste bis in den Kern der Innenstadt hineinführt, nochmals verbessert.

Da die Innenstadt jedoch in Konkurrenz mit straßenseitig gut erschlossenen Standorten am Stadtrand und in der Region steht, wo Parkraum i.d.R. fast unbeschränkt verfügbar ist, soll auch die Erreichbarkeit mit dem Auto gewährleistet bleiben.

Um einerseits Besuchern, die das Angebot des öffentlichen Verkehrs nicht wahrnehmen können oder wollen, die Wahlfreiheit der Nutzung des Autos zu erhalten, andererseits das Stadtzentrum von parkenden Fahrzeugen zu entlasten, verfolgt die Stadt seit vielen Jahren die Politik, das Stellplatzangebot in Tiefgaragen und Parkhäusern zu konzentrieren und die Anzahl der Stellplätze im Straßenraum – mit Ausnahme von Behindertenparkplätzen – zu reduzieren. Große öffentlich zugängliche Stellplatzanlagen gibt es u.a. unter dem Augustusplatz, in den Höfen am Brühl, im und am Hauptbahnhof, unter dem Burgplatz, am Martin-Luther-Ring, an der Marktgalerie und im Karstadt-Kaufhaus. Heute stehen rund 7.000 Stellplätze in öffentlich zugänglichen Stellplatzanlagen innerhalb und unmittelbar am Rand des Stadtzentrums und weitere 1.400 am Zoo zur Verfügung.

Damit ist ein ausreichendes Parkraumangebot gegeben, dessen effektive Nutzung durch ein Parkleitsystem gewährleistet ist, das bei neuen Entwicklungen angepasst wird (s. Kap. 6.3). Bei Neubauvorhaben im gewerblichen Bereich soll deshalb, auch um den auf die Innenstadt gerichteten Kfz-Verkehr zu begrenzen, künftig ein großer Teil der bauordnungsrechtlich geforderten Stellplätze abgelöst werden.

Die Zahl der Stellplätze für Innenstadtbesucher im öffentlichen Straßenraum wurde durch Maßnahmen der Straßengestaltung und Einführung von Anwohnerbevorrechtigungen kontinuierlich verringert – innerhalb des Promenadenrings sind noch etwa 360 gebührenpflichtige Parkplätze für Kurzzeitparker vorhanden. Auch in vielen Randbereichen der Innenstadt wurde eine Gebührenpflicht eingeführt, Anwohner können eine Ausnahmegenehmigung erhalten, die Zahl der Behindertenstellplätze bleibt bestehen. Die Notwendigkeit von Erweiterungen der bewirtschafteten Zonen wird regelmäßig überprüft. Die Parkgebühren sollen so ausgestaltet werden, dass das Parken im öffentlichen Straßenraum gegenüber dem Parken im Parkhaus oder der Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln keine Vorteile bietet.

Um die Ziele dieser Regelung zu erreichen, soll unzulässiges Parken durch bauliche Maßnahmen (z.B. Poller, Fahrradbügel, Bänke und Baumpflanzungen zum Schutz der Gehwege) erschwert und im Übrigen konsequent geahndet werden, auch durch das Abschleppen von den Fußgänger- oder Radverkehr behindernden Fahrzeugen.

Parken in den Wohnquartieren

Betrachtet man das Stadtgebiet insgesamt, so nutzen knapp 60 % der Autobesitzer am Wohnort eine Garage oder einen privaten Stellplatz, knapp 40 % den öffentlichen Straßenraum, ein geringer Prozentsatz abwechselnd beide Unterbringungsmöglichkeiten (SrV 2008). In vielen älteren Wohngebieten fällt die Bilanz dagegen anders aus: das Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum ist meist knapp, private Stellplätze sind in vor 1945 entstandenen Wohngebieten kaum und auch in späteren Baugebieten häufig nicht in ausreichender Zahl vorhanden. Mit der trotz abnehmender Fahrleistung weiterhin ungebrochenen Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes (allein in den letzten fünf Jahren um rund 10 %) wird sich der Problemdruck voraussichtlich noch erhöhen.

Die Stadt ist weder verpflichtet noch wäre sie überhaupt in der Lage, jedem Kfz-Halter einen kostenlosen wohnungsnahen Stellplatz zu garantieren. Bei vielen Gelegenheiten, u.a. in den Beteiligungsforen zum Stadtentwicklungsplan, wurde jedoch deutlich, dass die tägliche langwierige Suche nach einem Stellplatz für viele Menschen eine starke Beeinträchtigung ihrer Wohn- und Lebensqualität im Quartier darstellt. Die Stadt wird deshalb im Rahmen ihrer Möglichkeiten und unter Beteiligung der Bewohner und Gewerbetreibenden nach geeigneten Wegen zur Lösung oder Minderung der Stellplatzproblematik in besonders betroffenen Stadtteilen suchen. Hier sind mindestens zwei Falltypen zu unterscheiden:

- Insbesondere in einigen innenstadtnahen Quartieren sind die vorhandenen Stellplätze in erheblichem Umfang durch „Fremdverkehr“ belegt, z.B. durch Arbeitspendler, Besucher von Gaststätten, Sportereignissen oder Veranstaltungen oder durch Ausweichverkehr aus parkraumbewirtschafteten Straßen. Soweit im Grundsatz genügend Stellplätze für die Fahrzeuge von Anwohnern und Gewerbetreibenden vorhanden sind, können diese durch eine



In den gründerzeitlichen Wohngebieten ist der Parkdruck oft besonders hoch.

geeignete Form der Parkraumbewirtschaftung (z.B. Parkscheibe, kostenpflichtiges Parken mit Ausnahmen für Berechtigte) vorrangig für die Anlieger zur Verfügung gestellt werden. Die Stadt wird hierzu die notwendigen Untersuchungen einleiten, Lösungsmöglichkeiten mit den Bewohnern und Gewerbetreibenden erörtern und unter Berücksichtigung der finanziellen und personellen Ressourcen umsetzen.

- In Stadtvierteln, in denen auch ohne „Fremdverkehr“ die verfügbaren öffentlichen und privaten Stellplätze bereits für die Anliegerfahrzeuge nicht ausreichen (so z.B. im östlichen Waldstraßenviertel und in Schleußig), bietet Parkraumbewirtschaftung allein keine Lösung. Im Einzelfall können durch Änderung der Verkehrsregelung und der Aufteilung des Straßenraums (Einbahnstraßen, Schrägparken) noch einige zusätzliche Parkstände im öffentlichen Raum geschaffen werden. In aller Regel sind die diesbezüglichen, ohne schwerwiegende Beeinträchtigung der Fußgänger und Radfahrer, der Straßenraumgestaltung und der Aufenthaltsqualität umsetzbaren Möglichkeiten jedoch bereits ausgeschöpft. Die Alternative der Anlage von Quartiersparkplätzen

oder Quartiersgaragen – soweit geeignete Flächen dafür zur Verfügung stehen – ist mit Kosten verbunden, die durch die Nutzer in Form einer Stellplatzmiete zu tragen wären. Die Stadt wird entsprechende Projekte begleiten und die Ergebnisse im Hinblick auf ihre Übertragbarkeit auswerten. Wenn Fragen der Akzeptanz im Quartier, der langfristigen Bewirtschaftung der Anlage, der Zahlungsbereitschaft der potenziellen Nutzer, sowie des quantitativen Beitrags zur Minderung des Stellplatzdefizits zufriedenstellend geklärt sind, wird die Stadt privatwirtschaftlich getragene Projekte unterstützen.

Ein gänzlich anderer, längerfristig orientierter Ansatz stellt auf eine geringere Abhängigkeit vom privaten Pkw in den betroffenen Quartieren ab, die durchweg sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen und meist auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad gut zu erreichen sind. Deshalb soll für ein ausgewähltes Stadtquartier mit unzureichendem Stellplatzangebot geprüft werden, ob ein integriertes Mobilitätskonzept (s. Kap. 6.2) Entlastung bringen kann, das durch Informationen und Anreize zu einer verstärkten Nutzung von Alternativen zum privaten Pkw motiviert.

Die bevorzugte Ausweisung von Parkständen für CarSharing-Fahrzeuge könnte dazu ebenso einen Beitrag leisten, wie Verbesserungen der örtlichen Rahmenbedingungen für Fußgänger (z.B. attraktive Gehwege und Queungsmöglichkeiten), für den Radverkehr (z.B. mehr Abstellmöglichkeiten) und für die öffentlichen Verkehrsmittel (z.B. ein dichteres Haltestellennetz).



Stellplatzbelegung im Waldstraßenviertel bei einem Konzert in der Arena



...und an einem Tag ohne Veranstaltung.



überlastet ausgelastet wenige freie Stellplätze

6. Handlungsfelder für eine stadtverträgliche Mobilität

6.1 Verkehrssparsame Stadtstrukturen



Urbane Dichten, integrierte multifunktionale Zentren und gute ÖPNV-Erreichbarkeit sind Merkmale einer verkehrssparsamen Stadtstruktur (Reudnitz).

6.1.1 Ausgangsbedingungen

Die Stadt Leipzig weist aufgrund ihrer Siedlungsdichte, ihrer Nutzungsgemischten Altbauquartiere, ihres differenzierten Zentrengefüges und ihrer Entwicklung als „Straßenbahnstadt“ traditionell eine vergleichsweise verkehrssparsame Raumstruktur auf. Nach 1990 haben die Stadt und ihr Verflechtungsraum jedoch Veränderungen erlebt, die unter Vernachlässigung dieser raumstrukturellen Qualitäten zu einem starken Anstieg des Kfz-Verkehrs geführt haben.

Der wirtschaftliche Strukturwandel dieser Jahre war begleitet vom Abbau wohnungsnaher Arbeitsplätze in den Altindustrien der Kernstadt, während neue Betriebe sich eher in den Randbereichen und im Umland ansiedelten. Große Einzelhandelsstandorte entstanden im Bereich des Autobahnringes, wo sie

aus den Wohngebieten nur mit erheblichem Verkehrsaufwand erreichbar sind. Auch die Schwerpunkte des Wohnungsneubaus lagen zunächst an der Peripherie und im Umland. Zwischen 1988 und 1998 verlor die Kernstadt Leipzig (in den damaligen Grenzen) rund 108.000 Einwohner, während das Umland (einschließlich der 1999 nach Leipzig eingemeindeten Ortsteile) um fast 50.000 Einwohner zunahm.

Die Ausdünnung der gemischten innerstädtischen Siedlungsstrukturen, das Auseinanderfallen der Standorte von Arbeitsplätzen, Wohnungen, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitangeboten und anderen Daseinsfunktionen, kürzere Fahrzeiten durch vermehrten Autobesitz und eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur sowie die damit einhergehenden verän-

dernten Mobilitätsgewohnheiten waren ursächlich für eine Verlängerung der durchschnittlich zurückgelegten Wege, mit der Folge einer Verkehrszunahme trotz rückläufiger Stadtbevölkerung.

Erst gegen Ende der 1990er Jahre gewannen die Bemühungen der Stadtplanung und der Regionalplanung zur Eindämmung dieser Entwicklungen allmählich an Wirksamkeit. Besonders zu nennen sind der Flächennutzungsplan mit seiner Konzentration auf die Innenentwicklung und den Erhalt von Nutzungsmischungen. Einige der am Stadtrand und in den Plänen der 1999 eingemeindeten Ortsteile ausgewiesenen großen Wohnbaupotenziale wurden wieder zurückgenommen, in der Priorität herabgestuft oder nicht in Bebauungspläne umgesetzt. Der im Jahr 2000 beschlossene Stadtentwicklungsplan

Auch durch Wohnungsneubau und Revitalisierung von aufgegebenen Gewerbestandorten in Altbauquartieren wird Verkehr vermieden (Plagwitz).



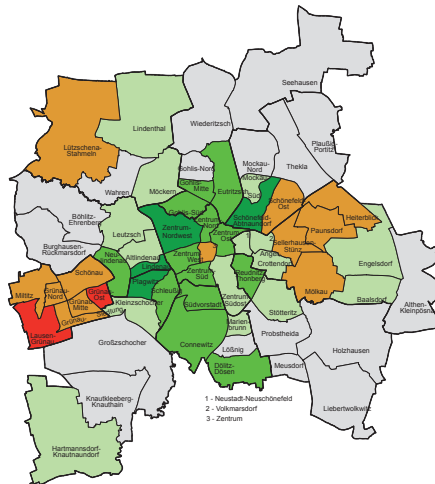
„Wohnungsbau und Stadterneuerung“ setzte für die Entwicklung neuer Wohnbauflächen Prioritäten an mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbaren Standorten. Mit der Fortschreibung des Teilplans Wohnungsbau 2010 werden u.a. die Ziele der innerstädtischen Eigentumsbildung und der Priorität der Innenentwicklung gegenüber der Außenentwicklung, insbesondere entlang der Korridore des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs verfolgt, und es werden - überwiegend peripher gelegene - „Standorte ohne Entwicklungspriorität“ festgelegt (Reurbanisierungsstrategie).

Parallel zur Überprüfung peripherer Entwicklungspotenziale trugen vielfältige Aktivitäten zur Stabilisierung der für Leipzig typischen dicht bebauten, Nutzungsgemischten und damit verkehrssparsamen Stadtquartiere bei. Dazu gehörten Maßnahmen der Stadterneuerung und integrierten Stadtteilentwicklung ebenso wie die Unterstützung innerstädtischer Eigentumsbildung in denkmalgeschützten Altbauten, Fabriklofts und neuen Stadthäusern. Nicht zuletzt haben die Aufwertung von Straßen und Plätzen (z.B. Lindenauer Markt, Eisenbahnstraße) sowie die Neuanlage von Grün- und Freiflächen mit Sport- und Spielplatzangeboten (z.B. Rabat, Eilenburger Bahnhof) zur Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität in den Altbaugebieten beigetragen.

Die Sicherung wohnortnaher Einkaufsgelegenheiten, u.a. durch Stabilisierung der städtischen Zentren und Nahversorgungslagen, war ein zentrales Anliegen des 1999 aufgestellten Stadtentwicklungsplans Zentren, der 2009 fortgeschrieben wurde. 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.

Auch die Weiterentwicklung der Innenstadt in ihrer Funktion als Hauptzentrum der Stadt ist aufgrund ihrer den peripheren Einkaufszentren überlegenen ÖPNV-Erreichbarkeit ein Beitrag zu einer (auto-)verkehrssparsamen Stadt. Bauliche Ergänzungen wie die Marktgalerie und der Petersbogen haben ebenso zu ihrer Stärkung beigetragen wie die Umsetzung des Konzepts „autoarme Innenstadt“, die Gestaltung der öffentlichen Straßenräume und die neuen ebenerdigen Verbindungen mit den Stadtgebieten auf der anderen Seite des Promenadenrings.

Der City-Tunnel hat die Erreichbarkeit des Stadtzentrums vor allem für Besucher aus der Region und damit die Konkurrenzfähigkeit gegenüber autoorientierten peripheren Einkaufsstandorten nochmals verbessert.



Die Bevölkerungsentwicklung 2007-2011 zeigt für die inneren Stadtteile leichte oder stärkere Zuwächse (grün), für viele äußere Stadtteile dagegen geringe Veränderungen (grau) bzw. leichte oder stärkere Rückgänge (rot).

