



Leipzig 2030
Stadtentwicklungskonzept

21. Stadt-Umland-Konferenz

Fachkonzept Nachhaltige Mobilität

Stephan Rausch, Verkehrs- und Tiefbauamt

Herausforderungen / Ausgangslage

Zentrale Herausforderungen:

- Deutlich wachsende Verkehrsmenge durch Bevölkerungswachstum
- Steigende Nutzungsdichten und –konkurrenzen

Ausgangslage – Modal Split:

- rd. 60 % der Wege der Leipziger im Umweltverbund zurückgelegt, ca. 40 % mit dem MIV
- In den vergangenen Jahren v. a. Zunahme Anteil Radverkehr, leichter Rückgang ÖPNV

Herausforderung und Chance zugleich:

- Aufbrechen bestehender nicht nachhaltiger Mobilitätsgewohnheiten
- Senkung/ Stabilisierung der schädlichen Auswirkungen des MIV auf Mensch und Umwelt



Herausforderungen / Ausgangslage

Bestehende Planungen:

- STEP Verkehr und öffentlicher Raum (2015)

Parallele Planungen:

- Fortschreibung Nahverkehrsplan
- Mobilitätsszenarien 2030

Grundziele:

- unsere Erkenntnisse über die gegebenen Veränderungen mit unseren eigenen Bedürfnissen abzuwägen und zu kombinieren.
- **Jetzt zu entscheiden, denn die Entwicklung ganzheitlicher Mobilitätskonzepte braucht Zeit. Wenn wir heute die richtigen Weichen stellen, kann Leipzig in Zukunft genau so aussehen, wie wir uns diese Stadt wünschen.**



Vision einer Stadt in Bewegung



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

Mobilität soll sicher, zuverlässig, sauber, bezahlbar und eine Teilhabemöglichkeit für alle Bevölkerungsgruppen sein.

Den **Lebens- und Stadtraum** wollen wir **attraktiv gestalten** – für alle Bürgerinnen und Bürger, für Besucher und auch als Wirtschaftsstandort.

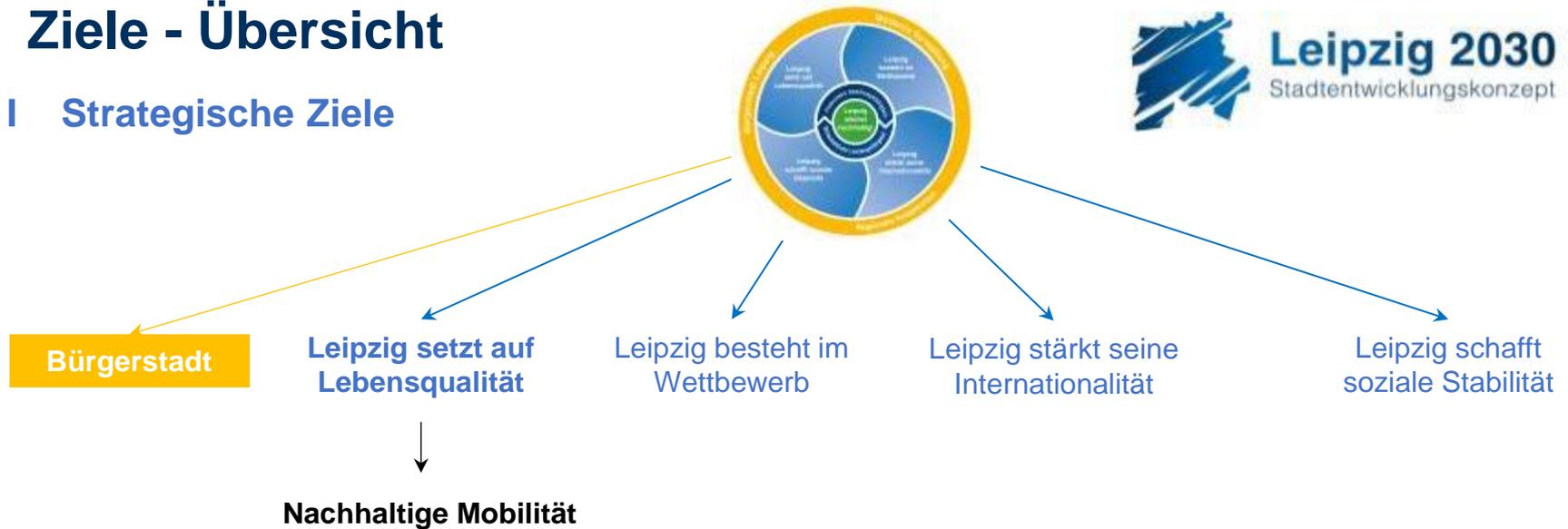
Die Bewegung in der Stadt soll **innovativ, intelligent, vernetzt** und **intuitiv** sein, ein **gesundes** Leben ermöglichen und **alle teilhaben** lassen.

Mobilität ist zu jedem Zeitpunkt mit dem **passenden Verkehrsmittel** möglich.

So sorgen effiziente Verkehrssysteme für gute stadtgerechte Erreichbarkeit. Zugleich schaffen wir in der City und in den Stadtteilzentren, in Geschäftsstraßen und Wohnquartieren öffentliche Räume mit hoher Aufenthalts- und Lebensqualität.

Ziele - Übersicht

I Strategische Ziele



II Fachkonzept-Ziele (Perspektive 2030)

- *Gesunde urbane Lebensbedingungen* schaffen
- *Verschiedenste Mobilitätsbedürfnisse* dauerhaft *stadtverträglich, nachhaltig, sozial-umwelt- und klimagerecht* sowie *konfliktarm und effizient* organisieren
- *Wachstumsbedingte Konflikte* zwischen den einzelnen Verkehrsträgern sowie weiteren Bereichen (Wohnen, Wirtschaft, Umwelt, Klima, soziale Gerechtigkeit, finanzielle Rahmenbedingungen) *lösen*
- Den *Anteil des Umweltverbundes erhöhen* und die Potenziale umweltfreundlicher Verkehrsmittel und innovativen Mobilitätsangeboten stärker nutzen
- Die Attraktivität Leipzig's als *Wirtschaftsstandort* sicherstellen

Ziele und Maßnahmebündel I

Ziel 1: Gestaltung des Wachstums durch integrierte Verkehrsplanung und intelligente Mobilität (smart mobility), Beteiligung u. Kommunikation in hoher Qualität fortsetzen.

- 1.1 Konzeptentwicklung *smart mobility* (z. B. Digitalisierung Verkehrsmanagement)
- 1.2 Entwicklungskonzepte für städtische Gebiete, *fachübergreifende Aspekte* bündeln
- 1.3 *Flächensparende Siedlungsentwicklung* (z. B. Orientierung auf ÖPNV-Erreichbarkeit)
- 1.4 Fortsetzung *Beteiligungsverfahren und Kommunikation* auf hohem Niveau sichern
- 1.5 Wertsichernder Erhalt und *Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur*

Ziel 2: Stadt- und umweltverträgliche Organisation des Verkehrs fördern: Erhöhung der Attraktivität und Stärkung des Umweltverbundes.

- 2.1 Attraktivierung *Fußverkehr*: Erstellung Fußverkehrsentwicklungsplan
- 2.2 Stärkung *Radverkehr*: Umsetzung u. Fortschreibung Radverkehrsentwicklungsplan
- 2.3 Qualifizierung, Ausbau des *ÖPNV*: Fortschreibung u. Umsetzung Nahverkehrsplan
- 2.4 Leistungsfähiges, stadtverträgliches *Hauptstraßennetz*: Fortschreibung u. Umsetzung Zielplanung Hauptstraßennetz

Ziele und Maßnahmenbündel II

Zu Ziel 2: Stadt- und umweltverträgliche Organisation des Verkehrs fördern: Erhöhung der Attraktivität und Stärkung des Umweltverbundes.

- **2.5** Erstellung und Umsetzung *Verkehrskonzept Erweiterte Innenstadt*
- **2.6** *Information und Kommunikation* zur Stärkung des Umweltverbundes
- **2.7** Förderung der Weiterentwicklung der *E-Mobilität u. alternativer Nutzungsmodelle*

Ziel 3: Minimierung der negativen Wirkungen des MIV auf Mensch und Umwelt.

- **3.1** Lärm vermindern, sensible Gebiete vor Lärm schützen: Fortschreibung und Umsetzung *Lärmaktionsplan*
- **3.2** Schutz der menschlichen Gesundheit, Einhaltung Luftqualitätsgrenzwerte: Fortschreibung und Umsetzung *Luftreinhalteplan*
- **3.3** Umsetzung und Fortschreibung *Energie- und Klimaschutzprogramm*

Ziele und Maßnahmenbündel III

Ziel 4: Wirtschaftsstandort Leipzig stärken.

