

# Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig



**Stephan Rausch, Verkehrs- und Tiefbauamt**

Leipzig, den 20.07.2021





# AUSGANGSPUNKT

## Ausgangssituation:

- Fortschreibung des Nahverkehrsplans, Stadtratsbeschluss zur **Untersuchung von mind. 3 Szenarien zur Weiterentwicklung des ÖPNV**
- **Bevölkerungswachstum**, wirtschaftliche Dynamik und damit einhergehende **Zunahme des Verkehrsaufkommens**
- Während der Bearbeitung hat sich gezeigt, dass eine isolierte Betrachtung des ÖPNV nicht zielführend ist, sondern vielmehr eine **gesamtstädtische Mobilitätsstrategie mit dem Zeithorizont 2030** erarbeitet werden sollte, um die richtigen Weichen zu stellen, damit die künftigen Mobilitätsanforderungen bewältigt werden können.

## Ergebnis:

- Einstimmiger Stadtratsbeschluss für das Nachhaltigkeits-Szenario

# Stadtratsbeschluss 27.09.2018



21.6.1 dazu VI-DS-03902-NF-02-ÄÄ-01

- CDU	20	Dr. Bednarsky, Adam	Glöckner, Ingrid	von der Heide, Daniel
1	21	Ehms, Beate	41	- AFD
2	22	Engelmann, Reiner	42	81
3	23	Gehrt, Mandy	43	82
4	24	Götze, Marco	44	83
5		Grosser, William	45	84
6	25	Hollick, Margitta		- Freibeuter
	27	Kujat, Werner		85
7		Lange, Carola	48	86
	29	Dr. Lauter, Ilse	- Bündnis90/Die Grünen	87
8	30	Mai, Birgit	49	88
		Nagel, Juliane	50	- fraktionslos
9		Pelmann, Sören	51	89
	33	Rieckewald, Franziska	52	90
10		Schlegel, Siegfried	53	91
	35	Weber, Mathias	54	- Oberbürgermeister
11	36	Wehmann, Steffen	55	92
	-	SPD	56	
12	37	Bär, Heiko	57	
	38	Dyck, Axel	58	
13	39	Geisler, Andreas	59	
14				
15				
16				
17				
18				
- DIE LINKE				

Ja  50

Nein 0

Enthaltung 0

Anwesende: 56  
Abgegebene Stimmen: 50

Die **Vision für Leipzig** folgt fünf grundlegenden Prämissen:

***Mobilität soll sicher, zuverlässig, sauber, bezahlbar und als Teilhabemöglichkeit für alle Bevölkerungsgruppen gestaltet werden.***

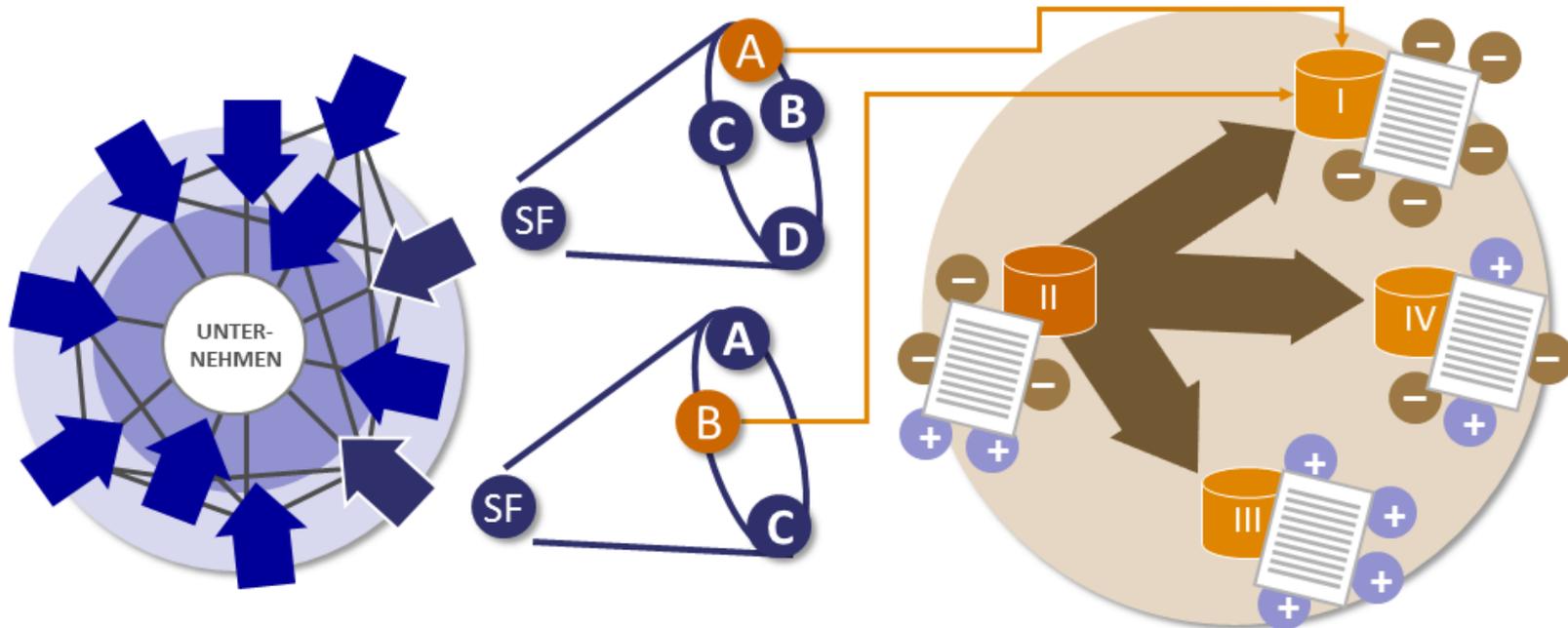
- Den **Lebens- und Stadtraum** wollen wir **attraktiv gestalten** – für alle Bürgerinnen und Bürger, für Besucher und auch als Wirtschaftsstandort.
- Die Bewegung in der Stadt soll **innovativ, intelligent, vernetzt** und **intuitiv** sein und ein **gesundes** Leben ermöglichen.
- Mobilität ist zu jedem Zeitpunkt mit dem **passenden Verkehrsmittel** möglich.



## Einordnung Szenarienprozess: Ergebnisoffene Szenarientwicklung



## ScMI AG: Prozess der Szenario-Entwicklung



### Szenariofeld-Analyse (Schlüsselfaktoren)

Welches sind die treibenden Kräfte im Szenariofeld?

### Szenario-Prognostik (Zukunftsprojektion)

Wie könnten sich die Schlüsselfaktoren in der Zukunft entwickeln?

