



Stadt Leipzig

Verkehrsentwicklungsplanung unter besonderer Bürgerbeteiligung

-

Bürgerwettbewerb „Ideen für den Stadtverkehr“

**Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung heute
Dipl.-Ing. Torben Heinemann,
Verkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Leipzig**

Datum: 15.10.2012



Leipzig – Stadt des Handels, der Kultur und des Verkehrs



Leipzig – Lage, Zahlen und Fakten (Stand 30.03.2012)



Einwohner **533.374**
(in 2011 plus ca. 9.000 Ew)

Fläche **29.760 ha**

Straßennetz **1.761 km**

Kfz-Bestand **226.527**

Tramnetz **146 km**

Linienanzahl **14**

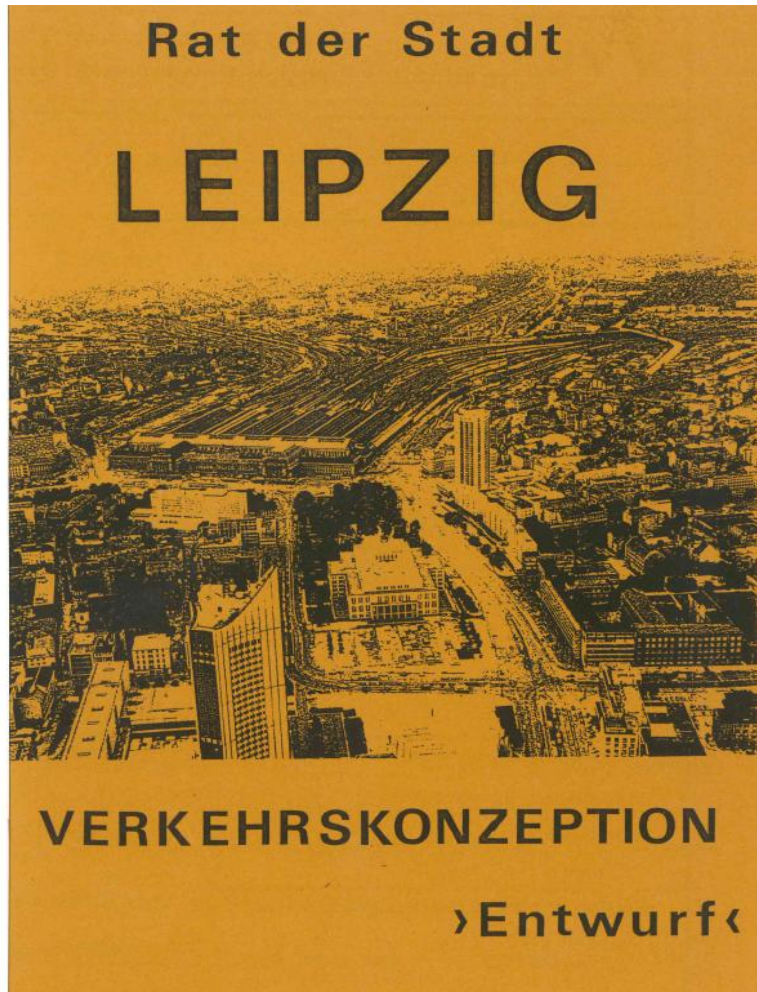
Straßennetzplan 1990



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



Verkehrspolitische Leitlinien für Leipzig 1992



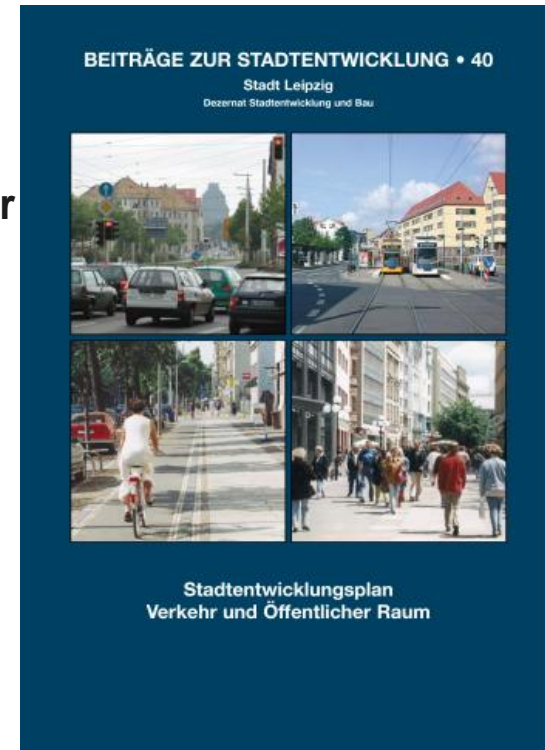
- Leipzig als künftige Handels- und Wirtschaftsmetropole von europäischem Rang
- Integriertes Verkehrssystem
- Leipzig als Oberzentrum
- Verbesserung der Lebensbedingungen
- Erhöhung der Identität der Bürger mit der Stadt
- Erhaltung der einmaligen, kulturhistorischen und baukulturell wertvollen Bausubstanz und Schonung der Naturräume
- Priorität des ÖPNV, des Fußgänger- und Radverkehrs als „Stadt der kurzen Wege“
- Prinzip der „Verkehrsvermeidung“ durch Erhaltung und Förderung der polyzentralen Stadtstruktur
- Ausbau der Nutzungsmischung, Förderung der Siedlungsentwicklung an den Achsen schienengebundener Verkehrsmittel