- 4.1 *Verbesserung Fernerreichbarkeit* der Wirtschaftsregion: leistungsfähige Einbindung von Personen- und Güterverkehren in übergeordnetes Verkehrsnetz
- 4.2 Sehr gute *Erreichbarkeit der Arbeitsplätze* und zentraler Handels- und Dienstleistungs- und Forschungsstandorte *durch Umweltverbund* sichern
- 4.3 Entwicklung *effiziente Citylogistik* (z. B. Förderung Lastenräder im Wirtschaftsverk.)
- 4.4 Schaffung der Voraussetzungen zum *autonomen Fahren*

Ziel 5: Steigerung der Qualität des öffentlichen Raums (Magistralen): multifunktionalen öffentlichen Raum gestalten/ gleichwertige Mobilitätschancen sichern.

- 5.1 Innerstädtische Qualifizierung und Stärkung ÖR (z. B. Attraktivität, Nutzungsvielfalt)
- 5.2 Verkehrl. Neuorganisation, Stärkung Nutzungsvielfalt, Erhalt baukultureller Qualität
- 5.3 Stärkung repräsentative Qualität (von insbes. Dem MIV vorbehaltenen Magistralen)
- 5.4 Stärkung, Qualifizierung der Attraktivität von Orts- und Stadtteilverbindungen
- 5.5 Anpassung realisierter Baumaßnahmen zur Qualifizierung des ÖR
- 5.6 Herauslösen stark belasteter Verkehrsachsen aus Ortsteilkernen

Räumliche Handlungsstrategie



Leipzig 2030
Stadtentwicklungskonzept

Fachkonzept Nachhaltige Mobilität

Räumliche Handlungsstrategie

-  Effizienz multimodal erhöhen (Erweiterte Innenstadt)
-  Umweltverbund und Nahmobilität stärken (Innere Stadt)
-  Erreichbarkeit nachhaltig entwickeln (Äußere Stadt und Wirtschaftsschwerpunkt Nordraum)
-  Magistralen: Stadtteilidentität und Versorgungsqualität entwickeln

Netz

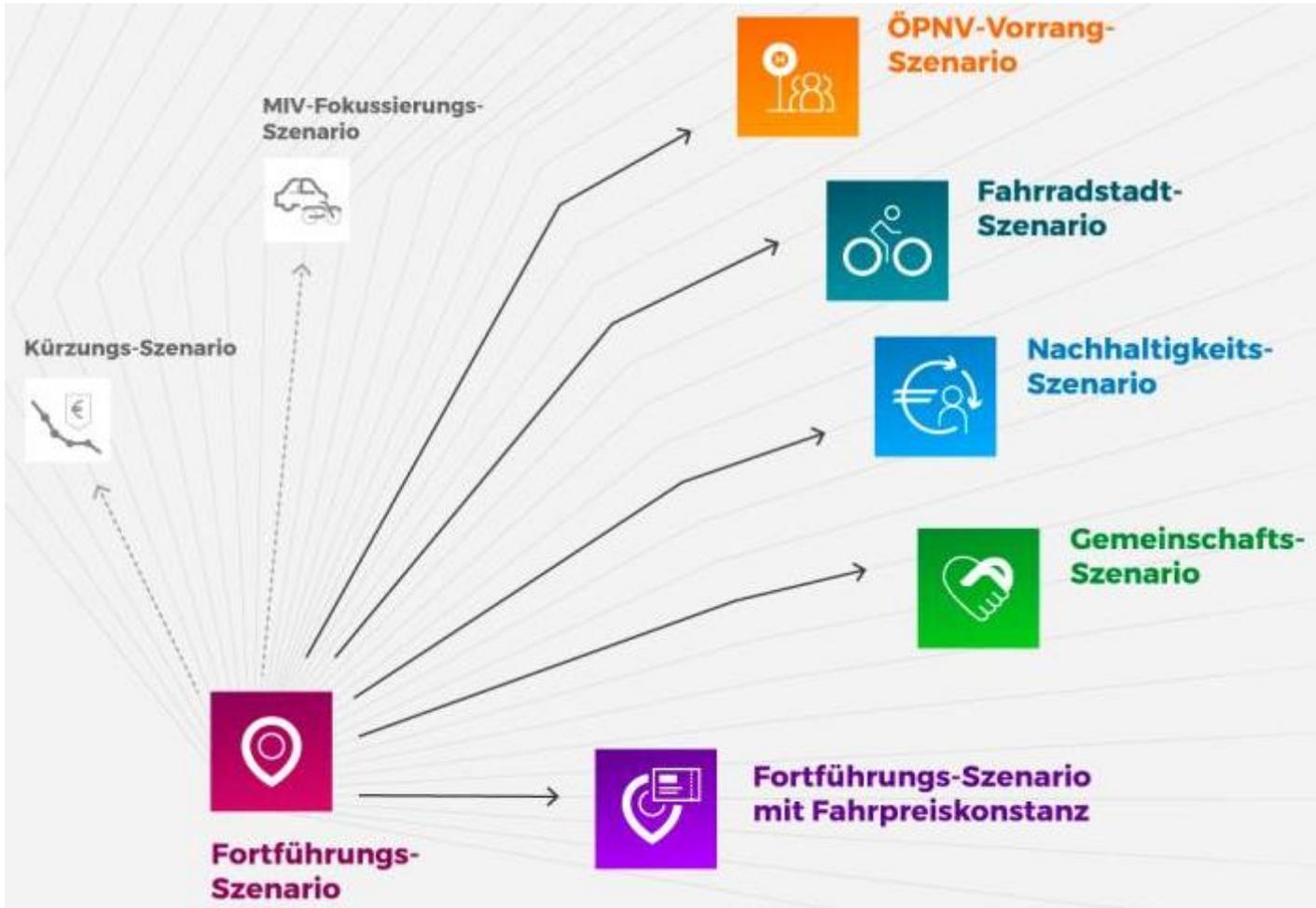
-  Straßenbahn
-  S-Bahn
-  Stadtgrenze

Stand: 01.08.2017
Bearbeitung: Stadtplanungsamt + AG zum Fachkonzept
Kartengrundlage: Stadt Leipzig,
Amt für Geoinformation und Bodenordnung,
Stand August 2017



Einordnung Szenarienprozess







FORTFÜHRUNGS-SZENARIO



WORUM GEHT ES?

Grundgedanke: Fortführung des verkehrspolitischen Status quo

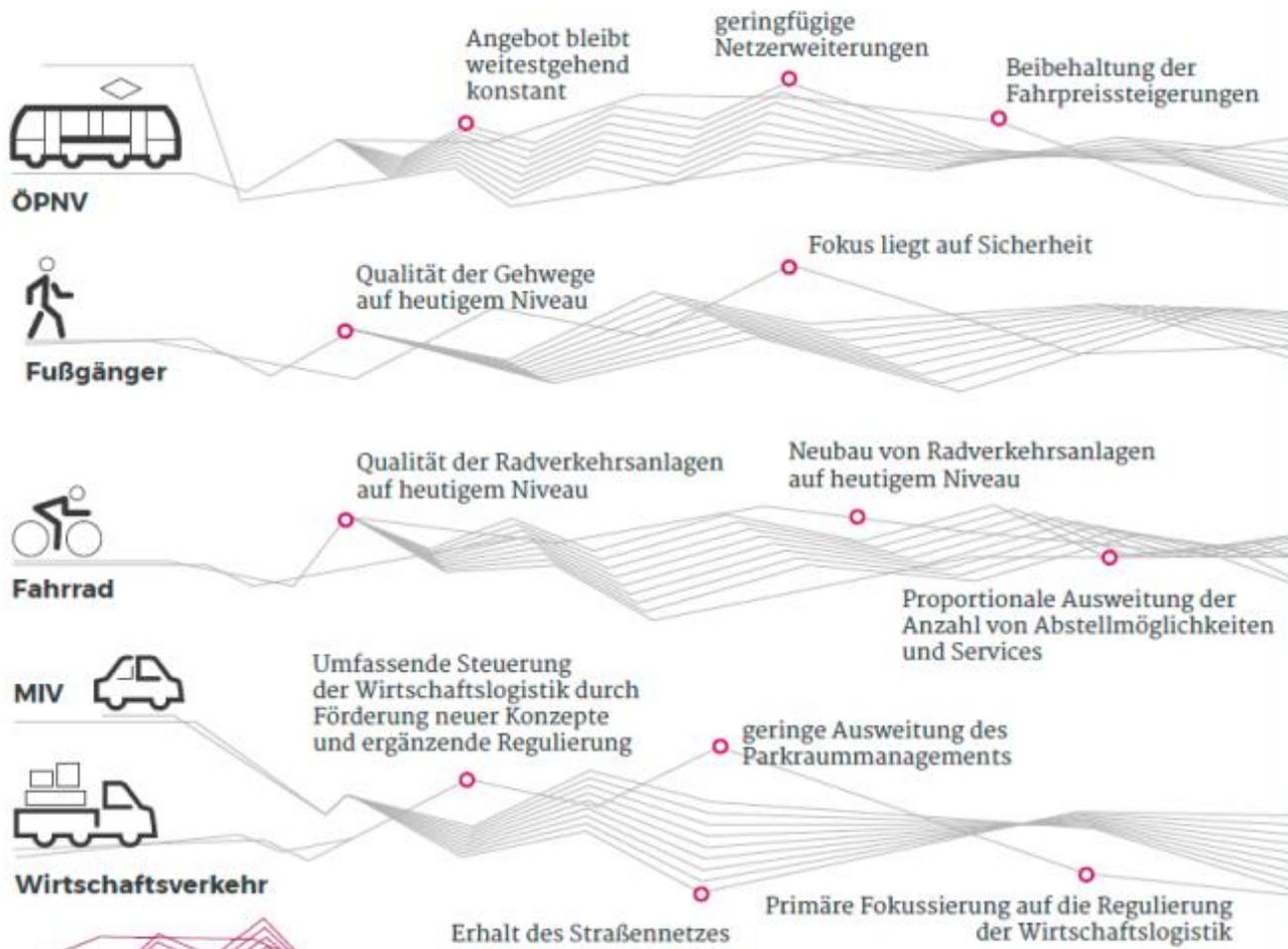
Das Fortführungs-Szenario beschreibt die Option, die Ausgaben für Verkehr¹ sowie gegenwärtige Verkehrsstrategien und -maßnahmen unter den Bedingungen des Wachstums unverändert fortzuführen. Der verkehrspolitische Status quo wird beibehalten. Die Gestaltung der Finanzierung des ÖPNV, insbesondere der ÖPNV-Ausgleichsbetrag (VLFV) und jährliche Fahrpreisanpassungen, bleibt weitestgehend bestehen.