Im Ergebnis der genannten Aktivitäten ist seit dem Tiefstand 1998 wieder ein auf die inneren Stadtteile gerichteter Trend bei der Wohnstandortwahl zu beobachten. Die Bevölkerung Leipzigs hat inzwischen wieder um 100.000 Einwohner zugenommen, davon haben rund 60.000 in den gründerzeitlichen Quartieren ein Zuhause gefunden. Die Einwohnerzahl der äußeren Stadtteile blieb dagegen annähernd konstant, in einigen Gebieten nahm sie sogar ab.

Auch auf der Ebene der Regionalplanung ist das Planungsziel der Verkehrsvermeidung und insbesondere der Konzentration auf die Korridore des Schienenverkehrs inzwischen fest verankert und wird mit den dieser Planungsebene zur Verfügung stehenden Instrumenten umgesetzt.

Der Einkaufsstandort Innenstadt ist optimal mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen (Höfe am Brühl).



6.1.2 Ziele und Leitlinien

Nach den Grundsätzen des integrierten Stadtentwicklungskonzepts (SEKo): „Stadt der kurzen Wege“ und „Innen- vor- Außenentwicklung“ ist die Entwicklung einer verkehrssparsamen Stadtstruktur mit den Zielen der Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und verträglichen Verkehrsabwicklung voranzubringen.

Für unterschiedliche Stadtbereiche (Kernstadt, Innenstadt, Außenbereich) werden an die jeweilige Stadtstruktur angepasste Stadt- und Verkehrsentwicklungsziele erarbeitet und im Rahmen der Stadtteilkonzepte mit Maßnahmen unteretzt.

Das Prinzip der Verkehrsvermeidung, bezogen auf den motorisierten Individualverkehr, ist durch eine ausgewogene Zentrenstruktur, Erhalt von Nutzungsmischungen, kleinräumige Zuordnung einander ergänzender Nutzungen und Reaktivierung von ungenutzten oder untergenutzten Siedlungsflächen sowie durch Förderung der Siedlungsentwicklung an Achsen schienengebundener Verkehrsmittel zu unterstützen.

Bei der Entwicklung neuer Industrie- und Gewerbegebiete ist auf eine gute Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel zu achten. Bei Unternehmensansiedlungen sind kurze Wege zwischen Zulieferern, Betriebsstandort und Kunden anzustreben.

Die Stadt wird sich dafür einsetzen, dass die Umlandgemeinden stadtplanerisch und raumordnerisch in eine verkehrssparsame Siedlungsstrategie eingebunden werden.

6.1.3 Konzept

Eine verkehrssparsame Stadtstruktur ist dadurch gekennzeichnet, dass

- wichtige Ziele des täglichen Lebens wie Einkaufsgelegenheiten, Schulen und Kindertagesstätten in einer kompakten, dichten und durchmischten „Stadt der kurzen Wege“ für die meisten Bewohner in geringer Entfernung erreichbar sind,
- die Wege im Nahbereich und die Bedingungen der Nahmobilität so attraktiv sind, dass solche Wege gern zu Fuß oder mit dem Fahrrad unternommen werden,
- die Wohngebiete „autoverkehrs-sparam“ den Korridoren des öffentlichen Nahverkehrs so zugeordnet sind, dass unvermeidbare längere Wegstrecken gut und schnell mit S-Bahn, Straßenbahn oder Bus zurückgelegt werden können,

▪ die großen Standorte der gewerblichen Wirtschaft auf kurzen Wegen über die Schiene oder von der Autobahn aus für den Wirtschaftsverkehr und mit öffentlichen Verkehrsmitteln für die Beschäftigten erreichbar sind.

Tendenzen zur Konzentration von Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen und zur Inanspruchnahme einfach realisierbarer peripherer Flächen, und damit zur Verlängerung notwendiger Wege und zur Zunahme von autoaffinen Quelle-Ziel-Beziehungen sind weiterhin wirksam. Deshalb soll das Ziel der Verkehrsvermeidung durch Entwicklung verkehrssparsamer Siedlungsstrukturen auch künftig auf allen Ebenen von Planung und Politik mit Nachdruck verfolgt werden. Dies ist nicht vorrangig ein Thema nur der Verkehrsplanung, sondern eine Herausforderung für alle Akteure der Stadt- und Regionalentwicklung. Planungen und Maßnahmen in vielen Handlungsfeldern müssen dazu ihren Beitrag leisten. Insbesondere ist eine intensive Abstimmung von Stadtplanung, Verkehrsplanung und Wirtschaftsförderung sicherzustellen, um gegenläufige Planungen auszuschließen.

Stadt der kurzen Wege

Das Ziel einer „Stadt der kurzen Wege“ setzt eine kompakte Stadtstruktur voraus. Der Planungsgrundsatz „Innenentwicklung vor Außererweiterung“ wird deshalb weiterhin die Leipziger Stadtentwicklungspolitik bestimmen, mit Schwerpunkten der Entwicklung und verträglichen Nachverdichtung der innenstadtnahen Quartiere und der Wiedernutzung brachgefallener innerstädtischer Flächen und leer-

gezogener Bausubstanz. Der aktuelle Trend einer Wiederentdeckung der Altbauquartiere, aber auch ein Wandel der Lebensstile in bestimmten Bevölkerungsgruppen hin zu einem „Lebensstil der kurzen Wege“ bietet Chancen für die Innenentwicklung, die es zu nutzen gilt.

Kompakte und dichte Siedlungsstrukturen

Das Stadtentwicklungskonzept Leipzig 2020 nennt eine aktive Flächenpolitik zur Lenkung der Eigenheimnachfrage in das innere Stadtgebiet, die Stabilisierung benachteiligter Altbauquartiere durch integrierte Entwicklungskonzepte sowie die Steuerung von Wohnungsneubau im Stadtteil und Umnutzung im Bestand als wichtige Handlungsfelder. Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung sollen die vorhandenen Ansätze zur Unterstützung innerstädtischer Eigentumsbildung weiterentwickelt und ausgebaut werden. Die Entlastung innerstädtischer Magistralen vom Kfz-Verkehr und ihre Aufwertung als Wohnumfeld sollen einen Beitrag leisten, auch schwierige Innenstadtlagen attraktiv zu machen.

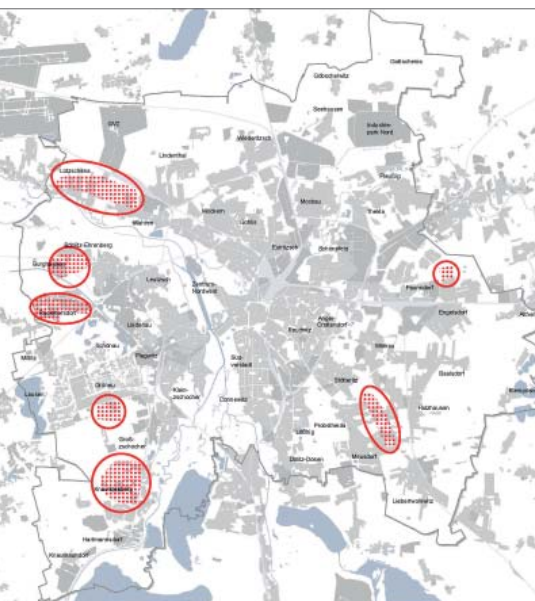
Neue Wohngebiete werden vorrangig an Standorten entwickelt, von denen aus vorhandene Zentren, Arbeitsstättengebiete und Infrastruktureinrichtungen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sind. Geplante Neubauflächen am Stadtrand sollen bei geringem Bedarf in ihrer Priorität zurückgestuft werden. Im Rahmen der Stadtteilkonzepte werden an die jeweilige Stadtstruktur angepasste Stadt- und Verkehrsentwicklungsziele formuliert, deren Untersetzung sich in den Infrastrukturprojekten dieser Konzepte wiederfindet.

Eine Sonderform kompakter Stadtentwicklung stellen Stadtquartiere mit reduziertem Stellplatzangebot dar, die sich durch einen besonders geringen Flächenverbrauch für den motorisierten Individualverkehr auszeichnen und einen starken Anreiz zu einem verkehrssparsamen Lebensstil bieten. Solche Quartiere sind besonders auch für Bevölkerungsgruppen geeignet, die keinen Pkw besitzen oder in ihrer Mobilität eingeschränkt sind (z.B. Senioren). Die Stadt Leipzig wird geeignete Projekte zur Entwicklung „autoarmer Stadtquartiere“ unterstützen.

Da Suburbanisierungsprozesse über die Stadtgrenzen hinausgreifen, wird sich die Stadt in den für die Regionalplanung zuständigen Gremien auch weiterhin dafür einsetzen, dass sich neue Entwicklungen auf die zentralen Orte oder zumindest auf die Korridore des Schienenverkehrs konzentrieren, die Ausweisung von Wohnbauland in Gemeinden abseits dieser Korridore konsequent auf den Eigenbedarf begrenzt wird und großflächige Einzelhandelsbetriebe und andere zentrentypische Nutzungen in ihren Neuansiedlungs- und Erweiterungsmöglichkeiten auf die zentralen Orte gelenkt werden. Die herausgehobene zentralörtliche Funktion der Stadt Leipzig ist dabei angemessen zu berücksichtigen. Dies sind auch Ziele für die Zusammenarbeit mit dem Nachbarland Sachsen-Anhalt.

Zahlreiche Studien weisen eine Korrelation zwischen Dichte und Verkehrsaufwand nach. Eine hohe Siedlungsdichte begünstigt kurze Wege, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können – von den Wohnorten zu den Einrichtungen der Nahver-

Prüfung auf Reduzierung von Wohnbauflächenreserven gemäß SEKo 2025.



Das Neubaugebiet Schönauer Viertel ist gut mit der Straßenbahn erreichbar.



Autofreies Wohnen

Schaffung eines autofreien Quartiers an der Westseite des Leipziger Hauptbahnhofs



Quelle: Einreicher



Quelle: Einreicher



- Viele Leipziger entscheiden sich ganz bewusst für ein Leben ohne eigenes Auto und bevorzugen andere Formen der Mobilität
- Bisher kein Viertel oder Quartier, das den Ansprüchen für autofreies Leben voll und ganz gerecht wird
- Schaffung eines autofreien Quartiers an der Westseite des Leipziger Hauptbahnhofs im Zuge der Entwicklung des Städtebauprojektes „Am Alten Zoll“
- Erschließung des Quartiers so gestalten, dass Wege bequem zu Fuß und per Rad zurückgelegt werden können
- Autoverkehr endet am Parkhaus
- Vorrang von Fahrradfahrern und Fußgängern



Stadt Leipzig

Ein Beispiel aus dem Ideenwettbewerb zum Thema „verkehrssparende Stadtstrukturen“.

sorgung und der wohnungsbezogenen Infrastruktur, zu Arbeitsplätzen, Erholungsflächen und den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel. Die Stadt wird deshalb bei neuen Projektentwicklungen eine angemessene und verträgliche urbane Nutzungsdichte ermöglichen und unterstützen.

Nutzungsmischung

Die kleinräumige Zuordnung einander ergänzender Nutzungen ist weiterhin Ziel der Planung und Leitlinie sowohl für die Flächennutzungsplanung als auch für die Aufstellung von Bebauungsplänen. Vorhandene Mischnutzungen sollen erhalten und stadtverträglich weiter entwickelt, neue Baugebiete in gemischter Nutzung geplant werden. Zur Nutzungsmischung gehören auch ein wohnungsnahes Netz an Einkaufsgelegenheiten, Schulen, Kindertagesstätten und anderen Einrichtungen der wohnungsbezogenen Infrastruktur sowie ein Angebot

wohnungsnaher Arbeitsstätten. Entsprechende Konzepte sind u.a. für die Bereiche Hauptbahnhof Westseite und Bayerischer Bahnhof in Vorbereitung. Emissionsarmes Gewerbe ist verstärkt in integrierte Lagen zu lenken.

Wohnungsnaher Einzelhandel und öffentliche Einrichtungen

Mehr als 20 % aller in der Stadt zurückgelegten Wege sind Einkaufswege. Gut erreichbare Versorgungseinrichtungen sind deshalb für eine „Stadt der kurzen Wege“ von besonderer Bedeutung, zumal für die ältere Bevölkerung. Dem anhaltenden Trend zu immer größeren und immer stärker spezialisierten Einrichtungen des Einzelhandels, aber auch der sozialen Infrastruktur sind deshalb geeignete Maßnahmen entgegenzusetzen. Die Einzelhandels- und Zentrenentwicklung ist insofern mit den Zielen der Verkehrsplanung abzustimmen.

Zur Sicherung einer wohnungsnahen Versorgung der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen sollen die im Stadtentwicklungsplan „Zentren“ dargelegten Maßnahmen zur Stärkung der städtischen Zentren eingesetzt werden. Auch öffentliche Einrichtungen wie Kindertagesstätten, Grundschulen, Stadtteilbibliotheken und Bürgerämter sowie öffentliche und kommerzielle Freizeitangebote sollen möglichst wohnortnah zur Verfügung stehen. Gut erreichbare, vielfältig gemischte (Stadtteil-) Zentren tragen zu einer Reduzierung des Autoverkehrs und damit zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität und zur Belebung öffentlicher Räume bei.

Im Gegenzug ist die Entwicklung oder Erweiterung von nicht integrierten Einkaufszentren, großflächigen Einzelhandelsbetrieben mit einem auf einen überörtlichen Kundenkreis ausgerichteten Stellplatzangebot sowie von Fachmärkten und „Factory Outlet Centern“ mit zentrenrelevanten Warenangeboten zu verhindern. Kleinteiliger Einzelhandel, etwa im Sinne eines „Leipziger Ladens“, kann dagegen zur Nahversorgung in den Wohngebieten beitragen. Große Bau-, Möbel- und Gartenmärkte, die sich nicht ohne weiteres in Zentrumslagen integrieren lassen, sollen den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel zugeordnet werden und aus den Wohngebieten gut erreichbar sein.

Konzept für eine gemischte Nachnutzung des alten Messegeländes – ein Beitrag zur verkehrssparenden Stadtentwicklung

(rot: Wissenschaft und Gesundheit, blau: Automeile, gelb: Handel, dunkelgrün: Freizeit, orange: sonstige Nutzungen, hellgrün: verfügbare Baufelder). (LEVG mbH)



Attraktive Nahbereiche

Durch Verkehrsentslastung und städtebauliche Aufwertung der Straßenräume sollen die Bedingungen der Nahmobilität und die Aufenthaltsqualität in den Quartieren verbessert und eine stärkere Nutzung der städtischen Zentren gefördert werden. Die Sicherung einer hohen Attraktivität im Nahbereich durch Grünflächen und Freizeitangebote soll dazu beitragen, auch schwierige Innenstadtlagen als Wohnstandorte attraktiv zu machen und dem Trend zum Aufsuchen immer weiter entfernter Ziele entgegenwirken.

Dazu gehört auch, die Wohngebiete über attraktive Fuß- oder Radwege mit Naherholungsflächen zu verbinden. Wo die Perspektive einer Wiedernutzung innerstädtischer Brachflächen und leergezogener Bausubstanz langfristig unrealistisch ist, sollen solche Flächen im Sinne einer Stabilisierung ihres Umfeldes neu bewertet und – ggf. auch temporär – genutzt werden, um die Lebensqualität in der inneren Stadt insgesamt zu verbessern und damit einer verkehrserzeugenden Abwanderung von Bevölkerung und Arbeitsstätten entgegenzuwirken.