Stadtentwicklungsplan „Verkehr und öffentlicher Raum“ 2003

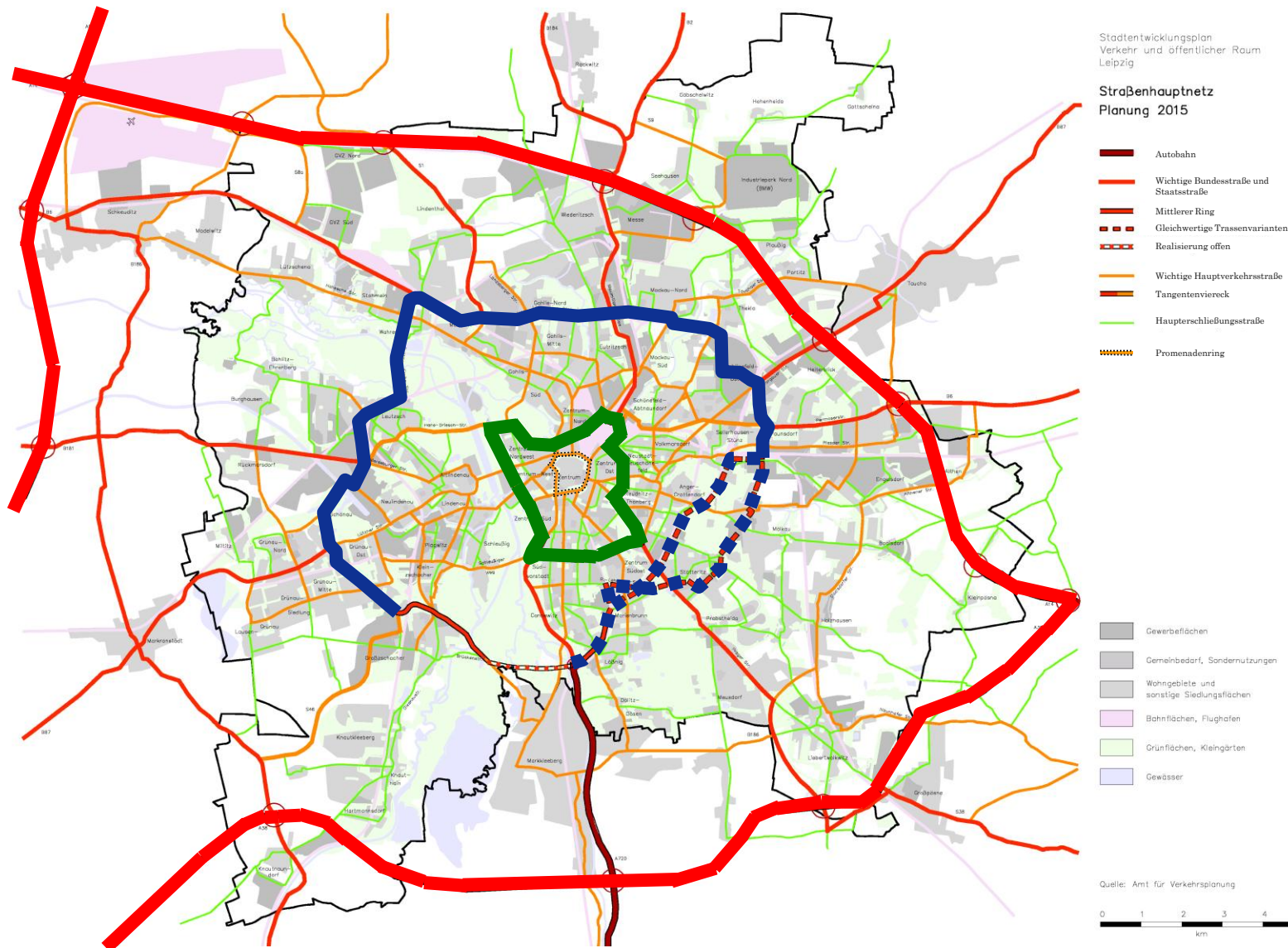


13 Schwerpunktthemen:

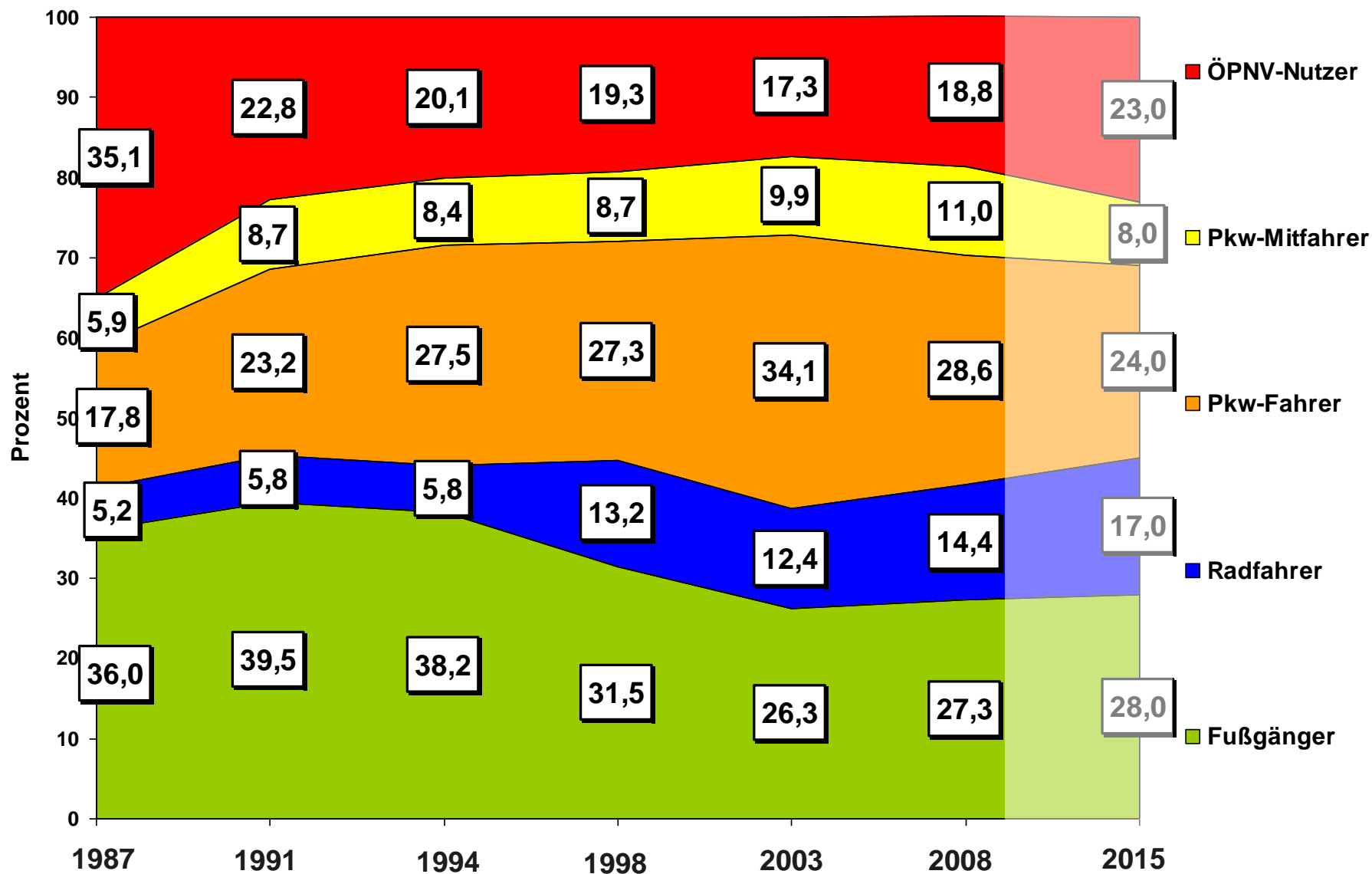
- Allgemeine Planungsgrundsätze
- Entwicklung einer verkehrssparsamen Stadtstruktur
- Leipzig im übergeordneten Verkehrsnetz
- Motorisierter Individualverkehr
- Öffentlicher Nahverkehr
- Wirtschaftsverkehr
- Fußgängerverkehr
- Radverkehr
- Besondere Mobilitätsbedürfnisse
- Verkehrsmanagement
- Öffentlicher Raum
- Auswirkungen des Verkehrs auf Stadt und Umwelt
- Verkehrsplanung als Prozess