¹ Summe aller Beträge, die über alle Verkehrsträger im Stadtgebiet aufgewendet werden (u.a. für ÖPNV, Straßenbau, Rad- und Fußverkehr)





SZENARIO FÜR DIE EINZELNEN VERKEHRSMITTEL



- Auslastung im ÖPNV steigt
- Attraktivität des städtischen Raumes nimmt ab
- Durchschnittsgeschwindigkeit im ÖPNV sinkt, im MIV sinkt sie sehr stark
- Überschreitung der Grenzwerte bei NO₂, Klimaschutzzorgaben hinsichtlich CO₂ und Lärminderungsziele werden nicht erreicht
- Straßenraumaufteilung bleibt auf heutigem Niveau, da nur geringe Infrastrukturinvestitionen
- Arbeitswege dauern länger
- Zunahme des Parksuchverkehrs / konstante Parkplatzanzahl
- Sehr langsamer Wirtschaftsverkehr / erschwerte Anlieferung
- Steigender öffentlicher Finanzierungsaufwand im ÖPNV

SZENARIOINHALT

FOLGEN

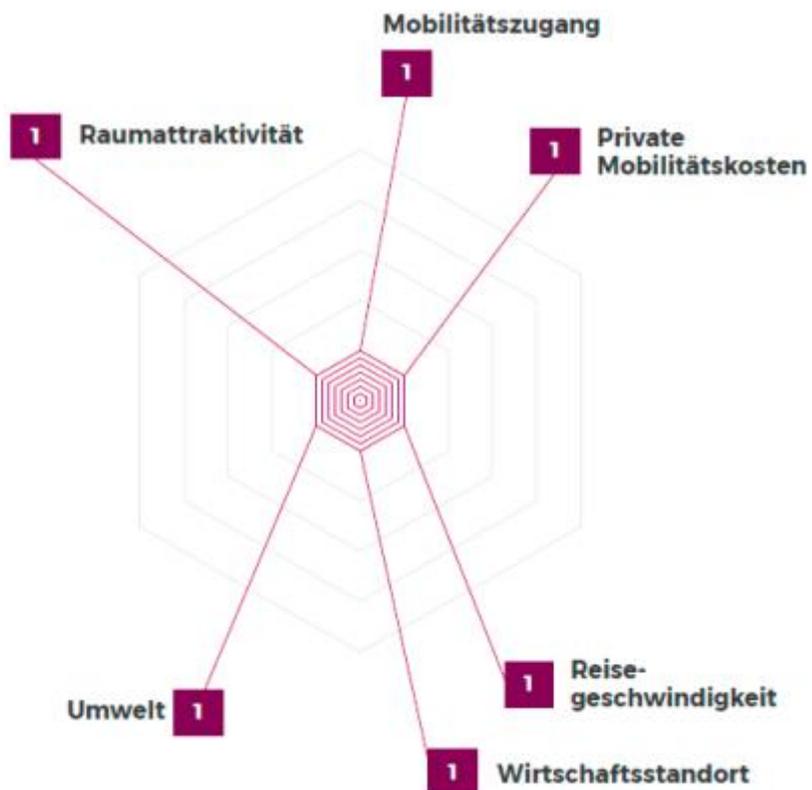


**FORTFÜHRUNGS-
SZENARIO**



DATENBLATT

NUTZENPROFIL

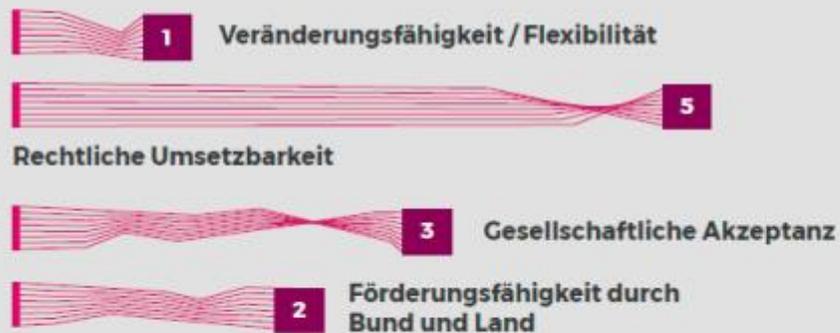


FINANZEN

Kosten in Mio. EUR p.a.	best	real	worst
Finanzieller Ausgleichsbedarf im ÖPNV	53	56	58
MIV, Rad, Fuß (Stadthaushalt)	38	40	42
Summe Kosten	91	96	101

Deckung in Mio. EUR p.a.	best	real	worst
Stadtholding	-45	-45	-45
Stadthaushalt für ÖPNV	-2	-2	-2
Verkehrshaushalt (heute)	-25	-25	-25
zusätzliche Fördermittel			
Parkraummanagement	-4	-4	-4
alternative Finanzierungsformen			
Delta	15	20	25

SYSTEMISCHE ATTRAKTIVITÄT



FORTFÜHRUNGS-
SZENARIO



FORTFÜHRUNGS-SZENARIO MIT FAHRPREISKONSTANZ



WORUM GEHT ES?