Orientierung auf die ÖPNV-Erreichbarkeit

In einer Stadt von der Flächenausdehnung Leipzigs kann das Ziel verkehrssparsamer Stadtstrukturen nicht allein durch Nutzungsmischung und Verdichtung erreicht werden. Längere Wege, z.B. zum Arbeitsplatz, sind oft unvermeidbar. Ziel der Planung wird es deshalb weiterhin sein, verkehrserzeugende Nutzungen auf die Einzugsbereiche der Korridore von Straßenbahn und S-Bahn zu konzentrieren, zumindest jedoch eine gute Busanbindung zu gewährleisten. Eine Siedlungsverdichtung in Haltestellennähe und eine Erweiterung der Haltestellen-Einzugsbereiche durch attraktive Zuwege und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder können dieses Ziel unterstützen.

Neue Freiflächenangebote sollen verkehrssparsame Altbauquartiere stabilisieren (Eilenburger Bahnhof).



Versorgungseinrichtungen sollen wohnungsnah erreichbar bleiben (Miltitzer Allee).

Idealerweise soll die Erreichbarkeit der Haltestelle mit der Entfernung zum Parkplatz eines eigenen Autos konkurrieren können. Das ÖPNV-Angebot und die Entwicklung von Wohn- und Gewerbestandorten und sonstigen verkehrserzeugenden Nutzungen sind insofern rechtzeitig und bedarfsgerecht aufeinander abzustimmen. Die neuen Lagequalitäten, die durch Ausbau der S-Bahn und des Stadtbahnnetzes entstehen, sollen für eine weitere Konzentration der Siedlungsentwicklung entlang dieser Achsen genutzt werden.

Diese Grundsätze gelten innerhalb des Stadtgebiets ebenso wie im Umland; regionalplanerisch sind deshalb im Sinne einer „Region der kurzen Wege“ ebenfalls (auto-) verkehrssparsame Strukturen anzustreben und die Bedingungen für eine auto-unabhängige Mobilität zu verbessern.

Eine frühzeitige gute ÖPNV-Erschließung hilft auch in Gewerbegebieten, Autoverkehr zu vermeiden. Nicht nur im GVZ bestehen diesbezüglich noch Defizite.



Verkehrssparsame Gewerbeentwicklung

Die Chancen, eine verkehrssparsame Gewerbeentwicklung umzusetzen, sind unter heutigen Rahmenbedingungen begrenzt. Dennoch soll in jedem Einzelfall geprüft werden, wie die Wege des Güter- und sonstigen Wirtschaftsverkehrs und die Arbeitswege der Beschäftigten möglichst kurz gehalten und über die Schiene bzw. mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt werden können. Betriebsansiedlungen und Neuausweisungen von Gewerbegebieten sind auf Standorte mit entsprechenden Lagequalitäten zu lenken. Je nach Art des Betriebs sind dabei kurze Wege für Zulieferer und Kunden, z.B. über einen Schienen- oder nahe gelegenen Autobahnanschluss, oder kurze Wege und ein guter ÖPNV-Anschluss für die Beschäftigten höher zu gewichten, im Idealfall sollte beides gegeben sein.

Die Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel wird erleichtert, wenn eine hohe Beschäftigendichte im Einzugsbereich der Haltestellen erreicht wird. Da einmal etablierte Verkehrsgewohnheiten nur schwer veränderbar sind, ist ein gutes ÖPNV-Angebot auch und gerade in der Anfangsphase eines Gewerbegebietes von Bedeutung, wenn eine hohe Beschäftigendichte noch nicht gegeben ist. Zu diskutieren ist auch eine Rücknahme von Gewerbeflächenausweisungen an Standorten mit Erreichbarkeitsmängeln für den Wirtschaftsverkehr oder für die Beschäftigten, oder aber deren Beschränkung auf wenig verkehrserzeugende Nutzungen (z.B. Solarparks). Als weitere Handlungsfelder nennt das Stadtentwicklungskonzept Leipzig 2020 die Revitalisierung innerstädtischer Gewerbegebiete sowie die Wirtschaft- und Beschäftigungsförderung im Stadtteil.

6.2 Multimodale Mobilität



Das Service Center an der Petersstraße ist bereits auf multimodale Mobilität eingestellt.

6.2.1 Ausgangsbedingungen

Begriffsbestimmungen: „multimodal“ und „intermodal“

Der Begriff „multimodale Mobilität“ bezieht sich auf die einfache Tatsache, dass die Verkehrsteilnehmer für ihre Wege in der Stadt zwischen unterschiedlichen Verkehrsarten wählen können und dies auch tun. So können für einen bestimmten Weg nacheinander „intermodal“ unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt werden, z.B. für den Arbeitsweg zunächst das Fahrrad, dann die Straßenbahn und für die letzte Teilstrecke die eigenen Füße. Als „multimodal“ wird ein Verkehrsverhalten bezeichnet, dass je nach Wegezweck und Randbedingungen unterschiedliche Verkehrsmittel in Anspruch nimmt, z.B. bei trockenem Wetter das Fahrrad, bei Regen den Bus, mit Gepäck oder in Begleitung ein Taxi oder das eigene

Intermodal unterwegs – mit dem Fahrrad zum Hauptbahnhof, weiter mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

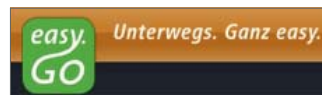


oder geliehene Auto. Für die Verkehrsentwicklungsplanung ist dabei von Interesse, ob und wie die Wahlmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer zugunsten der Verkehrsarten des Umweltverbundes beeinflusst und insofern einseitige Fixierungen auf das eigene Auto aufgebrochen werden können.

Im Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum von 2003 wurden dazu vor allem Teilaspekte der Intermodalität thematisiert, nämlich Fragen der Abstellmöglichkeiten für Autos und Fahrräder an den Haltestellen und des Umsteigens zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Intermodale Wege

Nach den zuletzt für 2008 vorliegenden Daten ist die Bedeutung der intermodalen, mehrere Verkehrsarten kombinierenden Wege noch relativ gering und sicherlich steigerungsfähig.



Innerhalb des öffentlichen Verkehrssystems hat die Tarifintegration im Rahmen des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) eine wichtige Voraussetzung für ein nutzerfreundliches Zusammenwirken der unterschiedlichen Verkehrsträger geschaffen. Verbindungsauskünfte, Netzpläne, Abfahrtszeiten an Haltestellen und Informationen über aktuelle Störungen stehen für das gesamte Verbundgebiet und alle Verkehrsträger im Verbund des MDV auch über die Applikation easy.GO für Mobiltelefone zur Verfü-

gung. Mit der Applikation können außerdem Fahrkarten zum Sofortgebrauch auf das Mobiltelefon geladen und über die Abrechnung des Mobilfunk-anbieters bezahlt werden

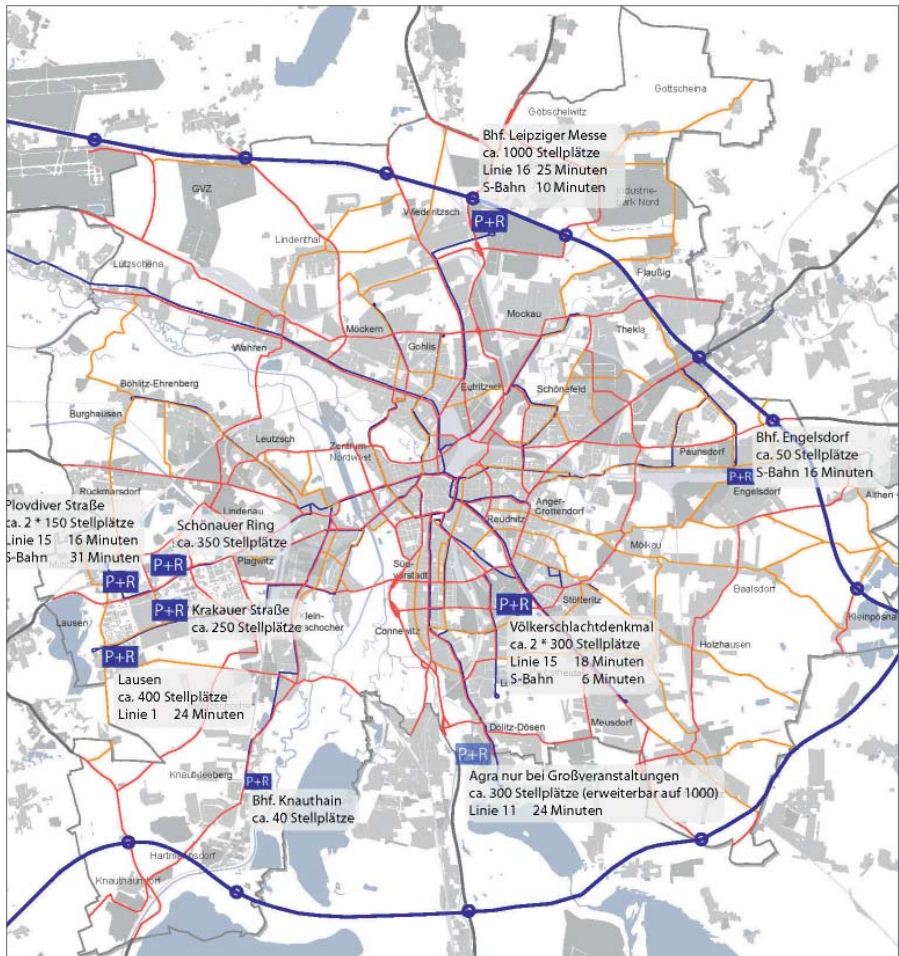
Auch die fahrplanmäßige Abstimmung der Übergänge zwischen Bus und Straßenbahn (manchmal auch S-Bahn) und deren Einhaltung bei Verspätungen haben Fortschritte gemacht. Nicht zuletzt wurden viele Übergangs- und Umsteigepunkte auch physisch aufgewertet, z.B. durch Verkürzung und barrierefreien Umbau der Umsteigewege. Am mehr als 50 Bike+Ride-Stationen werden etwa 1.100 überwiegend überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder angeboten (s. Karte S. 80). Die Rahmenbedingungen für intermodale Wege unter Einbeziehung der öffentlichen Verkehrsmittel haben sich damit deutlich verbessert.

Park+Ride

An sechs großen Standorten im Leipziger Stadtgebiet stehen insgesamt 2.900 Stellplätze für Park+Ride zur Verfügung.

Dieses Angebot wird im Alltagsverkehr von rund 100 Pkw täglich genutzt, bei Großveranstaltungen im Jahr 2012 wurden die vorhandenen Stellplätze etwa zu einem Drittel ausgenutzt. Damit gibt es sowohl im Alltags- als auch im Veranstaltungsverkehr noch ausreichende Kapazitäten für eine stärkere Inanspruchnahme.

Neben diesen großen Plätzen gibt es kleinere als P+R ausgewiesene Plätze am Bahnhof Engelsdorf



Stellplätze für Park+Ride im Leipziger Stadtgebiet, Bestand 2013, mit Fahrtzeiten zur Innenstadt.

und am Bahnhof Knauthain mit zusammen etwa 90 Stellplätzen. Außerdem findet P+R auch in der Form von Parken im öffentlichen Straßenraum statt, z.B. im Umfeld der Straßenbahnhaltestellen Meusdorf, Probstheida, Gohlis-Nord, Viertelsweg, Wahren, Connewitzer Kreuz, Kolmstraße und entlang der Torgauer Straße

Der Park+Ride-Platz an der Plovdiver Straße wird auch im Alltagsverkehr genutzt.



In der Region stehen an fast allen Bahnhöfen der S-Bahn und des Eisenbahn-Regionalverkehrs insgesamt rund 3.000 P+R-Stellplätze zur Verfügung, die überwiegend gut nachgefragt werden. Als Folge der Inbetriebnahme des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes ist eine weitere Zunahme der Nachfrage zu erwarten.

Haltestellenname Anlehnbügel erleichtern den Übergang vom Fahrrad auf Bus und Bahn.



Mobilitätsmanagement

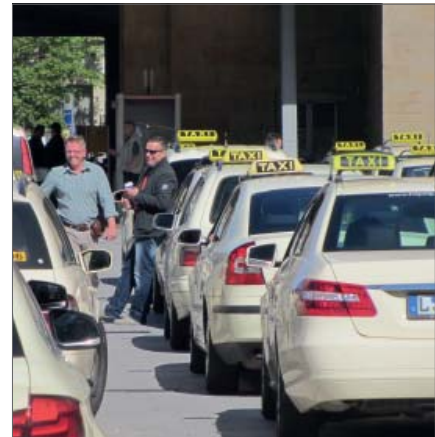
Seit dem Beschluss des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum im Jahr 2003 wurden neue Erkenntnisse über die komplexen Beweggründe der Verkehrsmittelwahl gewonnen und neue Wege der Beeinflussung der Nachfrage nach Verkehrsleistungen aufgezeigt, die unter dem Sammelbegriff „Mobilitätsmanagement“ zusammengefasst werden. Außerdem haben ergänzende Mobilitätsangebote an Bedeutung gewonnen (CarSharing, Fahrradverleih), die wahlfreien Verkehrsteilnehmern zusätzliche Optionen eröffnen.

Ein Grobkonzept zum kommunalen Mobilitätsmanagement wurde im Rahmen des Projekts „effizient mobil“ im Jahr 2010 erarbeitet, das die bereits bestehenden Ansätze auflistet und Möglichkeiten der Weiterentwicklung aufzeigt. Die LVB bieten in Leipzig Servicezentren, internetbasierte Echtzeitinformationen, zielgruppengerechte Beratungsangebote und vielfältige Zugänge zum Ticket inklusive Verknüpfungen mit Dienstleistungen, CarSharing und Radverleih an. Einzelne Arbeitgeber, darunter die Leipziger Stadtverwaltung, fördern den Umstieg der Beschäftigten auf stadtverträgliche und umweltfreundliche Verkehrsmittel durch Angebot eines Job Tickets, Bereitstellung von Fahrradabstellmöglichkeiten oder Anregung von Fahrgemeinschaften. Im schulischen Bereich können die Aktionen „zu Fuß zur Schule“, „Schulwegsafari“ und „Bus mit Füßen“ dem Mobilitätsmanagement zugeordnet werden.

Ergänzende Mobilitätsangebote

Für die individuelle Mobilität ohne eigenes Auto stehen seit jeher die Taxidienste zur Verfügung. Derzeit fahren im Stadtgebiet knapp 700 Taxis, für die insgesamt 78 Taxihalteplätze eingerichtet sind. Im Vergleich mit anderen deutschen Großstädten weist Leipzig ein sehr gutes Angebot auf. Für fast jeden

Taxis ergänzen das öffentliche Verkehrsangebot am Hauptbahnhof.





Angebote für die multimodale Mobilität: CarSharing...



...und Fahrradverleih.

Fahrtzweck, Ausgangs- und Zielort ist ein Taxi schnell und unkompliziert verfügbar.

In den letzten Jahren haben Fahrradverleih und Car-Sharing als flexible Mobilitätsangebote, die den Verkehrsteilnehmern als Alternative zur Nutzung eines eigenen Autos für ihre Wege in der Stadt zur Verfügung stehen, zunehmend an Bedeutung gewonnen. Die Leipziger Verkehrsbetriebe streben diesbezüglich die Entwicklung einer umfassenden „Integrationsplattform“ für alle Mobilitätsdienstleistungen an.

Das Fahrradverleihsystem eines privaten Anbieters in Kooperation mit der LVB und den Stadtwerken Leipzig bietet etwa 500 Fahrräder an rund 70 Standorten an, die überwiegend im inneren Stadtgebiet liegen. Eine Tarifkooperation bietet Vorteile für Abo-Kunden der Verkehrsbetriebe. Damit wird die kombinierte Nutzung ÖPNV – Leihfahrrad unterstützt.