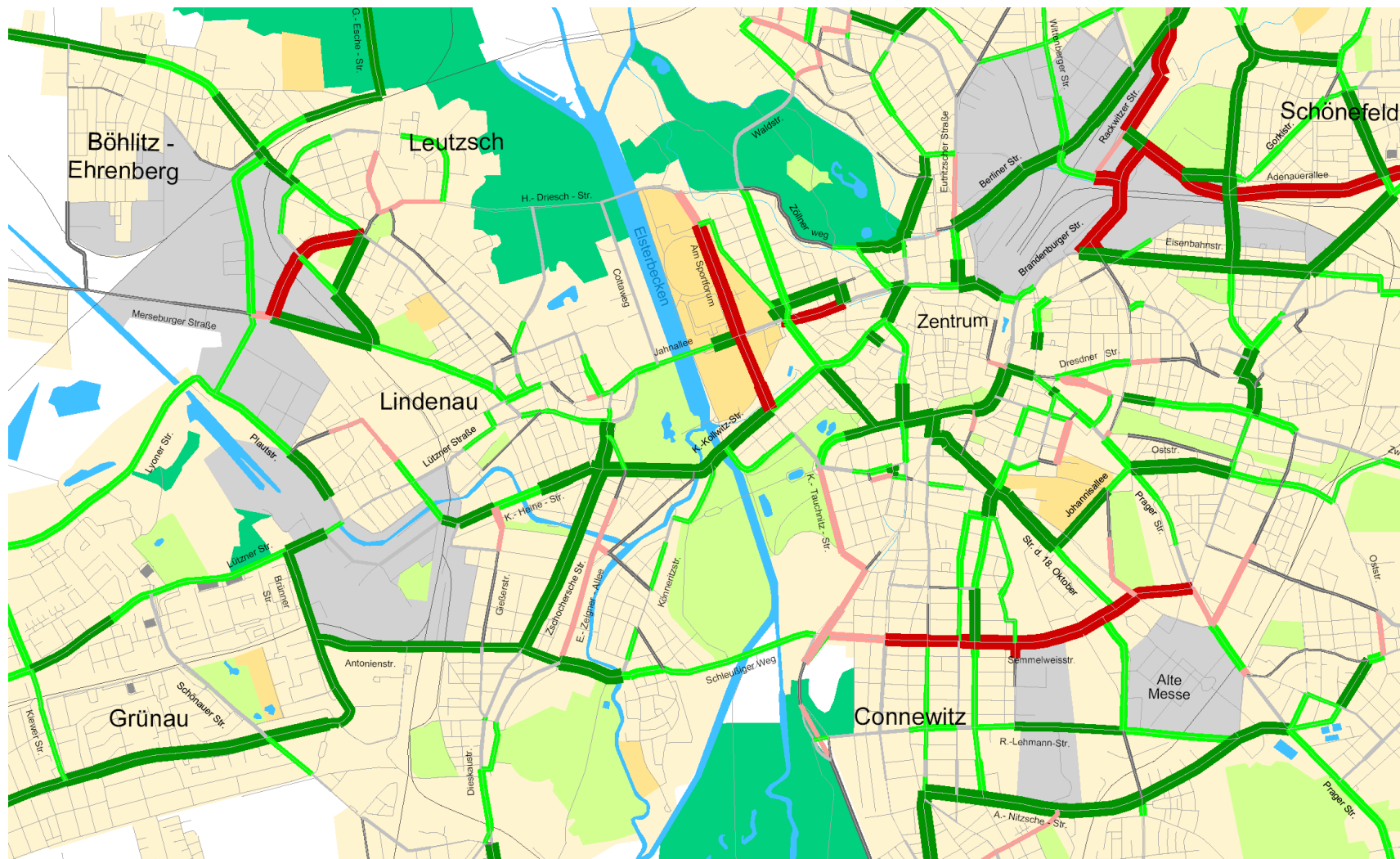
Motorisierter Individualverkehr – das Straßennetz stadtverträglich ausbauen