### Bildung, Analyse und Beschreibung der Szenarien

Welche Szenarien sind denkbar - und wie sieht der Zukunftsraum aus?

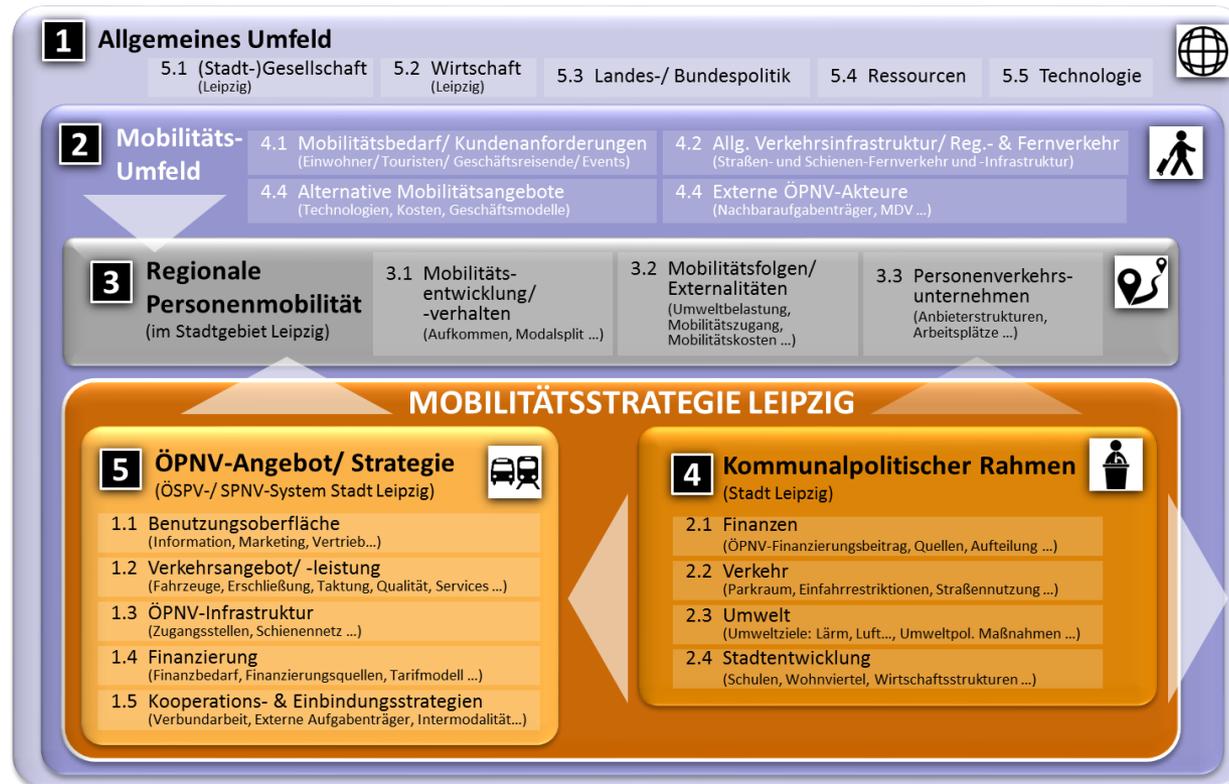
### Bewertung und Interpretation des Zukunftsraumes

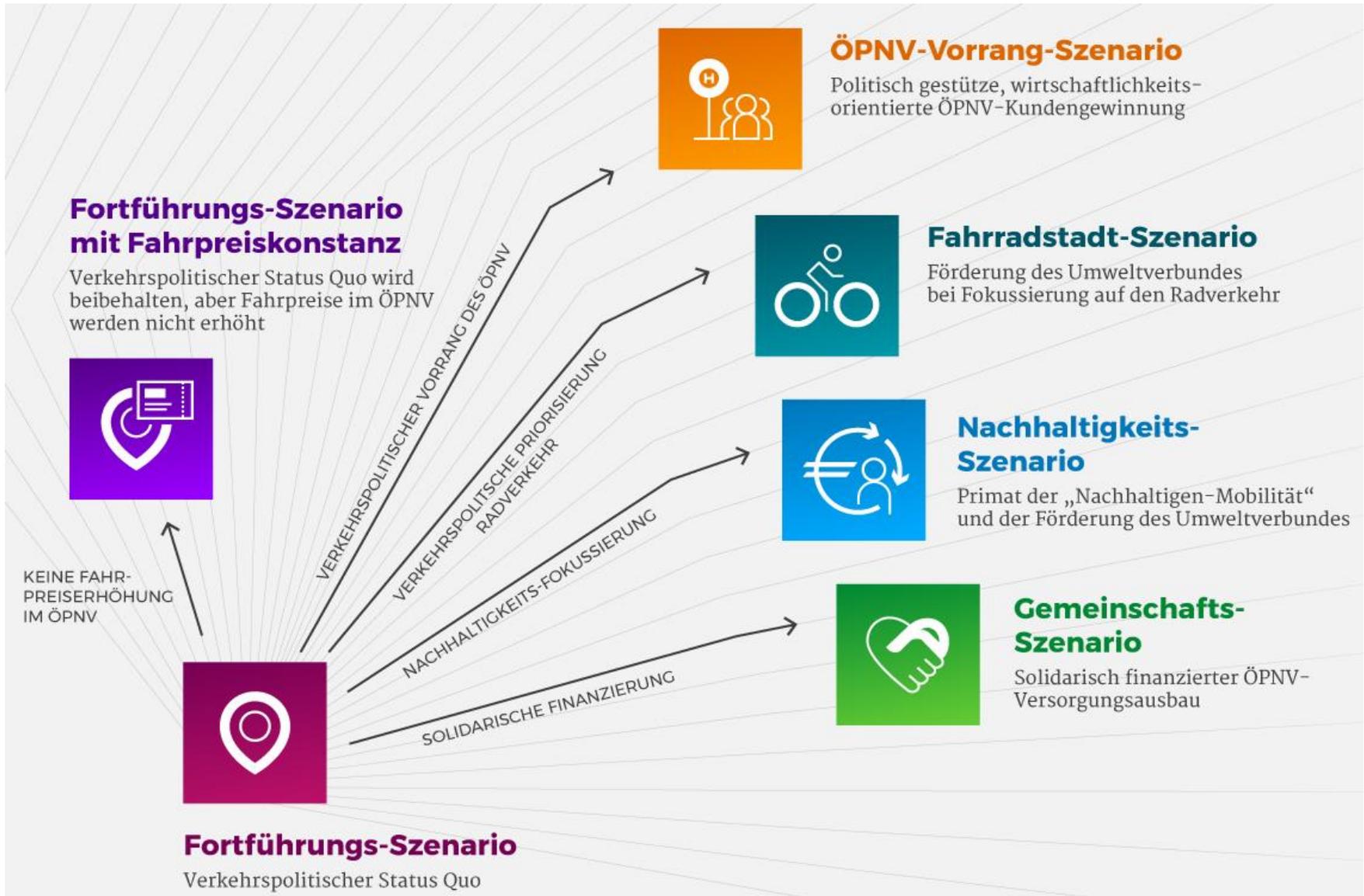
Von welchen Szenarien gehen wir aus – und was heißt dies für uns?