Der größte CarSharing-Anbieter in Leipzig verfügt zurzeit über rund 200 Fahrzeuge an 80 Stationen, die über das Stadtgebiet verteilt außerhalb der öffentlichen Straßenräume liegen. Auch hier gibt es eine Kooperation mit den Leipziger Verkehrsbetrieben, die u.a. mit Preisnachlässen für die Abo-Kunden der LVB verbunden ist. Das neue Kundenzentrum in der Petersstraße wird gemeinsam von LVB und den Verleihfirmen betrieben.

Sowohl beim CarSharing als auch beim Fahrradverleih wird für die kommenden Jahre mit erheblichen Zuwachsraten gerechnet. Insbesondere bei jungen Menschen zeichnet sich ab, dass der Statuswert des eigenen Autos zurückgeht und die Bereitschaft zur Nutzung alternativer Mobilitätsformen zunimmt (s. Kap. 3). Dies wird voraussichtlich mit einer Intensivierung des Wettbewerbs in diesem Marktsegment und einer hohen Innovationsdynamik verbunden sein.

6.2.2 Ziele und Leitlinien

Alle Mobilitätsangebote sollen so verknüpft werden, dass die umweltfreundlichen Alternativen zum Auto deutlich werden und den Nutzern eine bewusste Verkehrsmittelwahl erleichtert wird.

Durch Einrichtung von Mobilitätsstationen, Bike+Ride-Plätzen und Fahrradverleihdiensten sowie attraktiven Park+Ride-Stellplätzen an aufkommensstarken Standorten, auch zur Abwicklung von Großveranstaltungen, soll der Wechsel zwischen den Verkehrsträgern erleichtert werden.

Die Informationsangebote zum öffentlichen Nahverkehr und das Tarifsystem sind so weiterzuentwickeln, dass eine inter- und multimodale Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger unterstützt wird.

Insbesondere in Quartieren mit großem Parkdruck soll stationsgebundenes CarSharing gefördert und gut sichtbar, aber gestalterisch wie städtebaulich sensibel im öffentlichen Straßenraum platziert werden. An Mobilitätsstationen werden Stellplätze für CarSharing-Anbieter und Elektrofahrzeuge an Ladesäulen ausgewiesen.

Strategien zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens und der Verkehrsmittelwahl mit dem Ziel einer vermehrten Nutzung des Umweltverbundes werden durch die Stadt unterstützt. Mobilitätsmanagement soll beim Berufsverkehr und beim Besucherverkehr sowie bei Bewohnern, Arbeitgebern und kommunalen Stellen ansetzen. Insbesondere für betriebliche Mobilitätskonzepte sind Impulse zu geben. Haupterfolgswort ist der „Kümmerer vor Ort“.

Die Chancen, „Neubürger“, die in ihrem Mobilitätsverhalten noch nicht festgelegt sind, für eine umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl zu gewinnen, sind durch gezieltes Mobilitätsmarketing zu nutzen.

Das Mobilitätsmanagement wird durch eine regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit unterstützt, z.B. durch Angebote zum Kennenlernen alternativer Mobilitätsformen und Teilnahme an der EU-Woche der Mobilität.

6.2.3 Konzept

Intermodalität und Multimodalität

Die Förderung eines intermodalen und multimodalen Verkehrsverhaltens liegt im öffentlichen Interesse, weil dadurch Wege, die bisher mit dem Auto zurückgelegt wurden, häufiger zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unternommen werden und dadurch die Umwelt entlastet, Wohngebiete aufgewertet, Behinderungen des Wirtschaftsverkehrs abgebaut und Stellplätze eingespart werden.

Die Reduzierung der Autonutzung durch eine Flexibilisierung der Verkehrsmittelwahl soll deshalb durch attraktive und vernetzte Verkehrsangebote, verkehrsarten-übergreifende Auskunftsöglichkeiten, Unterstützung privatwirtschaftlicher Initiativen und ein intelligentes Mobilitätsmanagement gefördert werden. Die Dienststellen der Stadt Leipzig werden dabei mit den Verkehrsbetrieben und sonstigen Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen zusammenarbeiten. Die Stadt wird dabei Anstöße geben, Organisationshilfe leisten, Informationsangebote zusammenstellen und vernetzen sowie einen kalkulierbaren Rahmen für notwendige Genehmigungen, insbesondere zur Nutzung von Flächen im öffentlichen Straßenraum schaffen.



An der Angerbrücke wurde der Standort für Leipzigs erste Mobilitätsstation bestimmt.



Die Park+Ride-Plätze in Leipzig haben noch freie Kapazitäten (Schönauer Ring).



Konzert am Sportforum – der ÖPNV ist gefragt.

Mobilitätsstationen

Inter- und multimodales Verhalten, also die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, hängt auch von der Attraktivität der Umsteigepunkte und den dortigen Angeboten ab. Von Bedeutung sind u.a. die Optimierung der Rahmenbedingungen für das Umsteigen zwischen unterschiedlichen öffentlichen Verkehrsmitteln sowie auf das Fahrrad als Zu- und Abbringer, außerdem an geeigneten Haltestellen die Verknüpfung mit Fahrradverleih und CarSharing, sowie ein Informations- und Tarifangebot, das ein multimodales Verkehrsmittel-Wahlverhalten unterstützt.

Ergänzend zu den in Kap. 5.2 und 5.3 dargestellten Maßnahmen zur Netzverknüpfung und zu Fahrradabstellanlagen an Haltestellen sollen Mobilitätsstationen eingerichtet werden, die öffentliche Verkehrsmittel mit CarSharing und Fahrradverleih, ggf. auch Taxi, verknüpfen. Die Stadt plant, dazu eine Reihe von Pilotprojekten auf den Weg zu bringen, an denen in unmittelbarer Zuordnung zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowohl CarSharing-Fahrzeuge als auch Leihfahrräder und Fahrradabstellmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Dazu werden gemeinsam mit der LVB rund 20 Standorte im Hinblick auf ihre Eignung und Verfügbarkeit geprüft.

Die Stadt wird dabei im Rahmen der rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten Unterstützung leisten, insbesondere soweit Flächen im öffentlichen Raum betroffen sind, und die Pilotprojekte auswerten. Bei positiven Ergebnissen wird längerfristig ein flächendeckendes Netz von gut erreichbaren Mobilitätsstationen angestrebt. Priorität haben dabei dicht bebaute Stadtgebiete mit hohem Parkraumdefizit. Bei der Umsetzung kommt eine Schlüsselrolle der LVB zu, die aufgefordert ist, ihre Haltestellen nach und nach zu Verknüpfungspunkten mit alternativen bzw. multimodalen Bedienformen auszubauen.

Park+Ride

Ziel der Park+Ride-Strategie des Stadtentwicklungsplans ist es, durch Stellplatzangebote in der Region und im äußeren Stadtraum den Bewohnern von mit öffentlichen Verkehrsmitteln schlecht erreichbaren Gebieten den Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu erleichtern, um so das Kfz-Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet zu reduzieren. Von besonderer Bedeutung ist das P+R-Angebot für die verkehrliche Abwicklung von Großveranstaltungen in der Innenstadt und im Bereich des Sportforums.

Angesichts der heute noch geringen Auslastung der vorhandenen Park+Ride-Anlagen haben Maßnahmen zu deren besserer Nutzung Vorrang vor Neuplanungen. Dabei ist zwischen Alltagsverkehr und Besucherverkehr zu Großveranstaltungen zu unterscheiden.

Im Alltagsverkehr bieten P+R-Angebote innerhalb der Stadtgrenzen aufgrund der damit verbundenen Umsteigezeiten nur geringe Zeitvorteile, selbst wenn der Weg vom Parkplatz zur Haltestelle kurz, die Taktung des abbringenden öffentlichen Verkehrsmittels dicht und das Parkplatzangebot am Zielort begrenzt ist. Die Maßnahmeschwerpunkte werden deshalb bei einer Erweiterung der Stellplatzangebote an den Bahnhöfen und Haltestellen im weiteren Umland liegen müssen; die Stadt Leipzig wird sich in den entsprechenden Gremien, in denen sie vertreten ist, dafür einsetzen.

Dennoch gilt es, auch das „Kundenpotenzial“ der innerstädtischen Anlagen auszuschöpfen. Kurz- und mittelfristig sind dazu Verbesserungen an bestehenden Stellplatzanlagen vorgesehen. Zielstellung ist es, für die Alltagsnutzung benötigte haltestellennahe Teilflächen einschließlich der Zuwege witterungsbeständig zu befestigen, zu beleuchten und zuverlässig

zu halten. Aufgrund der langen Aufenthaltsdauer können perspektivisch auch Ladesäulen für Elektrofahrzeuge zur Attraktivität der Standorte beitragen.

Maßnahmen sollen in einem ersten Schritt auf die Stellplatzanlagen konzentriert werden, wo die größten verkehrlichen Wirkungen zu erwarten sind: Am Bahnhof Leipziger Messe an der Zufahrt von Norden, am Völkerschlachtdenkmal an der Zufahrt von Südosten und an der Plovdiver Straße an der Zufahrt von Westen.

Mittelfristig soll die Anlage zusätzlicher P+R-Stellplätze für den Alltagsverkehr an den Ausfallstraßen in Richtung Nordwesten (z.B. am Bahnhof Leutzsch) und Osten (z.B. in Paunsdorf) geprüft und im Süden am Agra-Standort sowie im Südwesten am P+R-Platz Krakauer Straße ein ständig verfügbares Angebot vorgehalten werden. Für weitere Neuangebote ist die Nachfrageentwicklung abzuwarten.

Priorität bei der Weiterentwicklung der Park+Ride-Angebote hat der Veranstaltungsverkehr. Bei Großveranstaltungen ist wie bisher die Konzentration auf wenige große Plätze sinnvoll, da nur dann bei hohem Fahrgastaufkommen ein Sonderverkehr der LVB direkt zum Veranstaltungsort sowie weitere Dienstleistungen (Ticketverkauf, Imbiss, mobile Toilettenanlagen) angeboten werden können. Die Zu- und Abfahrten müssen – ausgehend von den Autobahnen und Bundesstraßen – so ausgeschildert sein, dass sie auch für ortsunkundige Nutzer leicht auffindbar sind (Wegweisungskonzept). Ergänzend sind im Einzelfall erforderliche Restriktionen hinsichtlich der Zufahrtsbedingungen und des verfügbaren Parkraums im Umfeld des Veranstaltungsortes notwendig.

Die Stadt wird sich dafür einsetzen, dass zwischen den Verkehrsunternehmen bzw. dem MDV und den Veranstaltern von Großveranstaltungen regelmäßig ein Kombiticket vereinbart wird, so dass für das Parken und das öffentliche Verkehrsmittel keine Zusatzkosten entstehen. Um bei der Anreise aus der Region die Besucher von vornherein auf die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu orientieren, sollte dabei ein Gültigkeitsbereich zugrunde gelegt werden, der mindestens das Stadtgebiet und die angrenzenden Tarifzonen umfasst. Darüber hinaus sollte der Kreis der Veranstalter bzw. Veranstaltungen erweitert werden, für die ein solches Kombiticket angeboten bzw. bei genehmigungspflichtigen Veranstaltungen verpflichtend gemacht wird.

Die Ausschöpfung des Nutzerpotenzials sowohl im Alltags- als auch im Veranstaltungsverkehr soll durch eine Optimierung der Informationsangebote gesteigert werden. Neben einer verbesserten Wegweisung und dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen (DFI) an größeren Standorten sollen dafür die digitalen Medien intensiv genutzt werden. Dies gilt sowohl für den Internetauftritt der Stadt Leipzig als auch für das geplante „Mobilitätsportal Mitteldeutschland“ (s. Kap. 6.3).

Im Rahmen der Entwicklung eines komplexen Verkehrsinformationssystems für den mitteldeutschen Raum wird angestrebt, auf den dWiSta-Tafeln an den Autobahnen sowie an geeigneten Punkten auf den in die Stadt hineinführenden Hauptverkehrsstraßen durch dynamische Anzeigetafeln auf nahe gelegene P+R-Stellplätze hinzuweisen. Weiterhin soll das bestehende Angebot besser bekannt gemacht, beworben und mit seinen Vorteilen den Nutzern nahe gebracht werden.

CarSharing

Unkomplizierte und kostengünstige CarSharing-Angebote können ein multimodales Verkehrsverhalten fördern, indem sie Alternativen zum eigenen Auto (oder mindestens zu einem Zweitwagen) anbieten. Untersuchungen haben gezeigt, dass die Nutzer ihre Mobilität bewusster gestalten, das geliehene Auto erheblich seltener nutzen als ein eigenes Fahrzeug und häufiger zu Fuß gehen oder auf Bus, Bahn oder Fahrrad umsteigen. Es wird geschätzt dass ein CarSharing-Fahrzeug vier bis acht private Pkw ersetzt (die dann keine Stellplätze mehr belegen). Nicht zuletzt bieten CarSharing-Flotten gute Voraussetzungen für den Einsatz von umweltfreundlichen Fahrzeugen, auch für den Einsatz von Elektroautos.

Dies gilt zunächst für stationsgebundenes CarSharing. Für die in einer Reihe von Kommunen durch Autohersteller und -verleiher getesteten Systeme

ohne feste Stationen (z.B. car2go) liegen noch keine zuverlässigen Informationen zu möglichen Auswirkungen vor. Vermutet wird, dass diese aufgrund einer geringeren Auslastung, einer erhöhten Zahl von „Spontanfahrten“ und vor allem aufgrund der erheblichen Inanspruchnahme von Stellplätzen im öffentlichen Raum weniger positiv zu bewerten sind (Huber/Reutter 2013). Die Stadt wird hier die weitere Entwicklung beobachten und evaluieren.

Beim CarSharing handelt es sich im Wesentlichen um eine private Dienstleistung. Die Stadt wird das stationsgebundene CarSharing im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten durch Bereitstellung von Stellplätzen auf stadteigenen Liegenschaften und im öffentlichen Straßenraum dort unterstützen, wo bei offensichtlichem Bedarf die Anbieter keine privaten Flächen zur Anmietung finden. Aktivitäten der Anbieter zur Bedarfsanalyse und zur Planung der Stationsentwicklung werden durch die Stadt unterstützt. Eine Einbindung von Informationen zu Fahrzeugstandorten und zur Fahrzeugverfügbarkeit in Mobilitätsportale sowie tarifliche Angebote mit dem Ziel einer stärkeren Vernetzung von CarSharing und ÖPNV werden ebenfalls unterstützt.

In Informationsangeboten zu Mobilitätsthemen sowie im Rahmen des Mobilitätsmanagements (s.u.) soll auch das CarSharing berücksichtigt werden; dabei wird insbesondere der mögliche Beitrag zur Aufwertung der öffentlichen Straßenräume und zur Entlastung des Stellplatzangebots bei Abschaffung privater Pkw durch CarSharing-Kunden thematisiert. Die Stadt wird sich weiterhin durch vermehrte dienstliche Nutzung von CarSharing durch ihre Mitarbeiter für diese Form der Mobilität engagieren.