Modalsplit der Stadt Leipzig



Motorisierter Individualverkehr – Vergleich 2003/2011



Reduzierung
> 5.000 Kfz/d



Reduzierung
5.000 - 2.000 Kfz/d



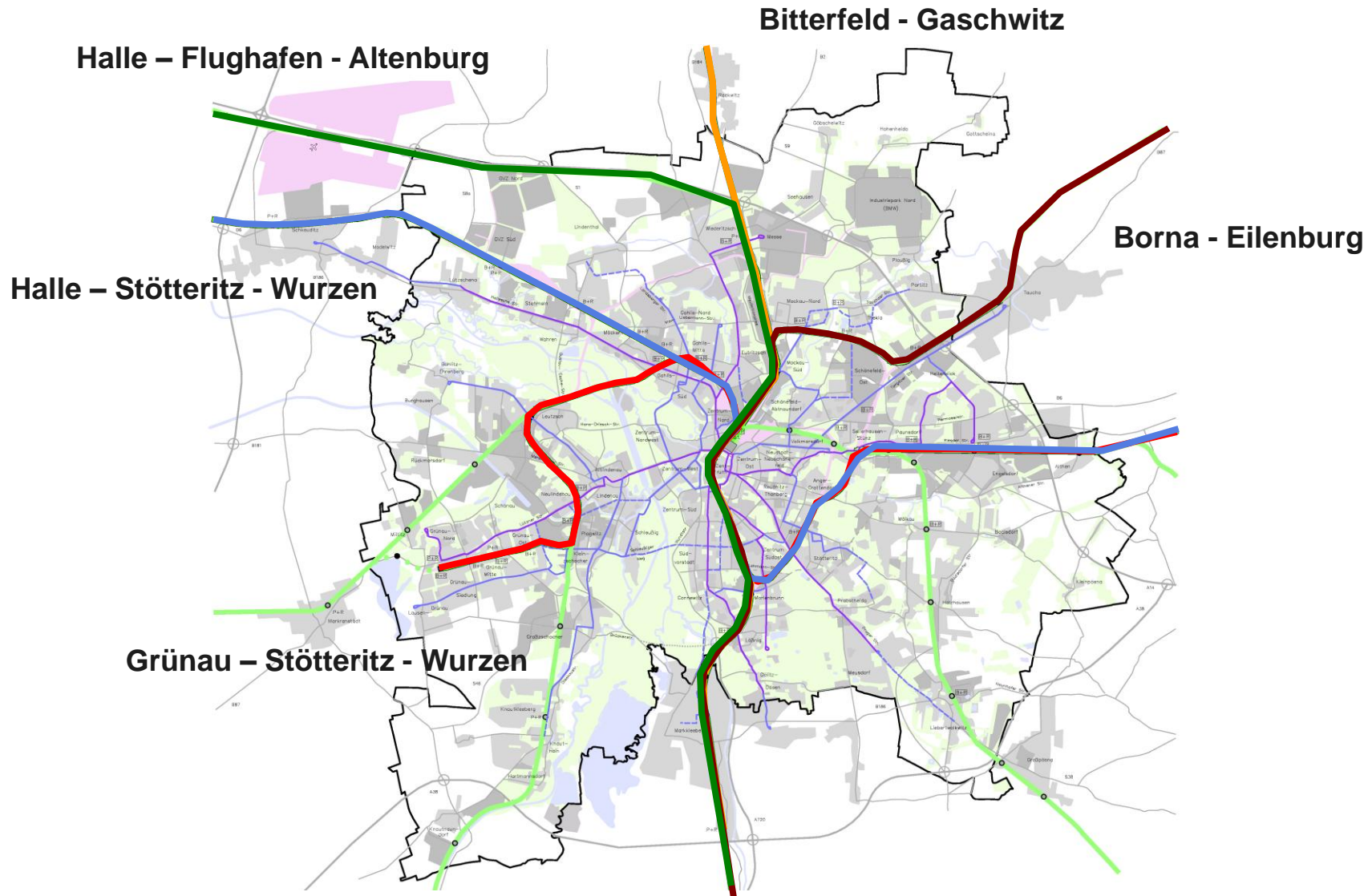
geringe Veränderung



Erhöhung
2.000 – 5.000 Kfz/d



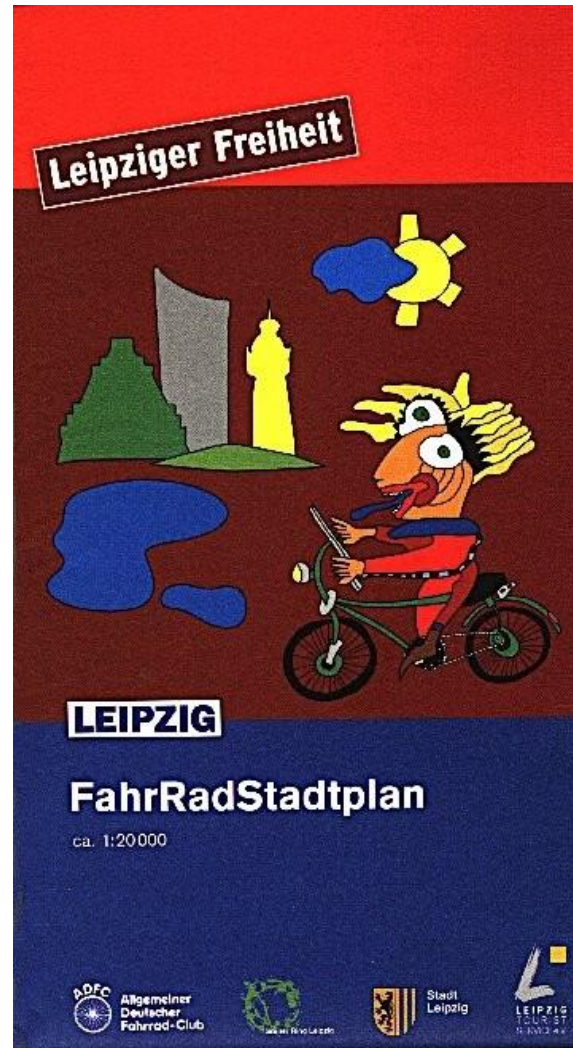
Erhöhung
> 5.000 Kfz/d



Radverkehr – kostengünstig, gesund und umweltschonend

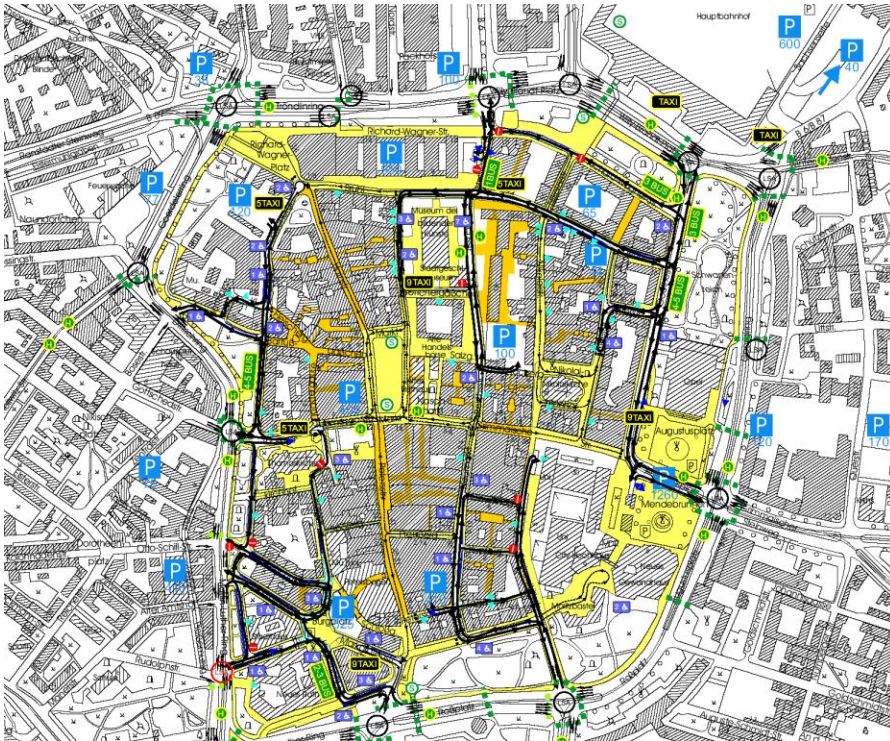


In Leipzig wurde das Radwegenetz seit 2003 um rund 200 km auf über 392 km erweitert.



Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr hat sich zwischen 2003 von 12,4 % bis 2008 auf 14,4 % erhöht.

Autoarme Innenstadt



Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans „Verkehr & öffentlicher Raum“



Im Ergebnis der Diskussionen zu einem ganzheitlichen Verkehrskonzept zu Beginn des Jahres 2011 soll der Stadtentwicklungsplan „Verkehr und öffentlicher Raum“ fortgeschrieben werden.

Zeitplan:

- 2011 Analyse
- 2012 Auftakt
- 2013 Konzept
- 2014 Beschluss des Stadtrates



Intensiver Abstimmungsprozess unter Beteiligung der Bürger, Wissenschaft und Politik:

- Bildung „Runder Tisch“ mit externem Moderator
- Bürgerwettbewerb
- Meinungsbilder, Thesen erfragen
- Vorschläge, Hinweise diskutieren
- Fachgutachten erstellen

Teilnehmer am Runden Tisch:

- Stadtratsfraktionen
- Interessengruppen (ADAC, ADFC, Bündnis "Bürger für umweltfr. Mobilität in Leipzig", Deutsche Bahn, FUSS e.V., Handwerkskammer, IHK, Leipzig Kollektiv, LVB, MDV, Polizei, Ökolöwe, Stadtforum, Taxigewerbe, VCD)
- Fachgutachter, Gesamtgutachter
- Verwaltung (Verkehrs- und Tiefbauamt, Stadtplanungsamt, Amt für Umweltschutz, Beauftragte für Menschen mit Behinderungen, Beauftragte für Senioren)



Diskussion zum Inhalt und den Prioritäten der Fortschreibung:

- z. B.
- Entwicklung des Modalsplits
 - Vorgabe für die zu erzielende CO₂ – Reduzierung
 - Weg zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben an die Luftqualität und zum Lärmschutz
 - Förderung autounabhängiger Mobilität
 - Mobilitätssicherung als Ausdruck der Lebensqualität
 - Aufbau eines verkehrsmittelübergreifenden Mobilitäts- und Verkehrsmanagementsystems
 - Barrierefreiheit
 - E-Mobilität
 - Car-Sharing
 - Mobilitätsmanagement
 - Parkraummanagement
 - Instandhaltung der Infrastruktur
 - Veranstaltungsverkehr
 - touristischer Verkehr
 - Fußgängerverkehr
 - LSA-Steuerung (Grüne Welle, ÖPNV-Bevorrechtigung, Wartezeiten Fußgänger)
 - Umweltstandards (Luft, Lärm)
 - P&R-System
 - B&R-System, Fahrradverleihservice
 - Finanzielle Untersetzung, Kontinuität in der Finanzierung, Prioritätensetzung
 - Abstimmung mit den Investplänen von LVB, KWL
 - Einbeziehung des Umlands

- Hauptarbeitsphase des Gesamtgutachters
- Zusammenfassung der Fachgutachten mit den Schwerpunktsetzungen vom Runden Tisch und aus dem Prozess der Bürgerbeteiligung
- Diskussion von Strategien
- Aufstellen des Handlungskonzepts (ggf. in Szenarien)
- Ableiten von Maßnahmen
- Prioritätensetzung



- Zum Start der Entscheidungsphase - Entwurf des neuen STEP VöR in 1. Lesung in der DB OBM
- Bestätigung für den Beteiligungsprozess
- Beteiligung der Bürger, der Träger öffentlicher Belange und der bislang nicht einbezogenen Teile der Verwaltung
- Anschließend die Abwägung der Hinweise und die Erstellung der Vorlage für den Stadtrat



Beschlussfassung -
Frühjahr 2014

Prozesssteuerung Fortschreibung STEP VöR



LEIPZIGER
BÜRGERWETTBEWERB



IDEEN FÜR DEN STADTVERKEHR

GESUCHT WERDEN BIS ZUM 31. OKTOBER 2012

innovative Verkehrsideen und Konzepte für den Leipziger Stadtverkehr der Zukunft und für die Gestaltung und Nutzung der Straßen und Plätze.

NUTZEN SIE DIE MÖGLICHKEIT

gemeinsam mit der Stadt Leipzig die Erstellung des neuen Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum in einer neuen Qualität umzusetzen – erstmals in dieser Form der Bürgerbeteiligung.

MACHEN SIE MIT,

ob Privatperson, Verein, Bürgerinitiative, Interessensgemeinschaft oder Institution, Studierende oder Schulklassen.

Ziele des Bürgerwettbewerbs

- innovatives, kooperatives und mehrstufiges Verfahren
- Berücksichtigung verschiedener Zielgruppen
- Stärkung der Identifikation von Bürgern und Interessengruppen mit Lebensraum
- Erhöhung der Akzeptanz, Vermeidung von Verzögerungen und Kosten
- Aufbau auf Erfahrungen aus Beteiligungsverfahren Busnetzreform, Radverkehrsentwicklungsplan, Lärmaktionsplan und Luftreinhalteplan
- Erprobung neuer Verfahren, welche ggf. für weitere Verfahren Anwendung finden
- Bürgerwettbewerb als neues und zusätzliches Element der Beteiligung



NATIONALE
STADT
ENTWICKLUNGS
POLITIK



LEIPZIGER
BÜRGERWETTBEWERB

IDEEN

FÜR DEN
STADTVERKEHR

GESUCHT WERDEN BIS ZUM 31. OKTOBER 2012
innovative Verkehrsideen und Konzepte für den Leipziger Stadtverkehr der Zukunft
und für die Gestaltung und Nutzung der Straßen und Plätze.

NUTZEN SIE DIE MÖGLICHKEIT
gemeinsam mit der Stadt Leipzig die Erstellung des neuen Stadtentwicklungsplans Verkehr
und öffentlicher Raum in einer neuen Qualität umzusetzen – erstmals in dieser Form
der Bürgerbeteiligung.

MACHEN SIE MIT,
ob Privatperson, Verein, Bürgerinitiative, Interessensgemeinschaft oder Institution,
Studierende oder Schulklassen.