# Systembild für Szenarien

## Erarbeitung eines Systembildes und Ableitung:

- Wesentlicher Themen bzw. **Einflussfaktoren**, von denen eine Mobilitätsstrategie **von außen beeinflusst** wird (**Umfeld**) und
- Wesentlicher **Einflussfaktoren**, von denen eine Mobilitätsstrategie durch die Stadt Leipzig **selbst beeinflusst** werden kann (**Strategie**)







## Beschluss VI-DS-03902-NF-02 „Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig“

1. **Beschluss Nachhaltigkeits-Szenario** als Planungsgrundlage
2. Einbringen bei Staatsregierung und in den Gremien des Deutschen Städte-tages bzgl. **Diskussion** zur Einführung alternativer Finanzierungsformen
3. **Erstellung eines Zeit- und Maßnahmenplans** (für Planung und Bau) zur Priorisierung der notwendigen Investitionen, **Einwerben von Fördermitteln, Ermittlung personelle und finanzielle Mehrbedarfe**
4. **Fortschreibung Zeit- u. Maßnahmenplan**
5. **Evaluation zum Erfüllungsstand** der den Szenarien zu Grunde liegenden Prämissen und ggf. erneute Entscheidung bis 2030
6. **Fortführung ZwbA V+M** bis zum Vorliegen der Evaluation 2022, Begleitung des Nahverkehrsplans



## NACHHALTIGKEITS-SZENARIO

ANLAGE 4

Grundgedanke: Primat der „Nachhaltigen Mobilität“ und Förderung des Umweltverbundes

### SZENARIO FÜR DIE EINZELNEN VERKEHRSMITTEL



- Auslastung im ÖPNV steigt
- Attraktivität des städtischen Raumes wird erhöht
- Durchschnittsgeschwindigkeit im MIV und ÖPNV bleibt konstant
- Einhaltung der Grenzwerte bei NO<sub>x</sub> sehr wahrscheinlich, deutliche CO<sub>2</sub>-Einsparung, sehr laises Szenario
- Straßenraumaufteilung bei Neubauvorhaben zu Gunsten des Umweltverbundes
- Zeit für Arbeitswege bleibt konstant
- Keine Ausweitung des Parksuchverkehrs, Parkplatzzahl bleibt weitestgehend konstant
- Wirtschaftsverkehr / Anlieferung auf heutigem Geschwindigkeitsniveau
- Hoher öffentlicher Finanzierungsaufwand im ÖPNV

• SZENARIOINHALT

• FOLGEN



# UMSETZUNG DES NACHHALTIGKEITSSZENARIOS

# Mobilitätsstrategie 2030 – Rahmenplan zur Umsetzung



# Zusammenarbeit mit dem Stadtrat



- zeitweilig beratender Ausschuss Verkehr und Mobilität
- Vertreter aus allen Ratsfraktionen
- Beratung und Austausch sowie gemeinsame Entwicklung des Rahmenplanes
- Verständigung zu Inhalten, Form und Beteiligungsformat des Stadtrates
- Rückkopplung in die Fraktionen
- Ziel: Finden eines Konsens zum Beschluss des Rahmenplanes
- Intensive Befassung mit dem ursprünglichen Vorlagenentwurf der Verwaltung seit Februar 2020
- Formulierung eines gemeinsamen Anforderungskatalogs an den erst-Entwurf der Verwaltung durch den Ausschuss und Einarbeitung fast aller einheitlichen Anforderungen des Ausschusses durch die Verwaltung

# Bezug zum Nachhaltigkeits-Szenario

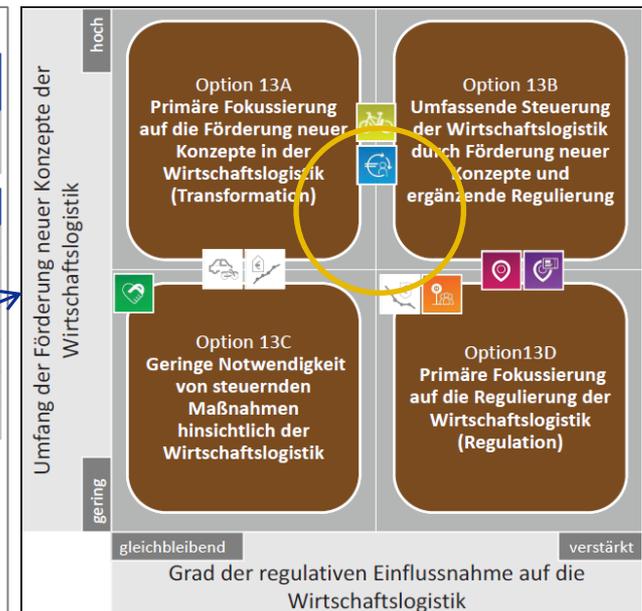


## Methodik zur Ableitung der Maßnahmen

- Annäherung über die Verortung des Nachhaltigkeits-Szenarios im Szenarienprozess → Nutzung der Optionen als Orientierung für Maßnahmen
- Berücksichtigung weiterer Faktoren, Konzepte und bestehender Pläne (z. B. INSEK)

KOMMUNALPOLITISCHER RAHMEN		STRATEGIE	
<b>Finanzen (Stadt)</b> 01 Struktur des Gesamtverkehrshaushaltes 02 Struktur der Umweltverbundfinanzierung 03 Verkehrsinvestitionen 04 Städtische Finanzierungsquellen des ÖPNV 05 Nutzung alternativer Finanzierungsquellen	<b>Umweltpolitik</b> 14 Umweltziele  <b>Stadtentwicklung</b> 15 Integrierte Raum- und Verkehrsplanung  <b>MIV</b> 16 MIV-Strategie 17 Straßennetz 18 Verkehrsregulierung / Nutzungsrestriktionen 19 Parkraummanagement	<b>ÖPNV-Verkehrsangebot / -leistung</b> 20 ÖPNV-Kunden- / Zielgruppenfokus 21 Räumliche und zeitliche Erschließungsqualität 22 Netz- / Angebotsstruktur 23 Durchgängigkeit / Vernetzung der ÖPNV-Angebote 24 Management von Nachfrageschwankungen / ÖPNV-Kapazitäten  <b>ÖPNV-Finanzierung</b> 25 ÖPNV Finanzierungskonzept 26 ÖPNV-Investitionen 27 Tarife- / Tarifmodell 28 ÖPNV-Effizienz / Spezifische ÖPNV-Kosten	<b>Kooperations- und Einbindungsstrategien</b> 29 Mobilitätsangebote / Inter- und multimodale Angebote (Geschäftsmodell)  <b>Radverkehr</b> 30 Radnetzumfang und -struktur 31 Qualität des Radverkehrsnetzes 32 Ruhender Radverkehr / Abstellmöglichkeiten 33 Rad-Services / Servicenetz 34 Zielgruppenfokus im Radverkehr 35 Förderung der Radverfügbarkeit

Anmerkung: Die Gewährleistung eines barrierefreien Zugangs zum ÖPNV im Rahmen der gesetzlichen Bestimmung ist als Rahmenbedingung für alle Szenarien zu verstehen. Aus Sicht des Szenario-Teams ergaben sich zu diesem Punkt keine alternativen Handlungsoptionen.