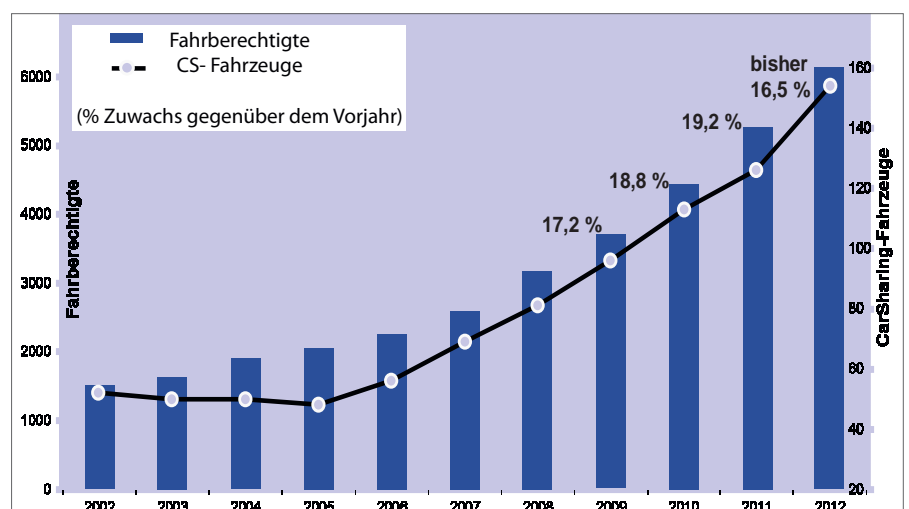
Taxidienste

Bei Planungen im öffentlichen Straßenraum sind die Anforderungen des Taxigewerbes, insbesondere die Notwendigkeit ausreichend dimensionierter Taxistände an Schwerpunkten des Bedarfs, z.B. an den geplanten Mobilitätsstationen, zu berücksichtigen. Der Taxiverkehr ist in Stadtrandlagen und besonders in den Abend- und Nachtstunden mit dem normalen Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln zu vernetzen, da Anrufintaxis bei geringer Nachfrage Straßenbahn und Bus wirtschaftlich ergänzen können. Dazu soll das Angebot der Verkehrsbetriebe beitragen, bereits im Bus oder in der Straßenbahn ein Taxi für die Anschlussfahrt zu buchen.

Die Nutzung von Leihsystemen bietet bei noch niedrigem Ausgangsniveau erhebliche Entwicklungspotenziale für ein multimodales Verkehrsverhalten. (Kommunale Bürgerumfrage 2012)

Befragte	Autovermietung		Car-Sharing		Leihfahrräder	
	mehrmals pro Monat	seltener	mehrmals pro Monat	seltener	mehrmals pro Monat	seltener
Gesamt	0 %	10 %	1 %	3 %	1 %	2 %
18 bis 34 Jahre	0 %	17 %	2 %	5 %	0 %	5 %
34 bis 49 Jahre	0 %	11 %	2 %	4 %	2 %	3 %
50 bis 64 Jahre	0 %	8 %	0 %	1 %	0 %	1 %
65 bis 85 Jahre	0 %	2 %	0 %	1 %	1 %	0 %

Entwicklung des CarSharing in Leipzig, 2002-2012 (Bundesverband CarSharing)



Mobilitätsmanagement

Die Möglichkeiten, durch Mobilitätsmanagement im Sinne der Nachhaltigkeit Einfluss auf das Mobilitätsverhalten zu nehmen, waren Gegenstand eines zum Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum erarbeiteten Gutachtens (Gertz 2013), das Grundlage für die folgenden Konzeptbestandteile ist. Maßgebliches Ziel von Mobilitätsmanagement ist es, den Anteil der Pkw-Alleinfahrer am Verkehrsgeschehen zu senken und dadurch verkehrsbedingte Beeinträchtigungen der städtischen Umwelt zu reduzieren. Zielgruppe sind vor allem die so genannten „Wahlfreien“, die nicht durch Sachzwänge, fehlende Angebote oder fest gefügte subjektive Einstellungen auf die Pkw-Nutzung festgelegt sind.

Individualisierte bzw. zielgruppenspezifische Informations- und Beratungsangebote sollen verbreitete Informationslücken schließen, z.B. zu ÖPNV-Angeboten, die den theoretisch „Wahlfreien“ häufig gar nicht bekannt sind, oder zu tatsächlichen Fahrtzeiten, die im ÖPNV häufig über- im MIV häufig unterschätzt werden. Die zunehmende Verbreitung von mobilen Internetzugängen bietet Möglichkeiten der zeitnahen und ortsunabhängigen Bereitstellung von Informationen zu Mobilitätsalternativen, die es aktuell zu halten und breiter bekannt zu machen gilt.

Die Information von Neubürgern hat sich als besonders effektive Form der Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens erwiesen, da sich nach einem Umzug bei noch geringer Ortskenntnis neue Verkehrsgewohnheiten herausbilden. Gezielte Beratungsangebote, ergänzt durch ein „Neubürgerpaket“ mit Informationen über nachhaltige Mobilitätsalternativen (z.B. ein aus dem Fahrradstadtplan weiterentwickelter, umfassender Mobilitätsstadtplan) und „Schnupperangebote“ (z.B. Freifahrtscheine, Sonderkonditionen für CarSharing und Fahrradverleih), haben in anderen Städten messbare Erfolge erzielt.

Die Stadt kann in diesen Handlungsfeldern vor allem Aufgaben der Anregung, Beratung und Prozessbegleitung, der Information und der Koordination unterschiedlicher Akteure übernehmen. Als Grundlage dafür ist auf der Basis der im Projekt „effizient mobil“ erarbeiteten Ansätze eine Konzeption zur Durchführung bzw. kommunalen Unterstützung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zu entwickeln (Maßnahmenplan Mobilitätsmanagement). Wichtige Handlungsfelder mit guten Potenzialen für ein Mobilitätsmanagement sind die mit verkehrsbedingten Problemen konfrontierten innenstadtnahen Quartiere, die Gewerbeansiedlungen im Nordraum sowie die Kommunikation der Verkehrsangebote durch das neue S-Bahn-Netz.



Ein Neubürgerpaket soll frühzeitig über Mobilitätsalternativen informieren (Beispiel aus Aachen).

Als Einstiegsprojekt bietet sich die Erprobung eines integrierten Mobilitätskonzepts für ein Innenstadtkquartier mit hohen Stellplatzdefiziten an.

Die Umsetzung eines solchen Maßnahmenplans erfordert sowohl eine kontinuierliche organisatorische und personelle Verankerung in der Stadtverwaltung als auch die Einbindung einer Vielzahl von weiteren Akteuren. Als wesentlich Begünstigte eines erfolgreichen Mobilitätsmanagements kommt den Verkehrsbetrieben eine zentrale Rolle zu. Sie binden weitere Begünstigte im Umweltverbund wie die Anbieter von Taxidiensten, CarSharing und Fahrradverleih als Alternativen zur Nutzung des privaten Pkw ein. Weitere Potentiale werden in der Zusammenarbeit mit größeren Arbeitgebern gesehen, die Parkplätze einsparen und gesundheitlich bedingte Fehlzeiten reduzieren können.

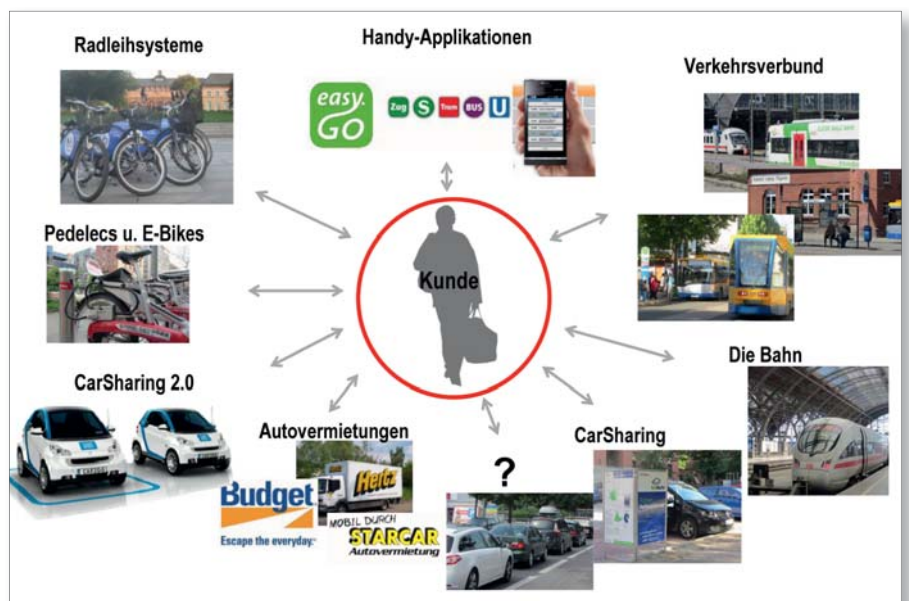
Mögliche weitere Akteure sind Interessenvertretungen aus den Bereichen Gesundheit, Unfallprävention, Umwelt und Soziales, die oftmals über gute Verbindungen zu den Zielgruppen verfügen und um Kooperation und organisatorische und finanzielle Unterstützung gebeten werden. Nicht zuletzt sind auch die Umlandkommunen für ein gemeinsames, als regionale Aufgabe verstandenes Mobilitätsmanagement zu motivieren.

Standortbezogenes Mobilitätsmanagement richtet sich an einzelne Betriebe oder Einrichtungen, mit dem Ziel, das Verkehrsverhalten von Beschäftigten, Besuchern und Lieferanten zu beeinflussen, z.B. durch Telearbeit, Gleitzeitregelungen, JobTickets, Mitfahrerbörsen und Fahrgemeinschaften oder betriebliche Fahrradstellplätze und Pedelec-Verleih. So haben andere Städte über Förderung und externe Beratung auch betriebswirtschaftlich erfolgreiche Mobilitätsoptimierungen erreicht.

Die gezielte Ansprache von Unternehmen und ihren Zusammenschlüssen und Interessenvertretungen, die Beratung zur Initiierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements, die Berufung eines Mobilitätsbeauftragten sowie die Prüfung einer Beteiligung der Wirtschaft an den Kosten des ÖPNV, (z.B. über das JobTicket), sollten Gegenstände des Maßnahmenplans Mobilitätsmanagement sein.

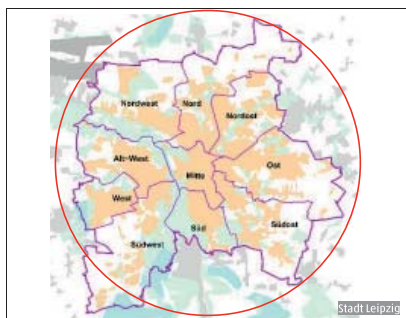
In ihrer Vorbildfunktion kann die Stadt Leipzig (und können auch die Umlandgemeinden) durch Umsetzung eigener Maßnahmen aus dem Bereich des standortbezogenen Mobilitätsmanagements für Verwaltungsdienststellen, Schulen, Krankenhäuser und

Für eine multimediale Verkehrsmittelnutzung gibt es vielfältige Angebote (nach Gertz 2013).



Multi-Modalität attraktiver machen

Wie kann Carsharing attraktiver werden?



Hemmnisse das eigene Auto abzuschaffen:

- Flexible und bequeme Nutzung möglich, Statussymbol Auto fest verankert
- Kosten für Carsharing werden als zu teuer empfunden
- In äußeren, zentrumsfernen Stadtteilen gibt es keine Stellplätze
- Carsharing im Rahmen eines integrierten Mobilitätskonzeptes:
- Carsharing als sinnvolle Alternative zu Fuß/Rad/ÖV wenn dieser nicht nutzbar
- Ausbau des Netzes an Stellplätzen
- Info-Material und Anzeigen (z.B. in Einkaufszentren) muss ausgebaut werden
- Nutzung von Bus- und Taxispuren, kostenloses Parken in der Innenstadt, Kostengünstigere Angebote



Stadt Leipzig

Das Konzept soll die auf unterschiedlichen Ebenen (u.a. Umwelt, Verkehrssicherheit, Schulen, Verkehrsverbund, Verkehrsunternehmen, sonstige Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen) durchgeführten Aktionen und Informationsangebote unter einer „Dachmarke“ koordinieren und um bisher unterrepräsentierte Inhalte ergänzen.

Elemente eines solchen Kommunikationskonzeptes könnten auf die Bildungsarbeit an Schulen, auf das Verkehrsverhalten von Pkw-Nutzern, auf Fragen der Verkehrssicherheit, auf die Entlastung der Umwelt oder auf die Positionierung Leipzigs als Modellstadt für den Umweltverbund abstellen. Auch öffentlichkeitswirksame Aktionen wie die Teilnahme an der EU-Woche der Mobilität gehören dazu.

Das in Vorbereitung befindliche „Mobilitätsportal Mitteldeutschland“ sowie das Projekt „Mobilitätsplattform der LVB“ sollen als internet-basierte Informationsplattformen schrittweise umgesetzt werden. Darin sollen umfassende Informationen zum Verkehrsgeschehen im Großraum Halle-Leipzig bzw. im Bedienungsgebiet der LVB sowie längerfristig auch zu allen verfügbaren Mobilitätsangeboten integriert werden, von der Fahrplan- und Tarifauskunft über Routenplaner bis hin zu aktuellen Verkehrs- und entsprechenden Empfehlungen zur Wege- und Verkehrsmittelwahl geben zu können.



Ein Beispiel aus dem Ideenwettbewerb zum Thema „Multimediale Mobilität“

kommunale Betriebe die Aufmerksamkeit für und die Bekanntheit von Mobilitätsmanagement steigern und als Referenz für andere dienen.

Die Nutzung alternativer Mobilitätsformen zum eigenen Pkw soll mittelfristig durch Einführung einer gemeinsamen elektronischen Mobilitätskarte für Bus und Bahn, CarSharing und Fahrradverleih erleichtert werden, mit dem Ziel einer gemeinsamen monatlichen Abrechnung aller genutzten Dienste in einer „Mobilitätsrechnung“. Weiterhin wird angestrebt, durch Werbung und Angebotsverbesserung die Inanspruchnahme von Jobtickets zu erweitern und das Angebot von Kombitickets auf zusätzliche Veranstaltungen und weitere Besucherattraktionen auszuweiten. Eine Verpflichtung oder Selbstverpflichtung der Veranstaltungsorganisatoren dazu ist wünschenswert.

Information und Kommunikation

Die dargestellten Maßnahmen zur Unterstützung von Intermodalität und Multimodalität sollen durch ein Informations- und Kommunikationskonzept unteretzt werden, das breite Bevölkerungsschichten für die Vorteile einer kostengünstigen, gesunden und nachhaltigen Befriedigung ihrer individuellen Mobilitätsbedürfnisse sensibilisiert und die für eine optimale Verkehrsmittelwahl bzw. Verkehrsmittelkombination erforderlichen Informationen für jedermann unkompliziert verfügbar macht. Dies kann u.a. erreicht werden durch Realisierung einer internetbasierten Verknüpfung von Auskunfts-, Buchungs- und Bezahlfunktionen für alle öffentlichen Nahverkehrsmittel sowie für CarSharing, Fahrradverleih und den Eisenbahnfernverkehr (Federführung durch den MDV, Verlinkung mit dem Verkehrsinformationsportal unter www.leipzig.de).