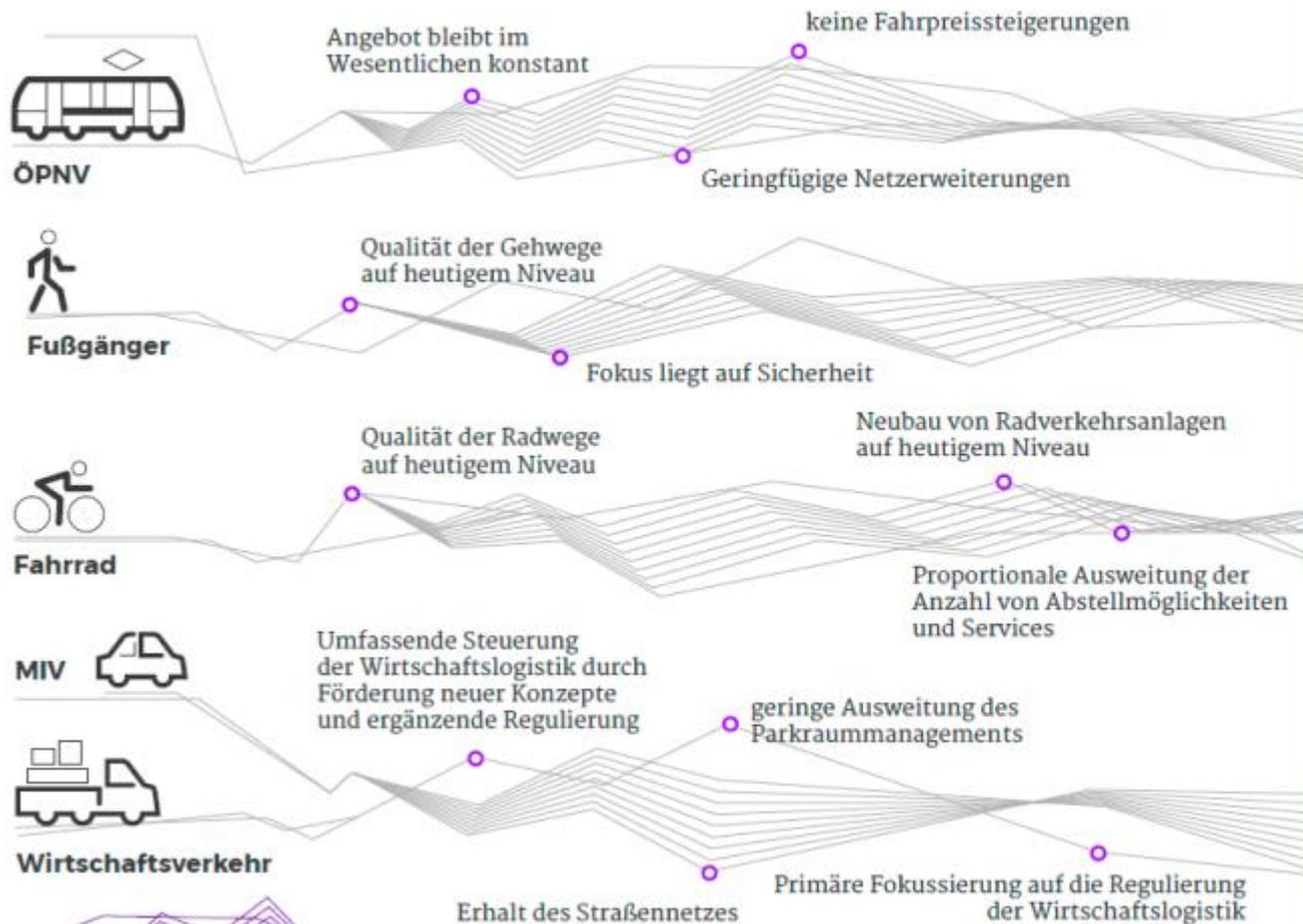
Grundgedanke: Fortführung des Status quo ohne Fahrpreiserhöhungen

Dieses Szenario zeigt eine Variante des Fortführungs-Szenarios. Ziel ist eine Fortführung der gegenwärtigen Verkehrspolitik, wobei zukünftige Fahrpreiserhöhungen vermieden werden. Durch Verzicht auf zunehmende Anteile der Nutzerfinanzierung muss eine steigende öffentliche Finanzierung erfolgen.





SZENARIO FÜR DIE EINZELNEN VERKEHRSMITTEL



- Auslastung im ÖPNV steigt stark
- Attraktivität des städtischen Raumes nimmt ab
- Durchschnittsgeschwindigkeit im ÖPNV sinkt, im MIV sinkt sie stark
- Grenzwerteinhalten bei NO₂ sehr kritisch, weiterhin hoher CO₂-Ausstoß, sehr hohe Lärmbelastung
- Straßenraumaufteilung bleibt auf heutigem Niveau, da nur geringe Infrastrukturinvestitionen
- Arbeitswege dauern länger
- Zunahme des Parksuchverkehrs / Parkplatzanzahl bleibt konstant
- Langsamer Wirtschaftsverkehr / erschwerte Anlieferung
- Stark steigender öffentlicher Finanzierungsaufwand im ÖPNV

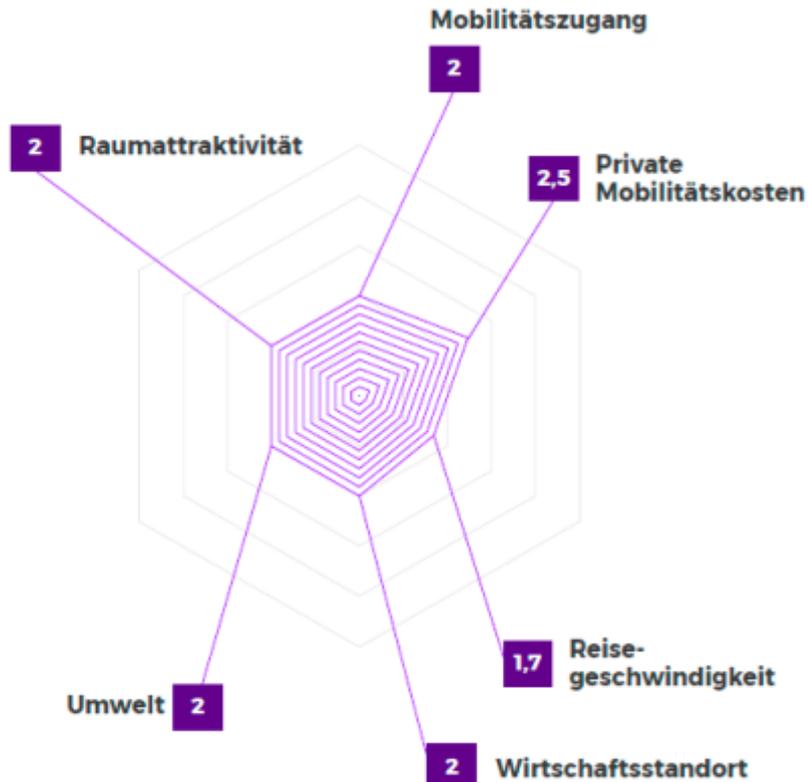
SZENARIOINHALT

FOLGEN



DATENBLATT

NUTZENPROFIL



FINANZEN

Kosten in Mio. EUR p.a.	best	real	worst
Finanzieller Ausgleichsbedarf im ÖPNV	109	115	121
MIV, Rad, Fuß (Stadthaushalt)	38	40	42
Summe Kosten	147	155	163

Deckung in Mio. EUR p.a.	best	real	worst
Stadtholding	-45	-45	-45
Stadthaushalt für ÖPNV	-2	-2	-2
Verkehrshaushalt (heute)	-25	-25	-25
zusätzliche Fördermittel			
Parkraummanagement	-4	-4	-4
alternative Finanzierungsformen			
Delta	71	79	87

SYSTEMISCHE ATTRAKTIVITÄT

1 Veränderungsfähigkeit / Flexibilität

4

Rechtliche Umsetzbarkeit

4

Gesellschaftliche Akzeptanz

2 Förderungsfähigkeit durch Bund und Land



**FORTFÜHRUNGS-SZENARIO
MIT FAHRPREISKONSTANZ**



NACHHALTIGKEITS-SZENARIO



WORUM GEHT ES?