# Umsetzung des Nachhaltigkeits-Szenarios



## Weiche Maßnahmen / weitere Aspekte der Szenarien

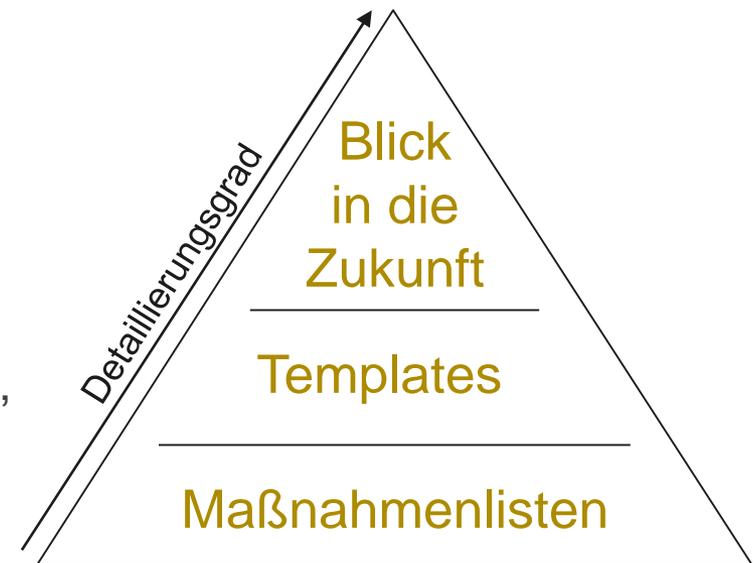
- Straßenraumaufteilung
  - ÖPNV-Bevorrechtigung
  - Parken
  - Car-Sharing
  - Wirtschaftslogistik
  - Kommunikation
- } „Mobilitätsverhalten“



# Vorgehensweise



- Unterteilung für Bearbeitung in 10 Handlungsfelder und 6 Querschnittsthemen
- Erarbeitung von Maßnahmen je Handlungsfeld im Zusammenwirken von Verwaltung und weiteren Experten (*Maßnahmenlisten*)
- Priorisierung von zentralen Maßnahmen über alle Handlungsfelder hinweg und Einbindung in eine Art „*Blick in die Zukunft*“, welcher den Zielzustand der Mobilität in Leipzig im Jahr 2030 beschreibt



## Handlungsfelder

- Verkehrssicherheit
- Fußverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV/SPNV
- Wirtschaftsverkehr
- Pendlerströme/Stadt-Umland-Beziehungen
- Verkehrsmanagement
- Multimodale Mobilität
- Ruhender Verkehr
- Infrastrukturprogramm

## Querschnittsthemen

- Finanzierung
- Kommunikation
- Organisation/Prozesse
- Recht
- Digitalisierung
- Aufteilung Verkehrsraum





# Anlage I-5: Wirtschaftsverkehr – Ausgewählte Maßnahmen

## ■ 2020 bis 2024

- **A - Schaffung einer soliden Datenbasis zum Wirtschaftsverkehr (Studie mit Erhebungen über Anteile der Modale, Verhältnis Waren/Dienstleistungen etc.) (0,25 Mio. €)**  
Vor weiteren Schritten soll eine solide Informationsbasis zum Wirtschaftsverkehr als Handlungsgrundlage geschaffen werden.
- **B - Umsetzung neuer Konzepte im Rahmen der „Logistik der letzten Meile“ (5-10 Micro-Hubs)**  
Dies beinhaltet die Umladung/Bündelung von Waren mit innerstädtischen Zielen außerhalb des Stadtkerns und anschließende (idealerweise emissionsarme/-freie) Lieferung zum Endkunden oder zu Abholstationen.
- **C - Einrichtung von ausreichend bemessenen und gekennzeichneten Lade- und Lieferzonen mit vorgelagerter rechtlicher Prüfung der Umsetzbarkeit**  
Lade- und Lieferzonen können effiziente Belieferung und konfliktfreien Verkehrsfluss fördern und dabei die Verkehrssicherheit erhöhen.



# Stadt Leipzig

Verkehrs- und Tiefbauamt

04092 Leipzig

Tel.: +49 (341) 123-7641

Fax.: +49 (341) 123-7642

[www.leipzig.de](http://www.leipzig.de)



- Darstellung Inhalte der **Querschnittsthemen** in Textform (*Anlage II-A bis II-E*)

## QT Finanzierung

Fokus: Anstieg des Finanzierungsbedarfs und mögliche -quellen

## QT Organisation

Fokus: Organisationsentwicklung VTA, künftige Zusammenarbeit mit L-Gruppe, Monitoring und Evaluation

## QT Recht

Fokus: aktueller Rechtsrahmen und Anpassungsbedarfe (StVO, GVFG, Quartiersparken)

## QT Kommunikation

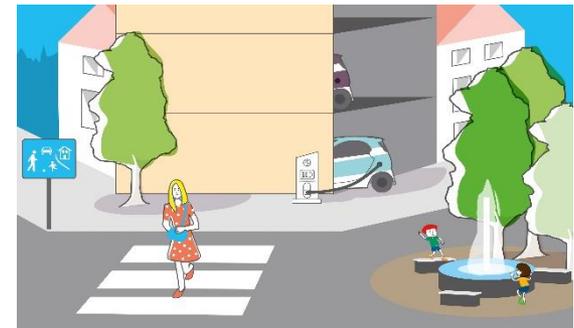
Fokus: Kommunikationskonzept und Verkehrssicherheitskampagne

## QT Aufteilung Verkehrsraum

Fokus: künftige Prioritäten bei der Gestaltung des öffentlichen Raums (Gestaltungs-RL)

## QT Digitalisierung

Fokus: Einfluss auf Verkehrslösungen der Zukunft, aktuelle Projekte





### ■ 2020 bis 2024

#### – A - Umsetzung Verkehrssicherheitskampagne (ca. 600.000 €)

Vor dem Hintergrund sich häufender tödlicher Unfälle, vor allem unter Beteiligung von Radfahrenden und Fußgängern/-innen sowie zunehmender Aggressivität im Straßenverkehr ist die Verkehrssicherheit ein aktuelles Thema für die Stadtgesellschaft. Ziel der Kampagne ist die Erhöhung der Aufmerksamkeit von allen Beteiligten sowie eine Förderung des Verständnisses füreinander und schließlich das Vermeiden von Unfällen.