6.3 Verkehrsmanagement



6.3.1 Ausgangsbedingungen

Unter dem Oberbegriff „Verkehrsmanagement“ werden Handlungsfelder zusammengefasst, die weniger auf die materielle Verkehrsinfrastruktur als auf ihre effektive Nutzung ausgerichtet sind, und zwar nicht beschränkt auf einzelne Verkehrsarten, sondern bezogen auf das Verkehrssystem als Ganzes. Instrumente des Verkehrsmanagements sind die Bereitstellung von aktuellen und zuverlässigen Verkehrsinformationen, die Verkehrslenkung durch Leitsysteme auf regionaler, gesamtstädtischer und teils räumlicher Ebene sowie die Verkehrssteuerung durch Optimierung des Systems der Lichtsignalanlagen. Ziele des Verkehrsmanagements sind vor allem die verbesserte Ausnutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur und ein möglichst ungestörter Verkehrsablauf für alle Verkehrsarten.

Bei engen finanziellen Spielräumen für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur kommt dem Verkehrsmanagement eine wachsende Bedeutung zu. Deshalb sind die Zuständigkeiten für Verkehrsmanagement und Lichtsignalanlagen im Verkehrs- und Tiefbauamt angesiedelt.

Verkehrsinformation und Verkehrslenkung

Das im Internet abrufbare Verkehrsinformationssystem Leipzig enthält Hinweise auf aktuelle und längerfristige Baustellen und Straßensperrungen sowie auf Park+Ride-Plätze und Parkhäuser in der Innenstadt. Zum Angebot gehört auch eine regelmäßig aktualisierte Baustellenliste mit Angaben zu Art und Dauer der Einschränkungen.

Ein touristisches Leitsystem unterstützt Ortsfremde bei der Orientierung in der Stadt. Am Stadtrand erläutern Hinweistafeln „Willkommen in Leipzig“ das bestehende System: braune Schilder weisen den Weg zu touristischen Zielen, grüne Schilder zu Hotels, weiße Schilder zu öffentlichen Einrichtungen und weiße Schilder mit Parksymbol und Farbgebung (für die Innenstadtbereiche Hauptbahnhof, Nord, Ost, Süd, West) zu Stellplatzanlagen für Pkw. Busreiseveranstalter erhalten Informationen über Zufahrtswege zur Innenstadt sowie zu Busparkplätzen.

Ein regionales Verkehrsmanagement steht noch in den Anfängen. Umgesetzt wurde in einer ersten Stufe eine dynamische Verkehrslenkung, 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 hinweist. Innerstädtische Informationstafeln dienen der Park+Ride-Zielführung.

Das Verkehrsinformationssystem Leipzig liefert Informationen u.a. zu Baustellen und zu Parkmöglichkeiten.



Das Parkleitsystem hilft, die Innenstadtbesucher auf die Parkhäuser zu lenken und Parksuchverkehr zu vermeiden.



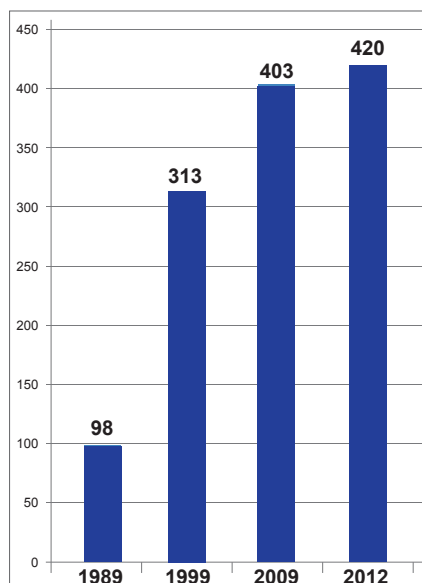
Leipzig hat 2005-2009 mit dem Baustein „Verkehrssystemmanagement“ am Forschungsprojekt „Mosaïque“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie teilgenommen. Ziel war u.a. die Zusammenstellung der Grundlagen und die Prüfung der Möglichkeiten und technischen Voraussetzungen für eine Weiterentwicklung des regionalen Verkehrsmanagements durch Ermittlung der Verkehrslage im Großraum und kurzfristige Prognosen dazu als Grundlagen für Routenwahlempfehlungen. Dazu wurde die Vernetzung bisher autark arbeitender Teilsysteme (Autobahn, städtischer Verkehrsrechner, rechnergestütztes Betriebsleitsystem ÖPNV, Baustelleninformationssystem, Parkleitsystem) vorbereitet. Dies erfordert umfangreiche technische und organisatorische Anpassungen. Aus dem MOSAIQUE-Projekt heraus wurde die „Kooperation Intermodales Verkehrsmanagement Mitteldeutschland“ (KOV-VM) gegründet, die eine länderübergreifende Zusammenarbeit und Verknüpfung der Verkehrsdaten ermöglicht. Die Stadt Leipzig und die Leipziger Verkehrsbetriebe sind Mitglieder der Kooperation.

Um die effektive Ausnutzung des Parkraumbereichs in der Innenstadt sicherzustellen, hat die Stadt ein dynamisches Parkleitsystem eingerichtet, das die Besucher auf kurzen Wegen zur nächstgelegenen freien Stellplatzanlage hinführt. Fast alle Stellplatzanlagen innerhalb des Promenadenrings und in den angrenzenden Stadtgebieten sind in dieses System eingebunden. Dadurch wird das Stellplatzangebot für Innenstadtbesucher besser überschaubar, unnötiger Parksuchverkehr wird vermie-

den und durch gleichmäßigere Auslastung reduziert sich der Bedarf an zusätzlichen Stellplatzanlagen.

Das 2013 überarbeitete Parkleitsystem besteht aus Ankündigungstafeln an wichtigen Entscheidungspunkten zwischen Tangentenviereck und Promenadenring sowie dynamischen Wegweisern am oder unmittelbar vor dem Ring, die die Anzahl freier Stellplätze in einzelnen an das System angeschlossenen Stellplatzanlagen sowie die Entfernung zur nächstgelegenen Anlage angeben. Die Erfassungssysteme dieser Anlagen und die dynamischen Wegweiser sind über eine Zentrale miteinander vernetzt.

Anzahl der Lichtsignalanlagen in Leipzig, 1989-2012



Lichtsignalanlagen

Traditionelles Instrument des Verkehrsmanagements ist das System der Lichtsignalanlagen, das in den vergangenen Jahren kontinuierlich von etwa 100 Anlagen im Jahr 1991 auf heute rund 420 Anlagen erweitert wurde. Neue Lichtsignalanlagen wurden insbesondere zur Verbesserung der Schulwegsicherheit, zur Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel, zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten sowie im Zusammenhang mit Straßen- und Hochbauprojekten angeordnet.

Über 80 % dieser Anlagen sind an den im Jahr 2000 in Betrieb genommenen zentralen Verkehrsrechner angeschlossen, der damit die Grenze seiner Leistungsfähigkeit erreicht hat. Neue oder rekonstruierte Anlagen werden regelmäßig in das System eingebunden. Die Umstellung auf eine verkehrabhängige Steuerung ist bei diesen Anlagen weitgehend abgeschlossen. Dazu wurden umfangreiche Anlagen zur Verkehrserfassung installiert und das Koordinierungskabelnetz laufend erweitert.

Die Bevorrechtigung der öffentlichen Verkehrsmittel über Funkanmeldung wurde auf heute rund 290 Lichtsignalanlagen ausgeweitet. Straßenbahnfahrzeuge und Busse sind mit der dafür notwendigen Technik ausgerüstet.



Die technischen Möglichkeiten für eine Optimierung des Systems nach den bereits im Stadtentwicklungsplan von 2003 festgelegten Kriterien haben sich in den letzten Jahren wesentlich verbessert. Im Rahmen des o.g. Projekts „Mosaïque“ wurden auch die Möglichkeiten einer Qualitätsanalyse der gegenwärtigen LSA-Steuerung und die Voraussetzungen für ihre Implementierung untersucht.

Die „Arbeitsgruppe Lichtsignalanlagen“, in der neben der Verkehrsverwaltung auch die LVB und die Polizei vertreten sind, arbeitet fallbezogen an der Verbesserung einzelner Anlagen. Sie nimmt dabei auch Hinweise aus der Bevölkerung auf. Eine Prioritätenliste für neue bzw. zu überarbeitende oder zu rekonstruierende Lichtsignalanlagen wird regelmäßig fortgeschrieben und nach Maßgabe der finanziellen Möglichkeiten abgearbeitet. Oberste Priorität hat dabei die Beseitigung von Sicherheitsmängeln.

6.3.2 Leitlinien

Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung mit geringem Flächen- und Energieverbrauch und geringen Eingriffen in landschaftliche, bauliche und soziale Strukturen, aber auch im Sinne des effektiven Einsatzes knapper Ressourcen hat die optimale Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Vorrang vor baulichen Erweiterungen. Dies setzt ein effektives Verkehrsmanagement voraus. Dadurch sollen auch Reserven für eine attraktivere Gestaltung der öffentlichen Räume erschlossen werden.

Die Stadt setzt sich aktiv für die Weiterentwicklung des Mobilitätsportals Mitteldeutschland ein, das unter Einbeziehung der Verkehrsverwaltungen und der Nahverkehrsträger die Verkehrsteilnehmer in die Lage versetzen soll, frühzeitig auf Überlastungen und Störungen im Verkehrsablauf zu reagieren.

Die Verkehrsmanagementzentrale ist nach dem Stand der Technik zu stärken.

Bei der fortlaufenden Optimierung des komplexen Systems der Lichtsignalanlagen sind die Ansprüche aller Verkehrsarten, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, die Vermeidung von Umweltbelastungen und die Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel ausgewogen zu berücksichtigen. Um dabei dem Rad- und Fußgängerverkehr besser als bisher gerecht werden zu können, soll die Datenlage zu diesen Verkehrsarten verbessert werden. Zur Qualitätsanalyse von Verkehrsabläufen an Lichtsignalanlagen sind geeignete Werkzeuge bereitzustellen.

Die gegebenen Steuerungsmöglichkeiten sollen auch zur besseren Ausnutzung vorhandener Kapazitäten, zur Abschirmung empfindlicher Stadträume gegen vermeidbare Verkehrsbelastungen und zur Umsetzung planerischer Ziele genutzt werden.

Das Parkleitsystem ist so zu betreiben und zu nutzen, dass es die Erreichbarkeit und Attraktivität der Innenstadt unterstützt und zur optimalen Nutzung der begrenzten Stellplatzkapazitäten sowie zur Vermeidung von Parksuchverkehr beiträgt.

Die Verkehrsabwicklung bei Großveranstaltungen, insbesondere im Umfeld des Sportforums, ist gemeinsam mit den Veranstaltern und den betroffenen Bürgern zu verbessern.

6.3.3 Konzept

Verkehrsinformation und Verkehrlenkung

Ein breites, aktuelles, übersichtliches und einfach erreichbares Angebot an Verkehrsinformationen soll es allen Verkehrsteilnehmern ermöglichen, sich frühzeitig auf die jeweilige Verkehrslage und eventuelle Störungen einzustellen und ihre Verkehrsmittel- und Wegewahl entsprechend auszurichten. Verkehrsmanagement wird damit zu einem Instrument auch des Mobilitätsmanagements.

Mobilitätsplattform Mitteldeutschland

Die Stadt Leipzig beteiligt sich mit anderen Akteuren an der Entwicklung der Mobilitätsplattform Mitteldeutschland. Ziel ist ein integriertes System der Verkehrsinformation und -lenkung im Ballungsraum Leipzig/Halle, längerfristig im gesamten mitteldeutschen Raum, das zeitnah Informationen über die aktuelle Verkehrslage und die jeweiligen „Betriebszustände“ der unterschiedlichen Verkehrssysteme sammelt, verarbeitet und abrufbar macht. Dadurch sollen mögliche Störungen frühzeitig erkannt und die Straßenverkehrsbehörden und die Nahverkehrsunternehmen in die Lage zu versetzt werden, verkehrlenkende Maßnahmen zu ergreifen, z.B. Lichtsignalschaltungen anzupassen oder zusätzliche Beförderungskapazitäten bereitzustellen.

Eine wesentliche Funktion des Mobilitätsportals stellt der intermodale Router dar, der unterschiedliche Verkehrsträgerarten vergleichend darstellt und alternative Reiseketten unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrssituation (Echtzeitdaten des ÖPNV und MIV) aufzeigt. Aktuelle Informationen zur Verkehrslage und zu allen verfügbaren Mobilitätsangeboten, die über Verkehrsfunk, Mobiltelefon, dyna-

mische Informationsanzeigen an wichtigen Punkten im Netz oder andere Techniken weitergegeben werden, sollen die Verkehrsteilnehmer in die Lage versetzen, flexibel auf Veränderungen und Störungen zu reagieren, indem sie z.B. ihre Fahrt verschieben, eine andere Route wählen oder auf ein anderes Verkehrsmittel umsteigen. Die Funktion soll eine effiziente Verknüpfung von Mobilitätsangeboten und damit eine effiziente Nutzung der vorhandenen Infrastruktur und Mobilitätsanbieter unterstützen. Das System soll weiterhin eine verbesserte Steuerung der Verkehrsabwicklung bei länger wählenden Umleitungen sowie eine Entlastung umfeldsensibler Stadtgebiete durch Ableitung des Verkehrs über den Autobahnring und Bündelung auf weniger empfindlichen Strecken ermöglichen. Langfristig soll das Mobilitätsportal um neue Mobilitätsformen wie Carsharing, Fahrradverleih und E-Mobilität erweitert werden.

Die Einführung eines solchen technisch und organisatorisch aufwändigen Konzeptes ist ein langfristiger Prozess, der die Mitwirkungsbereitschaft vieler Beteiligter sowie eine Absicherung der Planungs- und Betriebskosten voraussetzt. Die Stadt Leipzig ist in die entsprechenden Arbeitszusammenhänge eingebunden und wird sich für eine Realisierung der Mobilitätsplattform in jeweils für sich genommen bereits sinnvollen Schritten einsetzen.

Großveranstaltungen

Ein wichtiger Anwendungsfall ist das Management der Besucherströme bei Großveranstaltungen zur Entlastung der Innenstadt und der Stadtquartiere im Umfeld des Sportforums vom Zufahrts- und Parksuchverkehr. Die Verkehrskonzepte für solche Veranstaltungen werden laufend verfeinert und an sich

Mobilitätsportal Mitteldeutschland - Konzept



Grafik: MDV

ändernde Rahmenbedingungen angepasst. Dazu sind die Möglichkeiten der vorhandenen dWiStafeln an den Autobahnen einzusetzen, um Veranstaltungverkehr frühzeitig über geeignete Korridore auf Park+Ride-Plätze am Stadtrand zu lenken. Auf Maßnahmen zur Verbesserung der Akzeptanz dieser Stellplatzanlagen, auch im Alltagsverkehr, wird in Kap. 6.2 eingegangen. Gleichzeitig besteht die Notwendigkeit, die Zufahrtstrassen der öffentlichen Verkehrsmittel bei Großveranstaltungen im Stadion- und Innenstadtbereich frei zu halten. An den Veranstaltungsorten sollen in ausreichender Zahl Fahrradstellmöglichkeiten bereit gestellt werden.

Parkleitsystem Innenstadt

Um das Ziel der Minimierung des Parksuchverkehrs zu erreichen, wird die Stadt sich für ein differenziertes Gebührensystem bei den an das Parkleitsystem angeschlossenen Stellplatzanlagen einsetzen. Weiterhin soll sichergestellt werden, dass deren Nutzung attraktiver ist, als die Suche nach einem sonstigen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum. Dazu sind u.a. Stellplatzbewirtschaftungskonzepte in den an die Innenstadt angrenzenden Quartieren zu erarbeiten und umsetzen. Innerhalb des Promenadenrings wird das Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum entsprechend dem Konzept „autoarme Innenstadt“ im Wesentlichen auf Stellplätze für Anwohner mit Berechtigung sowie für Gehbehinderte begrenzt.