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

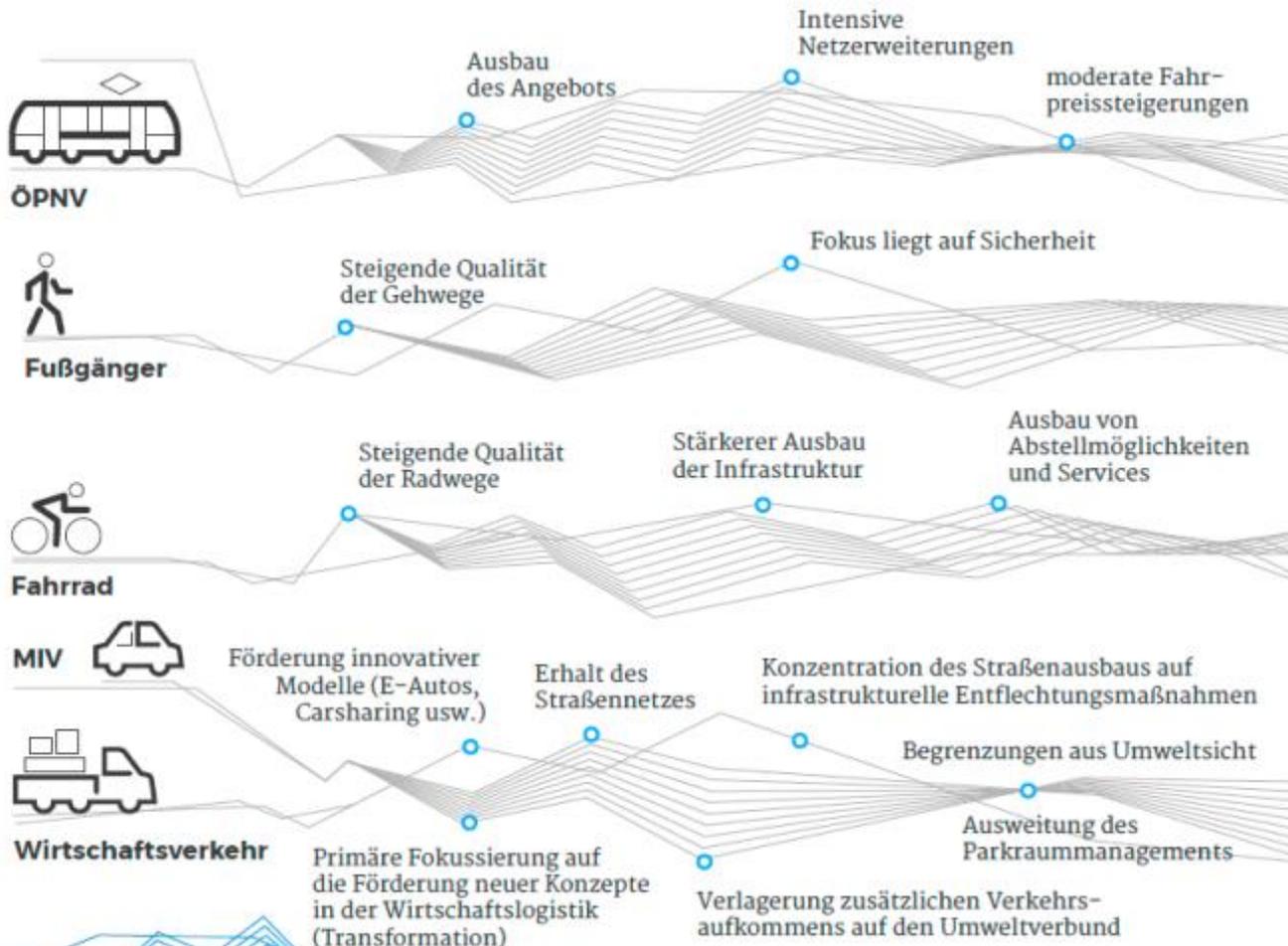
Bei diesem Szenario ist die lebenswerte Gestaltung der Stadt, die Verkehrslösungen auf verträgliche Weise einbettet, das oberste Ziel. Im Zentrum der Verkehrspolitik steht daher die Förderung einer nachhaltigen, sauberen und kollektiven Mobilität. Dafür soll das durch die wachsende Bevölkerungszahl steigende Verkehrsaufkommen im Umweltverbund abgebildet werden. Für alle Verkehrsteilnehmer soll Leipzig nachhaltig weiterentwickelt werden.



NACHHALTIGKEITS-
SZENARIO



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_x sehr wahrscheinlich, deutliche CO_2 -Einsparung, sehr leises Szenario
- Straßenraumaufteilung bei Neubauvorhaben zu Gunsten des Umweltverbundes
- Zeit für Arbeitswege bleibt konstant
- Keine Ausweitung des Parksuchverkehrs, Parkplatzanzahl bleibt weitestgehend konstant
- Wirtschaftsverkehr / Anlieferung auf heutigem Geschwindigkeitsniveau
- Hoher öffentlicher Finanzierungsaufwand im ÖPNV

• SZENARIOINHALT

• FOLGEN

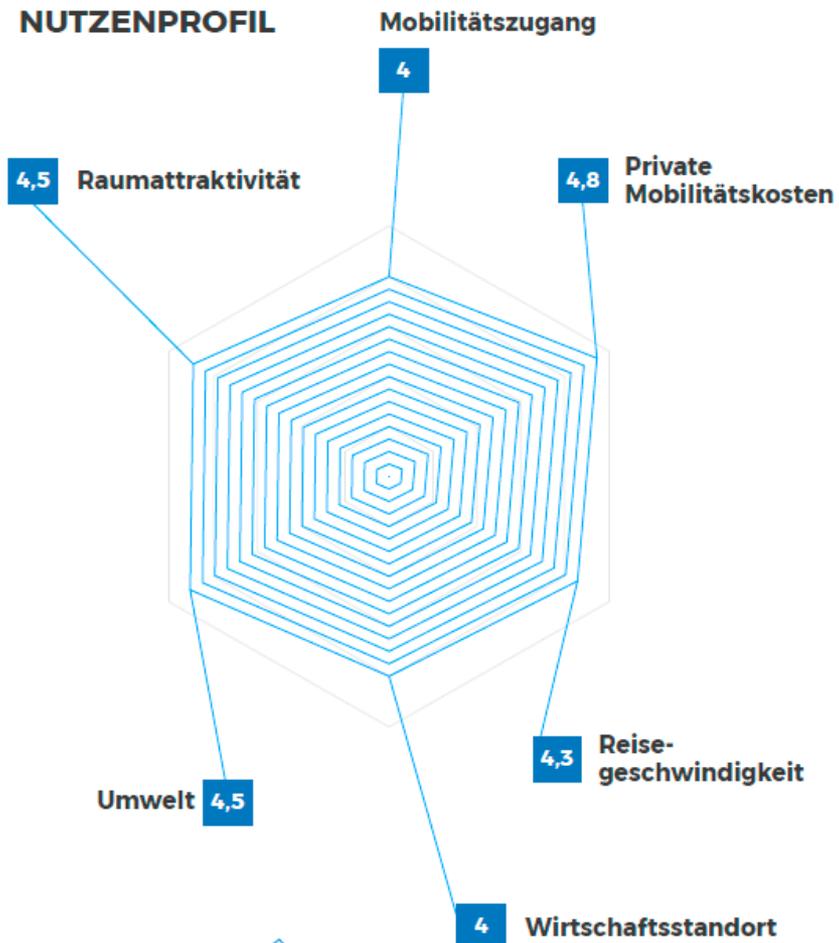


NACHHALTIGKEITS-
SZENARIO



DATENBLATT

NUTZENPROFIL



FINANZEN

Kosten in Mio. EUR p.a.	best	real	worst
Finanzieller Ausgleichsbedarf im ÖPNV	77	83	90
MIV, Rad, Fuß (Stadthaushalt)	52	56	60
Summe Kosten	129	139	150

Deckung in Mio. EUR p.a.	best	real	worst
Stadtholding	-45	-45	-45
Stadthaushalt für ÖPNV	-2	-2	-2
Verkehrshaushalt (heute)	-25	-25	-25
zusätzliche Fördermittel	-11	-10	-9
Parkraummanagement	-40	-25	-10
alternative Finanzierungsformen			
Delta	18	43	68

SYSTEMISCHE ATTRAKTIVITÄT





FAHRRADSTADT-SZENARIO



WORUM GEHT ES?

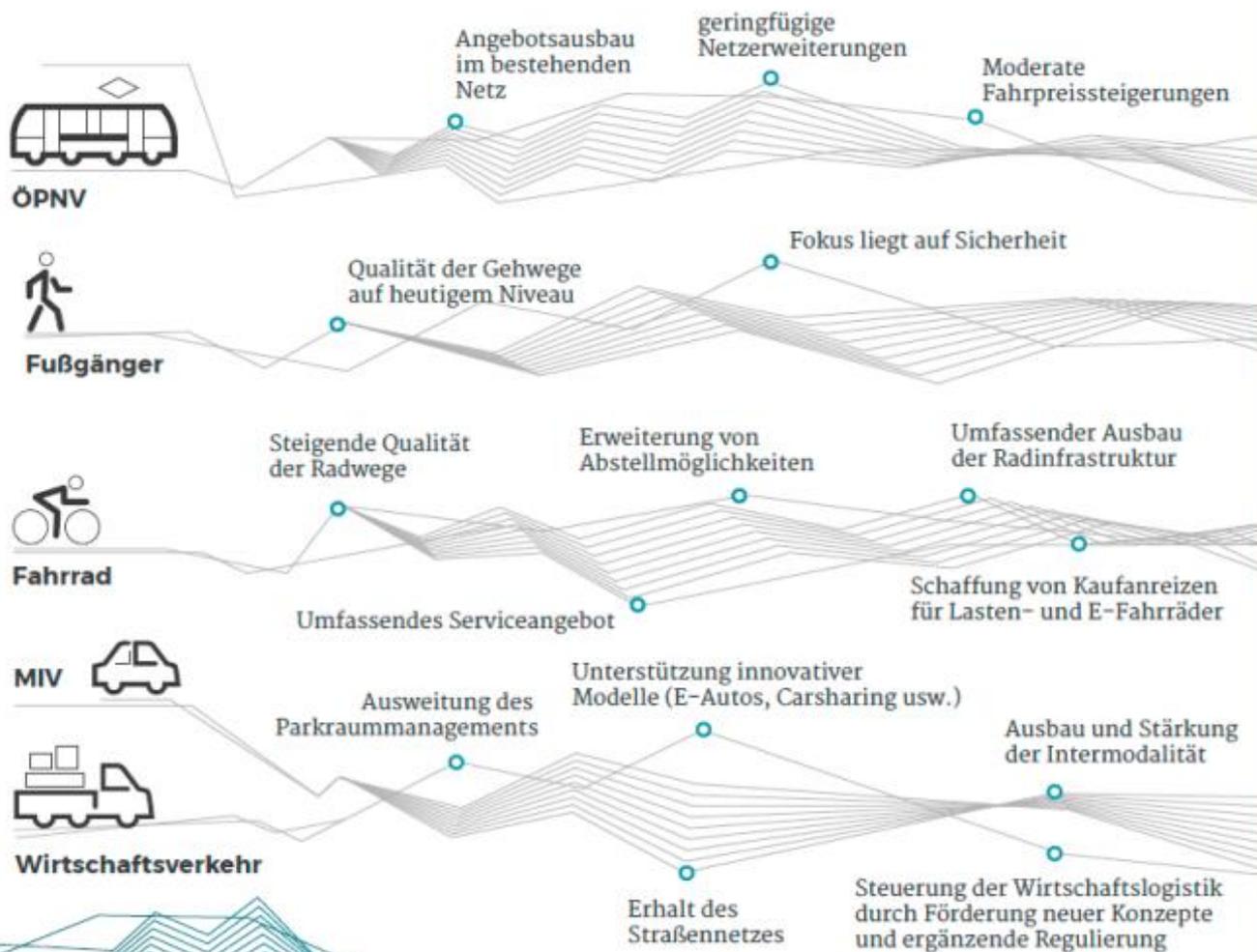
Grundgedanke: Förderung des Umweltverbundes bei Fokussierung auf den Radverkehr