#### – B - Aufstockung Umsetzung Maßnahmen Verkehrsunfallkommission (ca. 100.000 €/Jahr)

#### – C - verstärkte Unterstützung Messestadt Verkehrswacht (90.000 €/Jahr)

Die Verkehrswacht arbeitet ehrenamtlich und ist dafür da, die Verkehrssicherheit zu fördern. Dies geschieht beispielsweise durch Maßnahmen zur Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung. Zur Deckung ihrer Ausgaben ist sie in erheblichem Umfang auf Sponsoring und auf eine jährliche Zuwendung seitens der Stadt Leipzig angewiesen.



## ■ 2020 bis 2024

### – A - Fußverkehrsstrategie (16.000 €)

Die Fußverkehrsstrategie ist die konzeptionelle Grundlage zur systematischen und dauerhaften Förderung des Fußverkehrs in Leipzig und dient als Grundlage zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030. In ihr soll sowohl ein Leitbild beschrieben als auch strategische Ziele und Umsetzungsschritte benannt werden.

### – B - Fußverkehrsentwicklungsplan (20.000 €)

Hier sollen die gesamtstädtischen Entwicklungsschwerpunkte identifiziert werden und ein gesamtstädtisches Fußwegenetz entsprechend der unterschiedlichen Anforderungen erarbeitet werden.

### – C - Fußverkehrskonzepte

Für die einzelnen Stadtteile oder Stadtgebiete werden teilräumliche Fußverkehrskonzepte entwickelt. Diese sollen langfristig flächendeckend das gesamte Stadtgebiet von Leipzig betrachten und die kleinräumigen Handlungsschwerpunkte der Fußverkehrsförderung abdecken.

- z. B. Stötteritz, Erweiterte Innenstadt, Mölkau

### – D - Aufbau von Flaniermeilen

Flaniermeilen verbinden Orte mit hoher Bedeutung für Alltagswege und sollen qualitativ hochwertige, zusammenhängende und stadtteilübergreifende Verbindungen für zu Fuß Gehende schaffen. Entlang der definierten Flaniermeilen wird die bauliche Infrastruktur qualitativ aufgewertet, um sie als komfortable und attraktive Gehverbindung erkennbar zu gestalten.



## ■ 2020 bis 2024

### – A - Fortschreibung Radverkehrsentwicklungsplan RVEP (80.000 €)

Der Radverkehrsentwicklungsplan 2010-2020 soll fortgeschrieben werden, um seine Inhalte und die Prioritäten im Aus- und Neubau der Radverkehrsinfrastruktur an die aktuellen Entwicklungen und Rahmenbedingungen der wachsenden Stadt Leipzig anzupassen.

### – B - Studie Fahrradparkhaus/Radstation Hbf (ca. 50.000 €)

Bereits seit einiger Zeit wird der Bau einer Radstation für rund 2000 Fahrräder in der Stadt diskutiert. Da diese besondere Anforderungen (Lage, Zugänglichkeit, Sicherheit) zu erfüllen hat und der Erfolg eines solchen Vorhabens auch maßgeblich von betrieblichen Fragen (Betreibermodell, Preisgestaltung etc.) abhängt, ist zunächst eine Studie zur Auswahl eines geeigneten Standortes im Umfeld des Leipziger Hauptbahnhofes erforderlich.

### – C - Studien zu 4 Radschnellverbindungen (100.000 €)

Im Rahmen der 2019 erarbeiteten Radschnellwegkonzeption für den Freistaat Sachsen, wurden im Einzugsbereich der Stadt Leipzig fünf geeignete Korridore, die Leipzig mit Markranstädt, Markkleeberg, Naunhof, Taucha und Schkeuditz verbinden sollen, identifiziert. Vier davon gilt es weiter zu untersuchen und zu qualifizieren (eine Machbarkeitsstudie für die RSV Leipzig – Schkeuditz – Halle liegt bereits vor).



## ■ 2020 bis 2024

### – A - Straßenbahn- und Busnetz erweitern

Auch wenn bis 2024 keine Neubaustrecken der Straßenbahn in Betrieb gehen werden, werden Angebot und Platzkapazität dennoch schrittweise erweitert. 38 weitere XL-Bahnen bis 2021 schaffen mehr Platz u.a. auf den Linien 10 und 8, zusätzliche Gelenkbusse entlasten vor allem Schülerspitzen. Mit Taktverdichtungen auf verschiedenen Linien wie 7, 14, 70 und 89 werden Engpässe beseitigt und die Attraktivität gesteigert, die Fahrplanleistung steigt dabei insgesamt um ca. 3 %. Die Erschließungsverbesserung in den Stadtrandlagen wird primär mit flexiblen Angeboten (FLEXA) vorgenommen.

### – B - Taktverdichtung auf der S-Bahn nach Grünau

15 min-Takt ab 2022

### – C - Tarif- und Vertriebssysteme digitalisieren und Information deutlich verbessern

Tarifeinnahmen stellen die größte Finanzierungssäule für den ÖPNV dar. Zukünftig gilt es die Chancen der Digitalisierung zu nutzen, um sowohl im Tarif als auch bei der Information einen starken übergreifenden Marktauftritts „Ihre Mobilität in Stadt und Land“ sowie eine übergreifende Informationsplattform zu schaffen.

### – D - Bearbeitung der Untersuchungsaufträge aus dem Nahverkehrsplan

Für wirksame Verbesserungen im Bus- und Straßenbahnnetz werden die Untersuchungsaufträge aus dem Nahverkehrsplan bearbeitet: Dafür werden Machbarkeitsstudien und Nutzen-Kosten-Untersuchungen erstellt und im Anschluss die konkreten Planungen begonnen. Die Planungsaktivitäten dienen der Leistungssteigerung des Straßenbahnnetzes (Umbau Promenadenring und zentraler Zulaufstrecken) und betrachten zusätzliche Anbindungen (z.B. Südsehne, Thekla-Süd, Herzklinikum, S-Bf. Wahren).