Im Zusammenwirken mit dem weiter zu entwickelnden regionalen Verkehrsmanagement soll die Verfügbarkeit von freien Stellplätzen über das Verkehrsinformationsportal abgerufen werden können und Innenstadtbesucher bei Auslastung der innerstädtischen Parkmöglichkeiten frühzeitig auf öffentliche Verkehrsmittel umgelenkt werden.

Lichtsignalanlagen

Mit der Ausweitung der technischen Möglichkeiten haben sich die Ansprüche der Nutzer an die Steuerung der Lichtsignalanlagen erhöht. Die Autofahrer erwarten eine störungsfreie Abwicklung des Kfz-Verkehrs, möglichst mit einer „Grünen Welle“, durch die die Leistungsfähigkeit von hoch belasteten Verkehrsstraßen optimal genutzt wird. Dieses Ziel hat jedoch nicht „automatisch“ Priorität, denn auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel, die Absicherung von Abbiegebeziehungen, die Warte- und Freigabezeiten für Fußgänger und Radfahrer, die Bündelung der Verkehrsströme auf störungsunempfindlichen Strecken sowie die Schonung der Umwelt durch weniger Lärm und Abgase (z.B. durch Vermeidung von unnötigem Anhalten und Wiederanfahren) sind wichtige Zielparame-ter.

Auch hinsichtlich der Anpassung an sich ändernde Verkehrsbelastungsverhältnisse (alle Verkehrsarten) ist die Steuerung der Lichtsignalanlagen ein fortlaufender Optimierungsprozess, dessen Umsetzung eine Daueraufgabe der Verwaltung bleibt. Dabei sind auch Möglichkeiten einer flexibleren Abschaltung in verkehrsschwachen Zeiten und der Entbehrlichkeit von Lichtsignalanlagen, z.B. bei Einrichtung eines Kreisverkehrs, zu prüfen. Bei Lichtsignalanlagen mit Zusatzausrüstung für Blinde sind dabei die Behindertenverbände zu beteiligen.

Die Optimierung des Systems der Lichtsignalanlagen soll unterstützt werden durch regelmäßige Verkehrszählungen sowie durch Implementierung von Techniken und Verfahren zur Qualitätsanalyse der Verkehrsabläufe an bestehenden Anlagen.

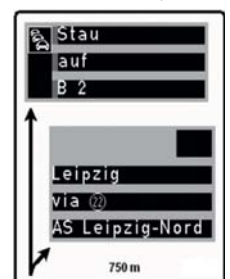
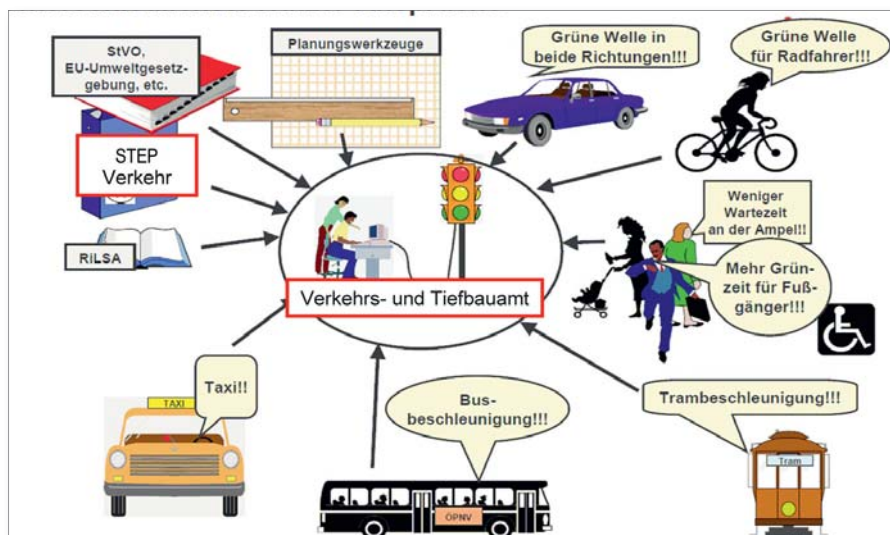
Die bereits seit vielen Jahren bestehende „Arbeitsgruppe Lichtsignalanlagen“ setzt ihre Arbeit systematisch fort. Sie wird dabei die Beseitigung von Unfallhäufungspunkten und die Schulwegsicherung ebenso berücksichtigen wie die Notwendigkeiten, die sich aus dem Straßenbau, dem Ausbau der Stadtbahn und der Neuerschließung von Baugebieten und verkehrintensiven Vorhaben ergeben. Wo bestehende Anlagen aufgrund von technischem Verschleiß ersetzt werden müssen, soll regelmäßig auch eine verkehrstechnische Überarbeitung erfolgen.

Die Empfehlungen der Projektgruppe werden nach Maßgabe der finanziellen Möglichkeiten umgesetzt. Für die nächsten Jahre vorgesehen sind u.a. Maßnahmen im Zuge der Stadtbahnlinien 11 und 15, im Tangentenviereck Nord, entlang der Max-Liebermann-Straße, im Bereich des Bayrischen Platzes sowie begleitend zu geplanten Baumaßnahmen in der Lütznauer Straße, im Peterssteinweg und in der Karl-Liebnecht-Straße, in der Arthur-Hoffmann-Straße, der Wurzner Straße und der Bornaischen Straße. In Abhängigkeit von den Prüfungen zur Lückenschließung zwischen der Gustav-Esche-Straße und der B 6 sowie der Erneuerung der Georg-Schwarz-Brücke werden weitere Maßnahmen entlang dieser Tangentialverbindung erforderlich (s. Kap. 5.4). Hinzu kommt eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen, u.a. an Unfallschwerpunkten, zur Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel und zur Absicherung von Straßenbahnhaltestellen.

Ausbau der Verkehrsmanagementzentrale

Wesentliche Voraussetzung für die Weiterentwicklung eines integrierten und vernetzten Verkehrsmanagements ist der Ausbau der Verkehrsmanagementzentrale. Dies betrifft sowohl die Verfügbarkeit eines leistungsfähigen Verkehrsrechners nach aktuellem Stand der Technik als auch eines langfristig gesicherten Standortes mit angemessenen Arbeitsbedingungen. Durch Verknüpfung des Verkehrsrechners mit dem rechnergestützten Betriebsleitsystem der LVB und anderen Systemen soll der Ausbau der Verkehrsmanagementzentrale unternehmensübergreifend auch zur Steigerung der Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit im ÖPNV beitragen.

Vielfältige Nutzeransprüche an die Steuerung der Lichtsignalanlagen sind gegeneinander abzuwägen



6.4 Verkehrssicherheit



Foto: Messestadt - Verkehrswacht

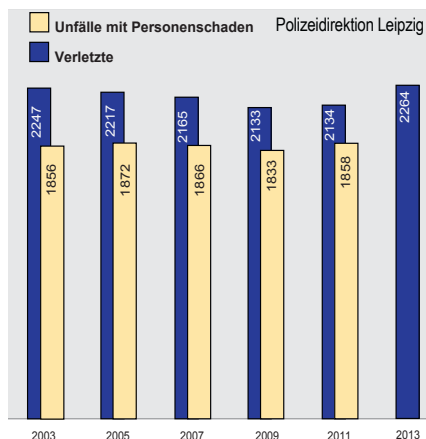
Vorbereitung auf die Fahrradprüfung

6.4.1 Ausgangsbedingungen

Wesentliche Voraussetzung für Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Analyse des Unfallgeschehens. Die Polizei erarbeitet dazu einen jährlichen Verkehrsbericht; die folgenden Angaben sind dem Verkehrssicherheitsbericht 2011 entnommen, für 2012 liegen erst Teilauswertungen vor.

Entwicklung des Unfallgeschehens

Im Leipziger Stadtgebiet (ohne Autobahn) ereigneten sich im Jahr 2012 14.564 Unfälle mit 2.307 Verletzten und 14 getöteten Personen. Die Zahl der Unfälle insgesamt sowie die Zahl der Verletzten ist - bei erheblichen jährlichen Schwankungen - über die letzten zehn Jahre zunächst leicht zurückgegangen, seit 2010 jedoch wieder angestiegen. Unter den Verunglückten (mit Personenschaden) waren Fußgänger und Radfahrer, aber auch Jugendliche und ältere Menschen deutlich stärker vertreten, als es ihrer Verkehrsbeteiligung entspricht.



Im Jahr 2011 verunglückten bei 293 Unfällen mit Fußgängerbeteiligung 248 Fußgänger. Weniger als ein Prozent aller Verkehrsunfälle im Stadtverkehr Leipzig (128 Unfälle) wurden durch Fußgänger verursacht, während ihr Anteil an den Leichtverletzten bei 10%, an den Schwerverletzten sogar bei 24 % lag.

2012 wurden 1.240 Verkehrsunfälle mit Radfahrern gezählt, davon wurden 425 von Radfahrern (mit-) verursacht. 846 Radfahrer wurden dabei verletzt, drei getötet. Damit waren 36% aller bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten Radfahrer, ein Anteil, der über doppelt so hoch ist, wie ihre Verkehrsbeteiligung.

Auch die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Kindern und der dabei Verunglückten stieg nach langjährigen Rückgängen in den letzten Jahren wieder an. Auffällig ist auch die hohe Zahl der durch über 65-jährige verursachten Unfälle, deren Anzahl sich im letzten Jahrzehnt deutlich erhöht hat, während der Anstieg der Verunglückten in dieser Altersgruppe etwa ihrem wachsenden Anteil an der Stadtbevölkerung folgte.

Hauptursachen bei den Unfällen mit Personenschaden (2011) waren nicht angepasste Geschwindigkeit /zu geringer Abstand (430 Unfälle), Missachtung der Vorfahrt (375) und Fehler beim Abbiegen (270). Andere Unfallursachen folgten mit deutlich geringeren Fallzahlen (<100). Unfallschwerpunkte waren u.a. die Knoten vor dem Neuen Rathaus, Harkortstraße /Beethovenstraße, Maximilianallee/ Essener Straße, Zweinaundorfer Straße/ Breite Straße, Tröndlinring/ Löhstraße, Jahnallee/Cottaweg sowie die Adenauerallee nahe der Volksgartenstraße.

Verkehrsunfallkommission

Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Unfallhäufungsstellen werden durch die alle sechs Wochen tagende Unfallkommission bearbeitet, in der die Polizei, die Straßenverkehrsbehörde sowie die Träger der Straßenbaulast vertreten sind. Die Kommission hat die gesetzlich festgelegten Aufgaben, Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien im Stadtgebiet zu ermitteln, Unfallursachen zu analysieren sowie Maßnahmen zur Beseitigung unfallbegünstigender Faktoren zu erarbeiten und für eine kurz-, mittel- oder langfristige Umsetzung zu priorisieren. Bisher wurden rund 200 Unfallhäufungsstellen benannt, viele Gefahrenstellen sind bereits entschärft worden.

Schulwegsicherheit

Die Arbeitsgruppe Schulwegsicherheit überprüft und überarbeitet empfohlene Schulwege, berät über Vorschläge - auch aus dem Kreis der Eltern und der Schulen - zur Verbesserung der Schulwegsicherheit und arbeitet Empfehlungen dazu aus (z.B. zur Straßenraumgestaltung, Verkehrsorganisation, Einsatz von Verkehrserziehungshelfern und ehrenamtlichen Schülerlotsen). In der Arbeitsgruppe sind neben städtischen Ämtern (Jugend, Familie und Bildung, Verkehrs- und Tiefbauamt, Ordnungsamt) auch die Polizeidirektion, die Schulen, die Messestadt-Verkehrswacht und der Stadtelternrat vertreten. Sie rechnet die jährlich vom Stadtrat beschlossenen Haushaltsmittel für die Schulwegsicherheit ab.

Auf Vorschläge der Arbeitsgruppe sind viele für Kinder gefährliche Situationen auf Schulwegen beseitigt worden, z.B. durch Anordnung von Lichtsignalanlagen, Querungshilfen, Absperrungen, Beschilderungen oder zusätzliche Markierungen.

Damit die Kinder und ihre Eltern den sicheren Schulweg kennen, hat das Schulverwaltungsamt der Stadt Leipzig Schulwegpläne erstellt. Verkehrserziehungshelfer zeigen Grund- und Förderschülern wie der Schulweg sicher wird. Als so genannte Schülerlotsen oder bei der Verkehrserziehung haben sie Einfluss auf das Verhalten der Kinder und verhindern somit Unfälle auf Schulwegen.

Das 2012 gestartete, durch den Kriminalpräventiven Rat der Stadt Leipzig betreute Projekt „Schulweg-Safari“ soll Eltern und Kinder dazu bewegen, den Schulweg nicht mit dem Auto, sondern auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen. Für die Eltern, die ihre Kinder trotzdem mit dem Auto zur Schule bringen, soll erreicht werden, dass diese die Verkehrssituation im direkten Umfeld der Schule nicht unnötig beeinträchtigen. Als Lösungsansatz werden so genannte Elternhaltestellen vorgeschlagen, geschützte Orte zum Aussteigen, die mindestens 200 m von der Schule entfernt sind. Weiterhin sollen Kinder und auch die Eltern dazu motiviert werden, sich aktiv mit dem Schulweg zu beschäftigen, und es sollen zusätzliche ehrenamtliche Verkehrserziehungshelfer gewonnen werden.

Als gemeinnütziger Verein unterstützt die Messestadt-Verkehrswacht mit finanzieller Förderung der Stadt u.a. die vorschulische Verkehrserziehung, Verkehrssicherheitstage für Kinder, Aktionen zum Schulbeginn, Jugendverkehrsschulen, Fahrradausbildung an Grundschulen, Aktionen und Projekte an Mittelschulen und Gymnasien, insbesondere zum Thema Fahrrad, sowie die Aktion „Junge Fahrer“.

Schulwegplan der Pablo-Neruda-Schule



6.4.2 Leitlinien

Die Anzahl der Unfälle, der Unfallhäufungsstellen sowie der im Verkehr verletzten Personen muss gesenkt werden. Ziel ist es, in Anlehnung an das Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung die Zahl der im Straßenverkehr schwer verletzten Personen bis 2025 um 40 % und die Zahl der Verkehrstoten auf Null abzusenken. Dafür sind vielfältige Maßnahmen anzugehen:

- Verbesserung der gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit, ggf. unter einer Dachmarke, sowie durch verstärkte Kontrollen,
- Stärkung der Unfallkommission,
- Entschärfung von Unfallhäufungsstellen,

▪ Entschleunigung des Verkehrs durch Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten, aber auch auf Straßen des Hauptnetzes mit Sicherheitsmängeln und im Umfeld von Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel.

In der zu intensivierenden Öffentlichkeitsarbeit sind weniger die potentiellen Unfallopfer als die Unfallverursacher anzusprechen und zu sensibilisieren.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vor Kindertagesstätten und Schulen wird auf eine Geschwindigkeitsreduzierung hingewirkt. Eltern sollen für eine alternative Verkehrsmittelwahl motiviert werden.

Ein Beispiel aus dem Ideenwettbewerb zum Thema „Verkehrssicherheit“

LEIPZIGER BÜRGERWETTBEWERB

Nr. 140
Idee für Stadtteil

IDEEN
FÜR DEN
STADTVERKEHR

Helge Steinbeck

Ideensammlung Sicher zur Grundschule in Stötteritz

These are hand-drawn sketches of traffic measures. The top sketch shows a bus lane with a red exclamation mark indicating a hazard. The middle sketch shows a bus lane with a red exclamation mark and a red vertical line. The bottom sketch shows a bus lane with a red exclamation mark and a red vertical line. The sketches are labeled with 'Bus' and 'Balk'.