Das verkehrspolitische Ziel des Fahrradstadt-Szenarios ist die Förderung des Radverkehrs. So wird das durch die wachsende Bevölkerungszahl steigende Verkehrsaufkommen im Umweltverbund abgebildet, wobei die individuelle Mobilität mit dem Fahrrad im Vordergrund steht. Um die Radnutzung zu erhöhen, wird bevorzugt in ein durchgängiges, ganzjährig nutzbares Radverkehrsnetz investiert. Auch der ÖPNV gewinnt als Rückgrat des Umweltverbundes weiter an Bedeutung.





SZENARIO FÜR DIE EINZELNEN VERKEHRSMITTEL



- Auslastung im ÖPNV steigt leicht
- Attraktivität des städtischen Raums wird erhöht
- Durchschnittsgeschwindigkeit im MIV und ÖPNV sinkt leicht
- Einhaltung der Grenzwerte bei NO₂ sehr wahrscheinlich, höchste CO₂-Einsparung, leisestes Szenario
- Straßenraumaufteilung zu Gunsten des Radverkehrs
- Zeit für Arbeitswege bleibt weitgehend konstant
- Zunahme des Parksuchverkehrs, Parkplatzanzahl verringert sich
- Wirtschaftsverkehr / Anlieferung auf heutigem Geschwindigkeitsniveau
- Steigender öffentlicher Finanzierungsaufwand im ÖPNV

SZENARIOINHALT

FOLGEN

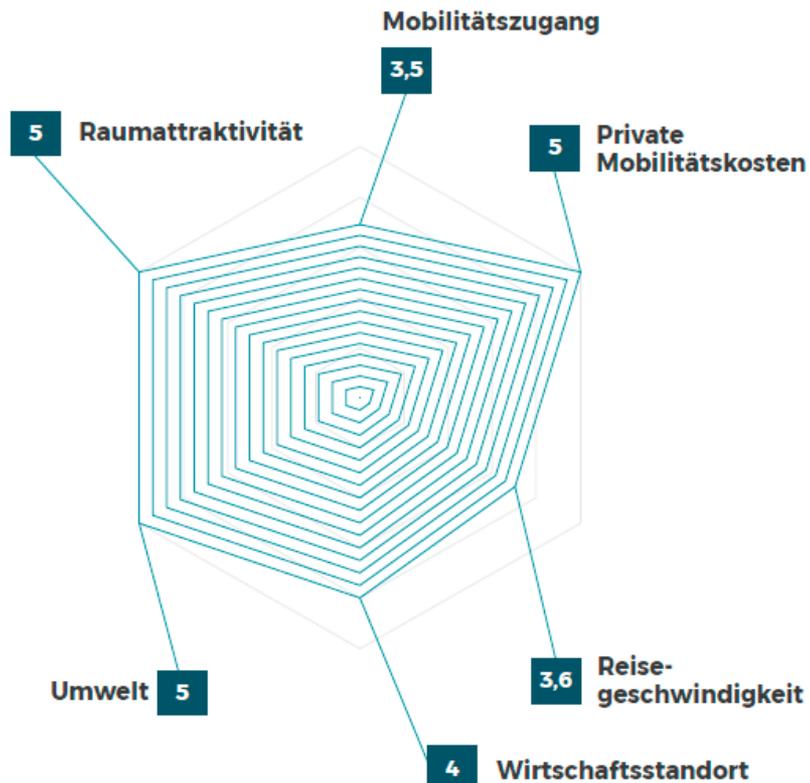


FAHRRADSTADT-
SZENARIO



DATENBLATT

NUTZENPROFIL

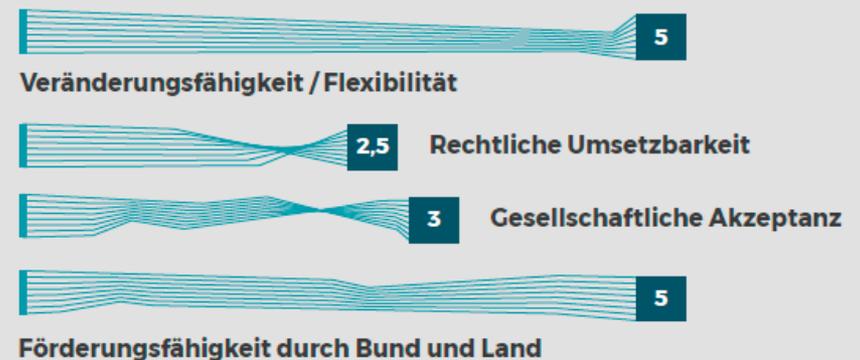


FINANZEN

Kosten in Mio. EUR p.a.	best	real	worst
Finanzieller Ausgleichsbedarf im ÖPNV	72	76	80
MIV, Rad, Fuß (Stadthaushalt)	49	52	54
Summe Kosten	121	128	134

Deckung in Mio. EUR p.a.	best	real	worst
Stadtholding	-45	-45	-45
Stadthaushalt für ÖPNV	-2	-2	-2
Verkehrshaushalt (heute)	-25	-25	-25
zusätzliche Fördermittel	-4	-3	-2
Parkraummanagement	-40	-25	-10
alternative Finanzierungsformen			
Delta	5	28	50

SYSTEMISCHE ATTRAKTIVITÄT





ÖPNV-VORRANG-SZENARIO



WORUM GEHT ES?