## ■ nach 2024

### – A - Ausschreibung MDSB-Netz gestalten

Zielstellung ist, dass im Jahr 2030 gegenüber 2018 50 % mehr Fahrgäste das S-Bahnnetz im Stadtgebiet Leipzig nutzen. Ein ganztägig vertaktetes Angebot in Richtung Schkeuditz (GVZ/DHL Hub) und Engelsdorf in Verbindung mit mehr Kapazitäten in den S-Bahn-Zügen soll diese Entwicklung hervorrufen.

### – B - mit neuen Straßenbahnfahrzeugen das Angebot verdichten und das Streckennetz erweitern

Mit Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen des Basismoduls zur Modernisierung der Hauptachsen erfolgt ab 2024 der Linieneinsatz neuer und 2,40 Meter breiter Straßenbahnfahrzeuge, zuerst auf den Linien 16, 15 und 11. Diese gewährleisten gegenüber den abzulösenden Niederflurfahrzeugen der 1. Generation ein bis zu 20 % höheres Platzangebot. Mit den Neufahrzeugen kann auch das Fahrplanangebot der Straßenbahn weiter ausgedehnt werden auf bis zu 14,4 Mio. km pro Jahr.

### – C - vollständige Umstellung auf E-Busse

# Anlage I-6: Pendlerströme/Stadt-Umland-Beziehung – Ausgewählte Maßnahmen



## ■ 2020 bis 2024

### – A - Verbesserung des vorhandenen P+R Angebotes

Qualifizierung und Digitalisierung der vorhandene Angebote

### – B - Integrierte Mobilitätsstudie für die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland

Analyse der regionalen Mobilität und Ableitung von überregionalen Ansätzen und Maßnahmen

### – C - Masterplan Mobilität Nordraum Leipzig 2030

Weiterentwicklung aus dem EU-Projekt „LOW-CARB“

### – D - Qualifizierung der Arbeitsstrukturen mit den Landkreisen und Umlandgemeinden zur Umsetzung des Nachhaltigkeits-Szenarios

kontinuierlicher Austausch mit den Landkreisen und Umlandgemeinden zur gemeinschaftlichen Umsetzung von Maßnahmen

## ■ nach 2024

### – E - Ausbau des ÖPNV-Netzes

Ausbau der Straßenbahn bis in die Umlandgemeinden



### ■ 2020 bis 2024

#### – A - Workshops und gemeinsamer Leitfaden zum „Mobilitäts- und Verkehrsmanagement der Zukunft“

Ziel ist es in Stakeholderworkshops (u. a. VTA/Stadt Leipzig, LVB, ZVNL, MDV, weitere) ein abgestimmtes Strategiepapier als rahmensetzende Grundlage für abzuleitende Maßnahmen und die Zusammenarbeit aller Beteiligten im Mobilitäts- und Verkehrsmanagement im Raum Leipzig mit Zeithorizont 2030 zu erarbeiten.

#### – B - Erarbeitung und Umsetzung einer Beschleunigungskonzeption

Erarbeitung einer Beschleunigungskonzeption für den ÖPNV im Raum Leipzig und darauf aufbauend schrittweise Umsetzung der darin enthaltenen Maßnahmen mit unterschiedlichen Zeithorizonten.

#### – C - RB LSA-III/Projekt Chamäleon zur wirksamen Beschleunigung und Qualitätsverbesserung des ÖPNV

Fortsetzung der ersten beiden RB LSA-Projektstufen mit der Ertüchtigung weiterer Knotenpunkte und dem Ausrollen weiterer Projektfunktionalitäten.

#### – D - Integration (automatisierter) nachfrageorientierter Mobilitätsdienstleistungen in die ÖPNV-Landschaft

Fortsetzung von Forschungsprojekten wie ABSOLUT sowie Ableitung und Umsetzung strategischer Erkenntnisse zur Integration neuer Mobilitätsformen in die ÖPNV-Landschaft.



## Anlage I-8:

# Multimodale Mobilität – Ausgewählte Maßnahmen

### ■ 2020 bis 2024

- **A - Entwicklung Leitfaden für stadtteil- und quartiersbezogene Mobilitätskonzepte**

Definition von Standards und Versorgungsdichten multimodaler Angebote und E-Mobilität auf Quartiersebene.

- **B - Ermöglichung eines Intermodalen Routings via „Leipzig Mobil“ (7,6 Mio. €)**

Weiterentwicklung Leipzig mobil (inkl. Routing) und E-Ticketing

- **C - Neubau und Erweiterung der Mobilitätsstationen (850.000 €)**

Ausbau des Netzes von intermodalen Verknüpfungspunkten der Mobilitätsdienstleister

- **D - Umsetzung von stadtteil- und quartiersbezogenen Mobilitätskonzepten (1 Mio. €/a)**

kontinuierliche Umsetzung von Quartierskonzepten

- **E - Digitalisierung Bike&Ride und Park&Ride Infrastruktur (2 Mio. €)**

Qualifizierung und digitale Weiterentwicklung des Angebotes

### ■ nach 2024

- **F – Weiterentwicklung von „Leipzig mobil“**



## Anlage I-9:

# Ruhender Verkehr – Ausgewählte Maßnahmen

### ■ 2020 bis 2024

#### – A - Langfristkonzept zum Ruhenden Verkehr in Leipzig

Der ruhende Verkehr spielt für die Aufwertung des öffentlichen Raums, die Verkehrssicherheit und die Erreichung der Modal-Split-Ziele eine wesentliche Rolle. Zur langfristigen Umsetzung geeigneter Maßnahmen sollen für die Stadt Leipzig in Zusammenarbeit mit einem externen Auftragnehmer Leitlinien erarbeitet werden, die sowohl für bestehende Stadtstrukturtypen als auch Entwicklungsgebiete, Empfehlungen formulieren.

#### – B - Umsetzung Quartiersparken Bachstraßenviertel

#### – C - Umsetzung Quartiersparken Süd/West des Parkraumkonzeptes Zentrum West

#### – D - Umsetzung Quartiersparken Graphisches Viertel, Seeburgviertel

Nach der Einführung des Bewohnerparkens im Waldstraßenviertel sollen in innenstadtnahen Vierteln mit hohem Parkdruck kurz- und mittelfristig weitere Maßnahmen zum Quartiersparken umgesetzt werden.

# Anlage I-10: Infrastrukturprogramm – Ausgewählte Maßnahmen



## ■ 2020 bis 2024 ff.

### – A - Komplexmaßnahmen VTA – L-Gruppe und weitere Maßnahmen der LVB

Diese orientieren sich nahezu vollständig am sog. „Basismodul Modernisierung Hauptachsen“ der LVB, welches bedarfsgerechte Modernisierungen im Leipziger Straßenbahnnetz für den Einsatz von 2,40 m breiten Fahrzeugen im Zeitraum bis 2030 vorsieht.