Quelle: Einreicher

- Eine Sammlung von Maßnahmen zur Sicherheitsverbesserung des Schulwegesystems in Stötteritz (Bild 3)
- Vorschläge sind einzeln und mit genauer Lagebeschreibung ausgeführt
- drei Beispiele verdeutlichen den Vorschlag detaillierter
- Einer der drei Beispiele bezieht sich auf die Gletschersteinstraße / Naunhofer Straße (Bild 1&2)

These are hand-drawn sketches of traffic measures. The top sketch shows a bus lane with a red exclamation mark indicating a hazard. The middle sketch shows a bus lane with a red exclamation mark and a red vertical line. The bottom sketch shows a bus lane with a red exclamation mark and a red vertical line. The sketches are labeled with 'Bus' and 'Balk'.

Quelle: Einreicher

This is a map of the Stötteritz district in Leipzig, showing the location of the school and surrounding streets. The map is color-coded with green for parks and red for buildings. It shows a network of streets and a bus lane.

Quelle: Einreicher

NATIONALE
STADT
ENTWICKLUNGS
POLITIK

Stadt Leipzig



Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit: Tempobeschränkungen, verkehrsberuhigender Straßenumbau, Gehwegvorstreckungen und Zebrasstreifen vor Schuleingängen.

6.4.3 Konzept

Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und die Reduzierung der Unfallzahlen mit Toten oder Verletzten hat bei allen Planungen hohe Priorität. Wichtige Aspekte sind die Erhöhung der Sicherheit von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern sowie von Kindern, Jugendlichen und Senioren.

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit müssen auf verschiedenen Ebenen der Stadtentwicklungsplanung und der Verkehrsplanung ansetzen. Von besonderer Bedeutung sind Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung sowie zur Verkehrsverlagerung auf den „Umweltverbund“ - jede Kz-Fahrt, die vermieden wird, ist ein positiver Beitrag zur Verkehrssicherheit.

Die Schaffung attraktiver Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr (Kap. 5.1 und 5.2), die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs (Kap. 5.3), die Verkehrs Bündelung zur Entlastung besonders unfallgefährdeter Straßen und Knoten (Kap. 5.4),

Verkehrssicherheitsarbeit muss verstärkt auch bei älteren Menschen ansetzen



Foto: Messestadt - Verkehrswacht

verkehrssparsame Raumstrukturen (Kap. 6.1) sowie ein effektives Mobilitäts- und Verkehrsmanagement (Kap. 6.2 und 6.3) leisten jeweils einen - direkten oder indirekten - Beitrag auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Bei größeren Straßenneu- und -umbaumaßnahmen soll bei Erfordernis eine förmliche „Sicherheitsauditing“ nach festgelegten Standards bereits im Vorfeld einen wesentlichen Beitrag zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr leisten.

Von besonderer Bedeutung ist die Verkehrsberuhigung der Wohngebiete. Auf rund 93 % der Wohnstraßen gilt bereits Tempo 30 (oder geringer). Auf weiteren Straßen soll die Anordnung nachgeholt werden, insbesondere auch auf durch Verkehrsbündelung entlasteten bisherigen Hauptverkehrsstraßen. Geeignete Straßenabschnitte sind als verkehrsberuhigte Bereiche auszuweisen. Auch durch Streckenunterbrechungen kann Schleichverkehr vermieden werden.

Auf Hauptverkehrsstraßen, die durch Wohngebiete oder dicht genutzte Einkaufsbereiche führen, verlangen Belange der Verkehrssicherheit häufig eine Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus. Unter Abwägung mit anderen Belangen ist im Einzelfall, z.B. im Umfeld von Schulen, ebenfalls Tempo 30 anzuordnen, zumindest aber die Einhaltung von Tempo 50 durch darauf abgestimmte Schaltung der Lichtsignalanlagen, entsprechende Überwachung und nötigenfalls durch bauliche Maßnahmen sicherzustellen, z.B. durch Verschmälerung der Kz-Fahrestreifen oder Verzicht auf Markierungen. An Hauptverkehrsstraßen ist die Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten von Fahrbahnen und Straßenbahntrassen weiterhin Aufgabe der Verkehrsplanung. Die sichere Erreichbarkeit von Haltestellen

muss gewährleistet werden, bei hohem Verkehrsaufkommen durch Lichtsignalanlagen.

Nicht zuletzt bedarf es einer umfassenden Öffentlichkeitsarbeit, um die Bedeutung regelangepassten Verhaltens und der Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen allen Verkehrsteilnehmern immer wieder eindringlich zu vermitteln. Ziel ist eine Verkehrskultur, die durch Rücksichtnahme geprägt ist, insbesondere auch gegenüber Kindern und in ihren Wahrnehmungsfähigkeiten eingeschränkten Menschen.

Die Stadt Leipzig wird Verkehrssicherheitskampagnen, Aktivitäten der Mobilitäts-erziehung sowie die Überwachung der Regeleinhaltung zusammen mit den in der Verkehrssicherheitsarbeit engagierten Akteuren (Polizei, Verkehrswacht, Schulverwaltung, ADAC, ADFC, VCD) weiterhin unterstützen. Wichtige Zielgruppe sind dabei die autofahrenden Erwachsenen als Haupt-Unfallverursacher.

Die bisherigen Ansätze der Verkehrssicherheitsarbeit sollen unvermindert fortgeführt werden. Die Unfallkommission wird durch Verwaltung und Politik unterstützt, ihre Empfehlungen zur Entschärfung von Unfallhäufungsstellen erhalten eine hohe Priorität bei der Allokation von Finanzmitteln.

Zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit wird die AG Schulwegsicherheit ihre Arbeit fortsetzen. Weiterhin werden auch innovative Ansätze (z.B. Schulwegsafari, Bus mit Füßen) durch die Stadt unterstützt.



7. Monitoring

Mit dem Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum gibt sich die Stadt Leipzig langfristige Leitlinien für die Entwicklung der städtischen Verkehrsnetze und für die Gestaltung der Straßen und Plätze als öffentliche Räume. Diese Leitlinien bilden den Rahmen für künftige Planungen und Entscheidungen im Verkehrsbereich.

Wie bereits in den Eingangskapiteln dargestellt, handelt es sich bei der Verkehrsentwicklungsplanung um einen fortlaufenden Prozess unter begleitender Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie einer Vielzahl weiterer Akteure. Dieser Prozess ist mit dem Beschluss über den Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum nicht abgeschlossen. Vielmehr muss von Zeit zu Zeit überprüft werden, inwieweit die mit dem Plan verfolgten Ziele der weiteren Steigerung der Attraktivität Leipzigs als Wirtschaftsstandort, der Sicherung gleichwertiger Mobilitätschancen, der stadt- und umweltverträglichen Organisation des Verkehrs sowie der Entlastung und städtebaulichen Aufwertung sensibler Straßen- und Stadträume tatsächlich erreicht wurden, und welcher Modifikationen der Planung es dazu ggf. noch bedarf.

Die im Stadtentwicklungsplan dargestellten Planungen und Projekte müssen darüber hinaus regelmäßig an die aktuellen Finanzierungs- und Förderbedingungen angepasst werden. Auch im Licht von veränderten gesamtstädtischen Planungen, z. B. der Fortschreibung des integrierten Stadtentwicklungskonzepts und der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans, von veränderten Rahmenbedingungen und von den Ergebnissen von Abstimmungs- und Beteiligungsprozessen muss der Stadtentwicklungsplan insgesamt und in seinen Teilstrategien immer wieder überprüft werden.

Grundlage dafür ist ein regelmäßiges „Monitoring“ der dem Plan zugrunde liegenden Annahmen. Dies erfolgt routinemäßig in unterschiedlichen Arbeitsbereichen und Verfahren:

- Die Bevölkerungsprognose für Leipzig des Amtes für Statistik und Wahlen wird regelmäßig aktualisiert. Damit können die Wachstumserwartungen der Prognose von 2013 zeitnah an die tatsächliche Entwicklung angepasst werden.
- In Umsetzungsberichten zum Stadtentwicklungskonzept Leipzig 2020 wird die Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen dokumentiert und die Umsetzung in den einzelnen Schwerpunktbereichen und Handlungsfeldern überprüft.

- Die Beteiligung Leipzigs an der Untersuchung „Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ (SrV) liefert wichtige Daten zur Verkehrsteilnahme, zum Verkehrsverhalten und zur Verkehrsmittelwahl der Leipziger. Die Ergebnisse der über den Jahresverlauf 2013 durchgeführten Befragung werden Anfang 2015 vorliegen. Die nächsten Erhebungen sind für 2015 und 2018 vorgesehen, die Ergebnisse sind dann jeweils ein Jahr später verfügbar.

- Die Straßenverkehrszählungen an wichtigen Straßenabschnitten und Knoten des Hauptnetzes werden routinemäßig weitergeführt. Der Stadtentwicklungsplan formuliert das Ziel, dabei zukünftig das Fuß- und Radverkehrsaufkommen stärker zu berücksichtigen, damit auch diesbezüglich breitere Datengrundlagen verfügbar werden.

- Die Verkehrsanalyse und Prognose, die mit Stand 2012 und dem Zieljahr 2025 in den Stadtentwicklungsplan eingegangen ist, wird in Abständen aktualisiert. Bei der nächsten Aktualisierung wird insbesondere zu prüfen sein, welche Auswirkungen die gegenüber 2012 erhöhten Wachstumserwartungen, die korrigierten Zensusergebnisse zur Bestandsbevölkerung sowie die dann neu vorliegenden SrV-Daten zum Verkehrsverhalten auf die künftige Verkehrsbelastung haben werden.

- Die Fachkonzepte im Umweltbereich (Lärm, Luft, Klima), die wesentliche Ziele auch für den Verkehrsbereich formulieren, werden regelmäßig fortgeschrieben.

- Der jährliche Bericht des Radverkehrsbeauftragten informiert über die Fortschritte bei der Umsetzung des Radverkehrsentwicklungsplans und ggf. vorhandenen Nachjustierungsbedarf. Eine erneute Überprüfung der Fahrradfreundlichkeit der Stadt nach dem EU-zertifizierten BYPAD-Verfahren wurde 2014 durchgeführt.

- Die 2007 beschlossene Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Leipzig wird erneut fortzuschreiben sein; daraus können sich auch Auswirkungen auf den Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum ergeben. Ähnliches gilt für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL).

- Die Anbieter von Verkehrsleistungen führen als Grundlage für ihre eigenen Planungen regelmäßige Fahrgastzählungen durch. Von besonderem Interesse werden dabei die nach einer notwendigen Konsolidierungsphase zu beobachtenden Auswirkungen der Inbetriebnahme des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes auf die Fahrgastströme sein.

- Die Polizeidirektion Leipzig erstellt jährliche Unfallberichte, aus denen u. a. räumliche und sachliche Schwerpunkte des Verkehrsunfallgeschehens hervorgehen.

Weiterhin gibt die jährlich mit wechselnden Schwerpunktthemen durchgeführte kommunale Bürgerumfrage wichtige Hinweise zur Beurteilung von Entwicklungen im Verkehrssektor, wie z. B. seit 2012 zur Nutzung des Fahrrades und zur Bewertung von Radverkehrsanlagen sowie zur Nutzung von Leihsystemen. Weitere Erkenntnisse sind von laufenden oder geplanten Forschungsvorhaben zu erwarten.

Nicht zuletzt werden Verkehrsprojekte auch künftig im Rahmen einer intensiven Bürgerbeteiligung diskutiert und dann politisch entschieden. Auf Ebene der Einzelprojekte gelten zunächst die gesetzlich geregelten Beteiligungsschritte für Vorhaben, die durch Bebauungspläne oder durch Planfeststellungsverfahren vorbereitet werden, d.h. für die meisten Neu- und Ausbaumaßnahmen im Straßen- und Schienennetz, die die bestehende Situation wesentlich verändern oder zusätzliche Flächen beanspruchen. Aber auch Umbaumaßnahmen zur Verkehrsberuhigung, zur städtebaulichen und gestalterischen Aufwertung und zur Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel werden in der Regel öffentlich zur Diskussion gestellt. Im Rahmen dieser Verfahren sowie der politischen Beschlüsse dazu müssen die immer wieder neu entstehenden Konflikte hinsichtlich der Verteilung des begrenzten Verkehrsraumes sowie knapper Ressourcen ausdiskutiert und tragfähige Kompromisse gefunden werden. Die Erfahrung zeigt, dass offene Beteiligungsprozesse helfen, dabei Fehler zu vermeiden, Konflikte zu vermindern und Konsenslösungen zu entwickeln. Im Sinne eines „Gegenstromprinzips“ müssen die Ergebnisse dieser Verfahren auch im Stadtentwicklungsplan ihren Niederschlag finden.

Unter den genannten Voraussetzungen ist nach gegenwärtigem Erkenntnisstand eine Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum etwa alle zehn bis fünfzehn Jahre sinnvoll. Zwischenberichte werden nach Vorliegen aktueller Grunddaten aus der SrV-Erhebung erstellt.

Die neun Fachgutachten zum Stadtentwicklungsplan

Als Vorarbeit für den Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum wurden neun Fachgutachten zu aktuellen Themen der Verkehrsplanung beauftragt. Die Gutachten sind im Internet unter www.leipzig.de/verkehr verfügbar.

Prof. Dr.-Ing. Felix Huber

Prof. Dr.-Ing. Ulrike Reutter

Elektromobilität und alternative Mobilitätsmaßnahmen

Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz

Mobilitätsmanagement

Prof. Dr.-Ing. Heike Flämig

Bedeutung des Güter- und Wirtschaftsverkehrs

Prof. Heiner Monheim

Finanzierung der Verkehrssysteme im ÖPNV

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

Fußgängerverkehr in Leipzig

Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike

Prof. Dr.-Ing. Udo Becker

Umwelt- und Gesundheitsschutz

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach

Zukunftsfähigkeit des Tangenten- und Ringkonzeptes

Prof. Dr. Martin Lanzendorf

Integrierte Stadtentwicklung

Prof. Dr. Hartmut Topp

Lebensraum Straße

Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum

Der Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum bildet eine Grundlage für alle Planungen und Maßnahmen der Stadt, die den Verkehrsbereich betreffen. Übergeordnetes Ziel ist es, die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger sowie auch der Wirtschaft auf stadtverträgliche Weise umzusetzen. Dabei sind Belange des Umweltschutzes ebenso zu berücksichtigen wie die Qualität der Leipziger Straßen und Plätze als Lebensräume.

Unter diesen Zielsetzungen wurde die Erstfassung des Stadtentwicklungsplans von 2003 in einem breit angelegten Beteiligungsverfahren kritisch überprüft. Die Ergebnisse dieses Prozesses sind in die vorliegende Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum eingeflossen.



Stadt Leipzig,
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Redaktion:
Verkehrs- und Tiefbauamt
Edeltraut Höfer, Torben Heinemann, Stephan Rausch,
Dr. Dieter Auspurg, Andreas Forkert, Cornelia Kreymann

Bearbeitung: Spath + Nagel

Fotos und Abbildungen (soweit nicht angegeben):
Stadt Leipzig, Spath + Nagel

Druck: Friedrich Pöge, Leipzig

Redaktionsschluss:
29. Mai 2015