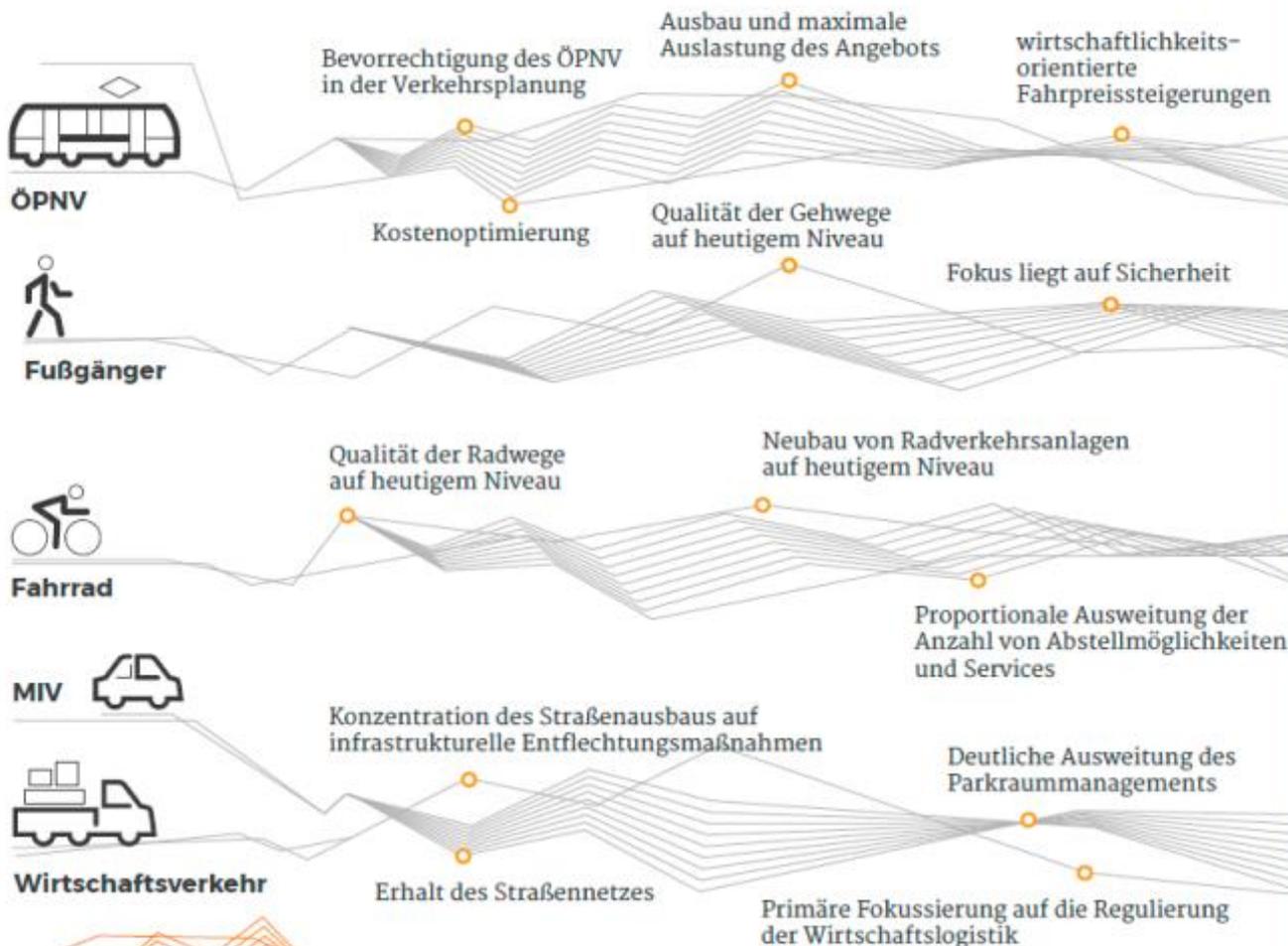
Grundgedanke: Politisch gestützte, wirtschaftlichkeitsorientierte ÖPNV-Kundengewinnung

Dieses Szenario ist daran ausgerichtet, die Klimaschutzziele der Stadt durch das verkehrspolitische Bevorzugen des ÖPNV zu erreichen. Die ÖPNV-Nachfrage wird in diesem Szenario maximiert, weil der Nahverkehr im Mittelpunkt der verkehrspolitischen Entscheidungen steht. Der Angebotsausbau im ÖPNV geschieht wirtschaftlich, während die Höhe und Struktur der Ausgaben im Verkehr weitestgehend bestehen bleiben.





SZENARIO FÜR DIE EINZELNEN VERKEHRSMITTEL



- Auslastung im ÖPNV steigt sehr stark
- Attraktivität des städtischen Raumes wird erhöht
- Durchschnittsgeschwindigkeit im ÖPNV sinkt leicht, im MIV sinkt sie stark
- Grenzwerteinhaltung bei NO₂ kritisch, hoher CO₂-Ausstoß, lautes Szenario
- Straßenraumaufteilung zu Gunsten des ÖPNV
- Arbeitswege dauern etwas länger
- Keine Ausweitung des Parksuchverkehrs, Parkplatzanzahl bleibt weitestgehend konstant
- Langsamer Wirtschaftsverkehr / Anlieferung fast auf heutigem Geschwindigkeitsniveau
- Steigender öffentlicher Finanzierungsaufwand im ÖPNV

SZENARIOINHALT

FOLGEN



ÖPNV-VORRANG-SZENARIO



DATENBLATT

NUTZENPROFIL



FINANZEN

Kosten in Mio. EUR p.a.	best	real	worst
Finanzieller Ausgleichsbedarf im ÖPNV	54	57	60
MIV, Rad, Fuß (Stadthaushalt)	46	48	51
Summe Kosten	100	105	111

Deckung in Mio. EUR p.a.	best	real	worst
Stadtholding	-45	-45	-45
Stadthaushalt für ÖPNV	-2	-2	-2
Verkehrshaushalt (heute)	-25	-25	-25
zusätzliche Fördermittel	-4	-4	-4
Parkraummanagement	-55	-34	-12
alternative Finanzierungsformen			
Delta	-27	0	27

SYSTEMISCHE ATTRAKTIVITÄT





GEMEINSCHAFTS-SZENARIO



WORUM GEHT ES?

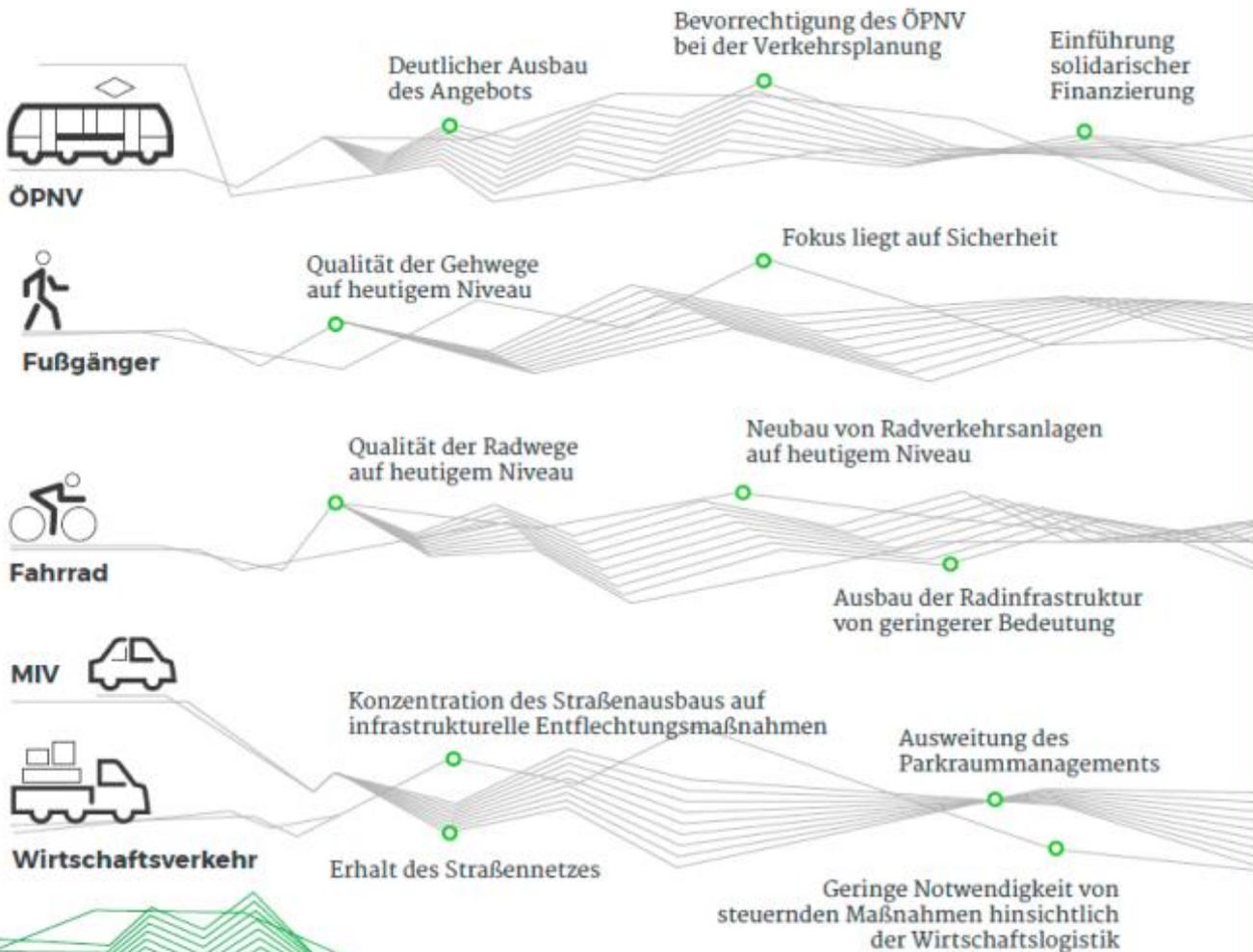
Grundgedanke: solidarisch finanzierte ÖPNV-Vollversorgung

Dieses Szenario beschreibt die Option, ein hochattraktives, stark ausgebautes ÖPNV-Angebot zu schaffen, das gemeinschaftlich finanziert wird. Der ÖPNV wird politisch aktiv und vorrangig gefördert und das Angebot unter dem angestrebten Ziel einer umfassenden ÖPNV-Versorgung für alle Leipzigerinnen und Leipziger ausgebaut. Der Finanzierungsbedarf wird verstärkt durch eine solidarische Abgabe der von der Versorgung Profitierenden im ÖPNV-Gebiet gedeckt.