### – B - Maßnahmen zur Umsetzung des HauptNetz Rad und zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs

Im Bereich Radverkehr sind umfangreiche Investitionen zur Umsetzung des HauptNetz Rad erforderlich, um den Modal Split-Anteil des Radverkehrs deutlich zu erhöhen und das Radfahren in Leipzig sicherer und attraktiver zu gestalten. Das HauptNetz Rad wurde im Nachgang zum Radverkehrsentwicklungsplan 2010-2020 ergänzt und soll nach seiner Bestätigung durch den Stadtrat die netzplanerische Grundlage für die Infrastrukturentwicklung im Bereich Radverkehr der Stadt Leipzig sein.

### – C - Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs

Zur Verbesserung der Infrastruktur des Fußverkehrs sind, im Einklang mit dem Entwurf der neuen Fußverkehrsstrategie der Stadt Leipzig, umfangreiche Sanierungs- und einige Neubaumaßnahmen erforderlich. Dafür werden seitens der Stadtverwaltung ein Gehwegsanierungsprogramm, ein Zebrastreifenprogramm, ein Stadtplatzprogramm und ein Lückenschlussprogramm vorgeschlagen. Die darin aufgeführten Maßnahmen gilt es bis 2030 umzusetzen.

# Anlage II-10a Komplexmaßnahmen



Maßnahmenliste II-10a:

Mobilitätsstrategie 2030  
Stand: 23.02.2020

## Komplexmaßnahmen VTA - L-Gruppe und weitere Maßnahmen LVB

II-10a, Nr.	Titel der Maßnahme	Abhängigkeiten (insb. hinsichtlich möglicher Umleitungsführung en)	Baujahr (vsl.)	Kosten (brutto, geschätzt, T€)				aktuelle Leistungs- phase (nach HOAI)	Feder- führung	in WiPlan/MiFri LVB enthalten	im HH-Plan 2019/2020 des VTA enthalten	Haushaltsplanung VTA			
				Kostenanteil LVB (geschätzt)	Kostenanteil <b>Stadt</b> (geschätzt)	Kostenanteil LWW (geschätzt)	Kostenanteil LSW (geschätzt)					Bezeichnung	Projekt- definition	Ergebnis-/ Investiv- haushalt	
i-22	Georg-Schumann-Straße (Böhmestraße - Delitzscher Straße (Chausseehaus))		2024	3.100	2.500	2.400		2	VTA	✓					
i-23	Dieskaustraße, HS Seumestr.	im Schatten BV Dieskaustraße	2024	1.300	600	340			LVB	✓					
i-24	Plautstraße (Lützner Straße - Gleisschleife)		2024	1.600	0	635			LVB	✓					
i-25	Hallesche Straße, HS Lützschena		2024	2.500	0	82				✓					
			<b>2025</b>	<b>32.820</b>	<b>40.837</b>	<b>25.164</b>	<b>2.400</b>								
i-5	Georg-Schwarz-Brücken I und II und Gleisschleife Philipp-Reis-Straße (Philipp-Reis-Straße - Am Ritterschlösschen)		2024 - 2030	370	6.250			3	VTA						
i-16	Neubaustrecke Mockauer Straße/Tauchaer Straße (einschl. Umgestaltung Kieler Straße)		2023 - 2025	2.500	2.500	600		2	VTA						
i-18	Dieskaustraße (zwischen Gerhard-Ellrodt-Straße und Antonienstraße (Adler))	nicht mit Felsenkeller	2023 - 2025	4.500	3.020	2.576		2	VTA						
i-19	Prager Straße (An der Tabakmühle - Friedhofsgärtnerei)		2024 - 2025	1.250	2.650	2.040			VTA						
i-20	Delitzscher Straße/Eutritzscher Straße (Theresienstraße - Berliner Straße, in mehreren Abschnitten)	nicht mit Berliner Str., Waldstraße, Gohliser Straße, Eutritzscher Straße, Pfaffendorfer, G.-Schumann- Straße Süd	2024 - 2026	1.500	3.167	615			VTA						
i-21	Knoten Torgauer Platz (Torgauer Straße/Eisenbahnstraße/Wurzner Straße)	nicht gleichzeitig mit Gorkistraße	2024-2025	3.000	2.000	1.263		2	LVB						
i-22	Käthe-Kollwitz-Straße	nicht mit	2024-2025	2.750	15.000	2.750			VTA						

# Anlage II-10b Maßnahmen mit Baubeginn bis 2024



Maßnahmenliste II-10 b:

weitere städtische Maßnahmen mit Baubeginn bis 2024

## Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, lebenswerte Stadtgestaltung

II-10b, Nr.	Titel der Maßnahme	Kosten (brutto, geschätzt)	Bezeichnung	Haushaltsplanung VTA		Baujahr (vsl.)
				Projektdefinition	Ergebnis-/ Investivhaushalt	
1	Radverkehrsführung von Lotterstraße nach Westen/Plastikgarten					
2	Parkbogen Ost, Nordspange					bis 2022
3	Entwicklungsmaßnahmen aus dem Integrierten Handlungskonzept für Paunsdorf	650.000 €				
4	Wegeverbindung von Grünau-Ost nach Plagwitz	250.000 €				2021
5	modellhafte Gestaltung Dorotheenplatz					
6	Anbindung Robert-Koch-Park	450.000 €				2023
7	Stadthafen Leipzig					2023
8	Offenlegung Elstermühlgraben					2023
9	Lindenauer Markt und Markttinnenfläche	65.000 €	Lindenauer Markt und Markttinnenfläche	7.000xxx**	Investivhaushalt	2021

## Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs

II-10b, Nr.	Titel der Maßnahme	Kosten (brutto, geschätzt)	Bezeichnung	Haushaltsplanung VTA		Baujahr (vsl.)
				Projektdefinition	Ergebnis-/ Investivhaushalt	
10	Schönauer Landstraße* von Merseburger Straße bis Heinrich-Heine-Straße	1.200.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2020
11	Rad-/Gehweg Muldentälstraße* Störnthaler Straße bis EÜ	920.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2020
12	Rad-/Gehweg Heiterblick* von S-Bahn-Haltepunkt bis Portitz	300.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2021
13	Rad-/Gehweg Göbschelwitz bis Hohenheida* ehem. Töpferweg aus Sofortprogramm Nordraum (mit Deckensanierung)	530.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2021
14	Wegeverbindung Am Eichberg/Schneeberger Straße, Thekla*	110.000 €	Radwege	7.0000572		2021
15	Rad-/Gehweg nördlich von Hohenheida bis Mark Neblitz* Lückenschluss zwischen Hohenheida und Krostitz	280.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2021
16	Rad-/Gehweg Dieskaustraße* von Rehbacher Straße bis Knautnaundorfer Straße	400.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2021
17	Rad-/Gehweg S 78, Baalsdorfer Straße* zwischen OA Holzhausen und Baalsdorf	1.200.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2022