SZENARIO FÜR DIE EINZELNEN VERKEHRSMITTEL



- Auslastung des ÖPNV steigt
- Attraktivität des städtischen Raumes steigt
- Durchschnittsgeschwindigkeit im ÖPNV und MIV bleibt konstant
- Einhaltung der Grenzwerte bei NO₂ wahrscheinlich, CO₂-Einsparung, laies Szenario
- Straßenraumaufteilung zu Gunsten des ÖPNV
- Zeit für Arbeitswege bleibt konstant
- Keine Ausweitung des Parksuchverkehrs, Parkplatzanzahl bleibt weitestgehend konstant
- Wirtschaftsverkehr / Anlieferung auf heutigem Geschwindigkeitsniveau
- Sehr stark steigender öffentlicher Finanzierungsaufwand im ÖPNV

• SZENARIOINHALT

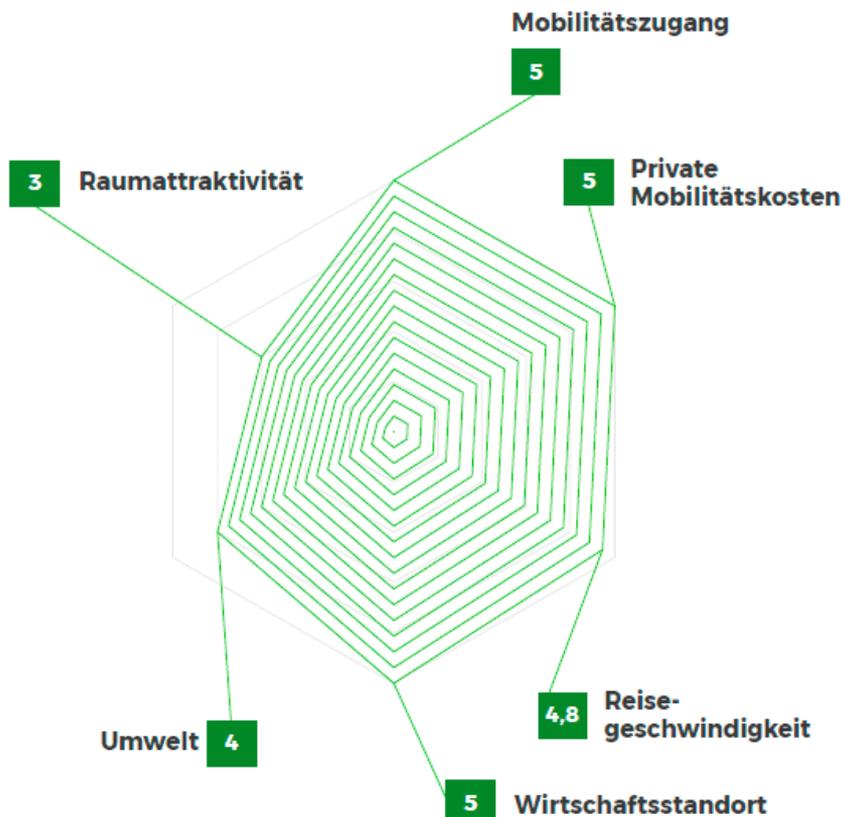
• FOLGEN



GEMEINSCHAFTS-
SZENARIO

DATENBLATT

NUTZENPROFIL



FINANZEN

Kosten in Mio. EUR p.a.	best	real	worst
Finanzieller Ausgleichsbedarf im ÖPNV	127	141	155**
MIV, Rad, Fuß (Stadthaushalt)	47	52	58
Summe Kosten	174	193	213

Deckung in Mio. EUR p.a.	best	real	worst
Stadtholding	-45	-45	-45
Stadthaushalt für ÖPNV	-2	-2	-2
Verkehrshaushalt (heute)	-25	-25	-25
zusätzliche Fördermittel			
Parkraummanagement	-25	-17	-8
alternative Finanzierungsformen	-100	-55	-10
Delta	-23	50	124

** Tunnellösung enthält 90% Förderung

SYSTEMISCHE ATTRAKTIVITÄT

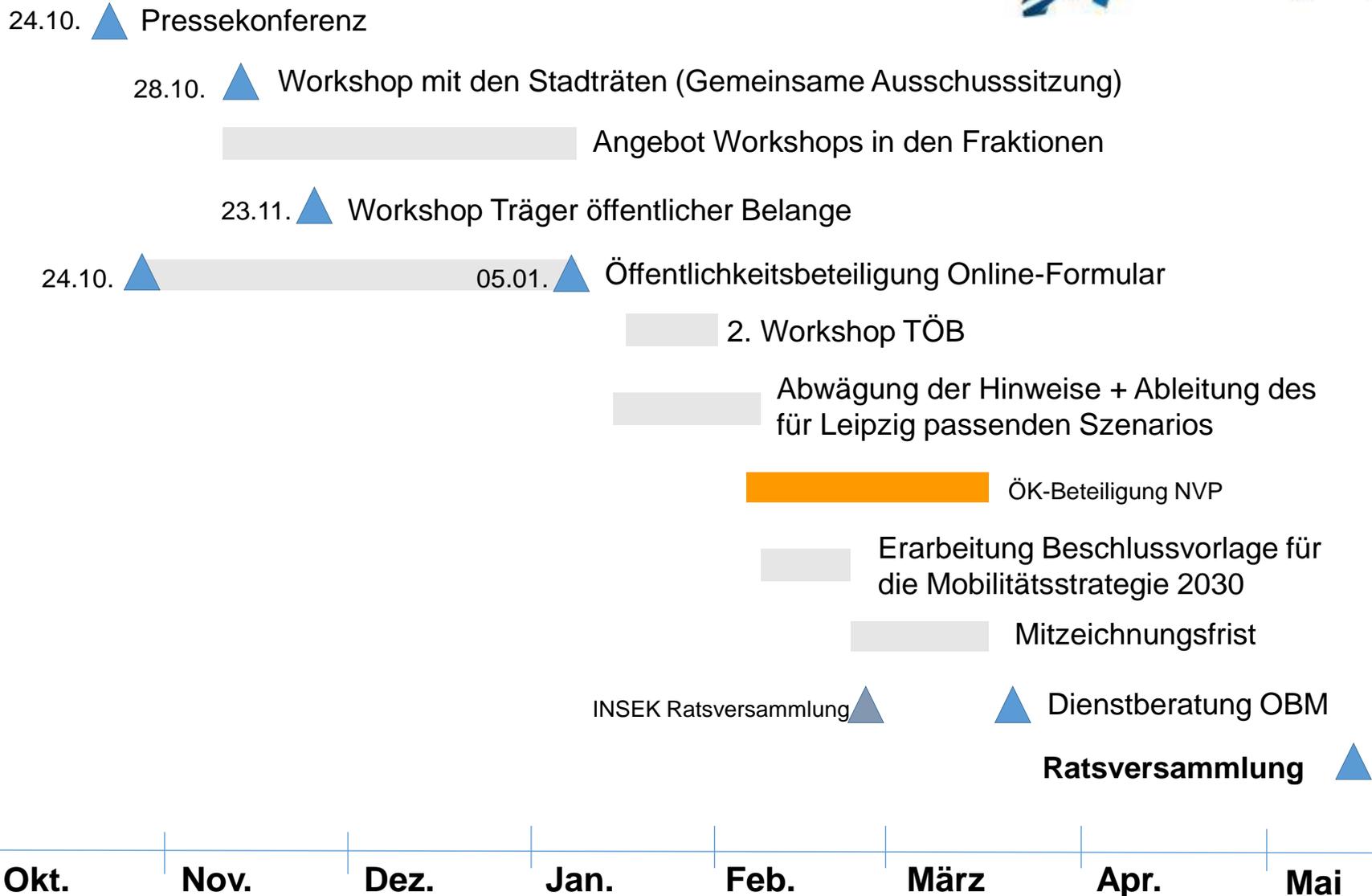
1 Veränderungsfähigkeit / Flexibilität

1 Rechtliche Umsetzbarkeit

1 Gesellschaftliche Akzeptanz

3 Förderungsfähigkeit durch Bund und Land

Zeitplan - Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig



Auswirkungen auf das Umland

Lassen Sie uns darüber am Nachmittag diskutieren!

- SPNV
- ÖPNV
- Radverkehr
- Mobilitätsmanagement
- P+R, B+R, Fahrradmitnahme





Leipzig 2030
Stadtentwicklungskonzept

**Danke für die
Aufmerksamkeit!**





Leipzig 20
Stadtentwicklungskorridor



Stadt Leipzig

Verkehrs- und Tiefbauamt

04092 Leipzig

Tel.: +49 (341) 123-7641

Fax.: +49 (341) 123-7642

www.leipzig.de