# Anlage II-10b Maßnahmen mit Baubeginn bis 2024



- Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, lebenswerte Stadtgestaltung
- Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs
- Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs
- Maßnahmen zur Förderung des Pendlerverkehrs sowie der Inter- und Multimodalität
- Maßnahmen zur Neuaufteilung des Verkehrsraums, Aufrechterhaltung der Durchschnittsgeschwindigkeit und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Maßnahmen für die Barrierefreiheit und den Substanzerhalt der Verkehrswege
- Maßnahmen zur Verbesserung der Entwässerungssicherheit



## ■ Beispiele Radverkehr

- Schönauer Landstraße
- Rad-/Gehweg Muldentalstraße
- Störmthaler Straße bis EÜ
- Rad-/Gehweg Heiterblick
- Rad-/Gehweg Göbschelwitz bis Hohenheida
- Wegeverbindung Am Eichberg/Schneeberger Straße, Thekla
- Rad-/Gehweg nördlich von Hohenheida bis Mark Neblitz
- Lückenschluss zwischen Hohenheida und Krostitz
- Rad-/Gehweg Dieskaustraße
- Rad-/Gehweg S 78, Baalsdorfer Straße
- Rad-/Gehweg Sportplatz Lützschena
- Rad-/Gehweg Schwanenweg
- Wegeverbindung Stahmelner Straße zur Halleschen Straße
- Grünes Band Südost
- Bahnbogen Gohlis



- Beispiele Verkehrsraumaufteilung, Verkehrssicherheit
  - Engelsdorfer Straße
  - Gewerbegebietserschließung (S 79 alt), OT Engelsdorf
  - Ihmelsstraße - Schulcampus
  - Krönerstraße von Wurzner Straße - Hans-Eisler-Straße)
  - S 78, OT Engelsdorf, Althener Straße
  - Kreisverkehr Hersvelder Straße/Hirschfelder Straße
  - Rehbacher Straße
  - Merkwitzer Straße
  - Naunhofer Landstraße
  - Brücken Gustav-Esche-Straße
  - Knoten Leipziger Straße/Lützschenauer Straße
  - Zuckelhausener Ring
  - Richard-Lehmann-Straße (Altenburger Straße - Schlachthofbrücke)
  - Zweinaundorfer Straße
  - Margeritenweg



## ■ Beispiele Barrierefreiheit, Substanzerhalt

### — 2021:

- An der Hufschmiede,
- Ratzelstraße von Dietzmannstraße bis Schönauer Straße
- Hohe Heide, Verbindungsstraße von Göbschelwitz bis Hohenheida

### — 2022:

- Wiedebachstraße/ Arno- Nitzsche-Straße von Bornaischer Str. bis Frohburger Str.
- Lindenthaler Hauptstraße
- Landsberger Straße von Coppiplatz bis Viertelweg

### — 2023:

- Landsberger Straße von Viertelweg bis Max-Liebermann-Straße
- Merkwitzer Straße von Am Hasengraben bis Stadtgrenze
- Richard-Lehmann-Straße von Wundtstraße bis Heilemannstraße

### — 2024

- Georgiring (Innere Fahrbahn)
- Gottschalkstraße von Karl-Friedrich-Straße bis Zweinaundorfer Straße
- Karl-Friedrich-Straße von Adolf-Koppe-Straße bis Gottschalkstraße

# Anlage II-10c Maßnahmen mit Planungsbeginn bis 2024



- Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV
- Maßnahmen zur Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV, lebenswerte Stadtgestaltung
- Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, lebenswerte Stadtgestaltung
- Rad-/Fußverkehr
- Maßnahmen zur Förderung der Inter- und Multimodalität
- Maßnahmen zur Neuaufteilung des Verkehrsraums, Aufrechterhaltung der Durchschnittsgeschwindigkeit und Erhöhung der Verkehrssicherheit



- ÖPNV – Umsetzung Nahverkehrsplan
  - "Brünner T" und Südsehne \*
  - Anbindung S-Bf Wahren, inkl. Mittlerer Ring Nordwest \*
  - Herzzentrum
  - Anger-Crottendorf/Mölkau ggf. über Gregor-Fuchs-Straße
  - Thekla-Süd \* (Option Nordanbindung Hauptwerkstatt Heiterblick)
  - Markkleeberger See
  - Saalfelder Straße und Plautstraße bis Lindenauer Hafen
  - Böhlitz-Ehrenberg Süd
  - Gewerbegebiet Nordost über Löbauer sowie Bautzner Straße
  - Liebertwolkwitz
  - Lindenthal
  - Wildpark / Verlängerung Cospudener See
  - Miltitz
  - Engelsdorf
  - Roscherstraße



## ■ Radverkehr

- Planung und Baumaßnahmen Radschnellverbindung Halle - Leipzig
- Planungen weiterer Radschnellverbindungen (z. B. Aktivachse Süd)
- Planung und Bau Fahrradparkhaus/Radstation Hauptbahnhof
- Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet
- Sanierung und Neubau von Radverkehrsanlagen IR II, III und IV



- Verkehrsraumaufteilung, Verkehrssicherheit
  - Bernhard-Göring-Straße
  - Markthalle
  - Gerhard-Ellrodt-Straße
  - Merseburger Straße
  - Kreisverkehr Lyoner Straße/Kiewer Straße/Saturnstraße
  - Hugo-Aurig-Straße
  - Brücke Hirschfelder Straße/Brücke Dorfstraße
  - Permoserstraße
  - Karl-Tauchnitz-Straße
  - Knoten Max-Liebermann-Straße/Essener Straße und
  - Knoten Max-Liebermann-Straße/Virchowstraße
  - Merseburger Straße (Miltitzer Straße bis Schomburgkstraße)
  - Poststraße (Nordraumkonzept)
  - Radefelder Allee (Nordraumkonzept vierspuriger Ausbau)
  - Gundorfer Straße

# Mittelfristiges Straßen- und Brückenbauprogramm



- Stadtratsbeschluss Mifri-Programm 2021-2024 in Vorbereitung
  - Evaluation 2013 bis 2020
  - Abfrage Ortsteile, Stadtbezirke
  - Prioritätenlisten nach Punktbewertungsmatrix
  
- Wird vor allem Prioritätenlisten enthalten
  - Prioritätenliste Einzelmaßnahmen einschließlich Bauen mit L-Gruppe
  - Prioritätenliste Hauptnetzstraßen
  - Prioritätenliste Anliegerstraße
  - Prioritätenliste Gehwege (Gehwegsanierungsprogramm)
  - Prioritätenliste Radverkehrsanlagen
  - Prioritätenliste Brückenbauwerke