MEHR INFORMATIONEN UND ANMELDEFORMULAR UNTER
www.leipzig.de/verkehrsplanung



Stadt Leipzig

Leipziger Bürgerwettbewerb „Ideen für den Stadtverkehr“

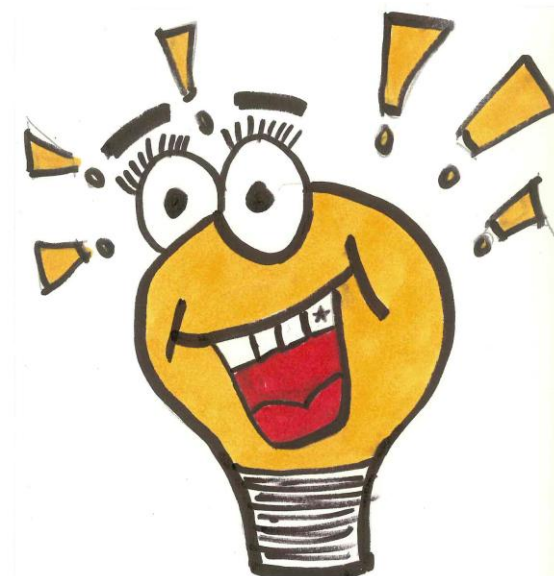


NATIONALE
STADT
ENTWICKLUNGS
POLITIK



Ideenphase 1. März – 31. Oktober 2012

- Auslobung des Bürgerwettbewerbs in drei Kategorien:
 - stadtweite Ideen und Konzepte
 - Ideen und Konzepte für Stadtteile
 - kleinteilige Ideen und Konzepte, z. B. für Wohngebiete, Schulen usw.
- breiter Aufruf zur Einreichung von Ideen und Konzepten
- begleitende vielfältige Medienarbeit
- Einreichung auf verschiedenen Wegen: Internet, Bürgerbüro, Quartiersmanagement und Magistralenmanagement
- begleitende Diskussionsreihe in der Volkshochschule
- Auswahl der Konzepte durch Jury und Anerkennung durch „Leipziger Bürgerpreis Stadtverkehr“ und Vertiefung
- Berücksichtigung aller Wettbewerbsbeiträge im weiteren Verfahren
- Keine Idee, kein Konzept soll verloren gehen



Leipziger Bürgerwettbewerb „Ideen für den Stadtverkehr“

Diskussionsreihe in der Volkshochschule

1. Dienstag, 03. April 2012: **Möglichkeiten und Grenzen der Verkehrsplanung**
2. Dienstag, 24. April 2012: **Welcher Verkehrsmittelmix ist in Leipzig erreichbar?**
3. Dienstag, 22. Mai 2012: **Sind die Konflikte zwischen Verkehr und Umwelt lösbar?**
4. Dienstag, 03. Juli 2012: **Thema Ihrer Wahl – Ihre Vorschläge sind erwünscht.**



Stadt Leipzig - Verkehrs- und Tiefbauamt



Leipziger Bürgerwettbewerb „Ideen für den Stadtverkehr“

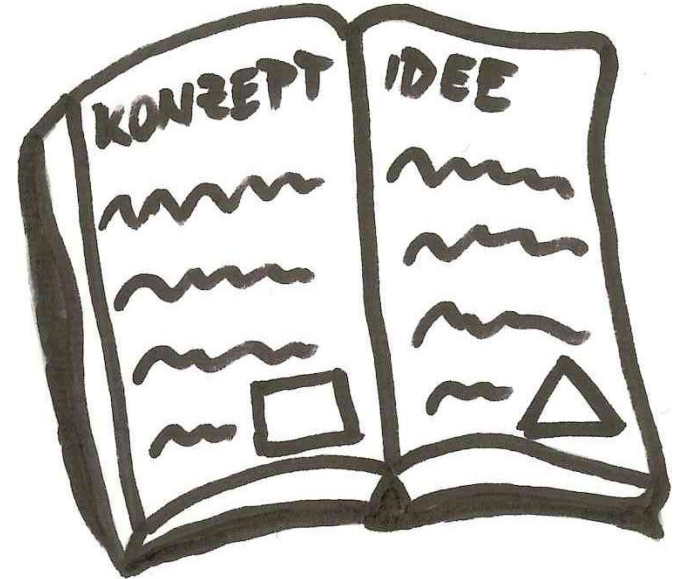


NATIONALE
STADT
ENTWICKLUNGS
POLITIK



Weiterführende Konzeptphase Januar/Februar 2013

- Vertiefung der von der Jury ausgewählten Wettbewerbsbeiträge
- Moderierte und fachlich begleitete Workshopverfahren
- Weiterentwicklung der Ideen und Konzepte
- Einbringung der weiterentwickelten Konzepte in den Runden Tisch





Terminplanung:

Wettbewerbsauslobung, Auftaktveranstaltung **8. März 2012**

Ideenphase **8. März – 31. Oktober 2012**

Begleitende Veranstaltungsreihe in VHS **14., 17., 21., 27. KW**

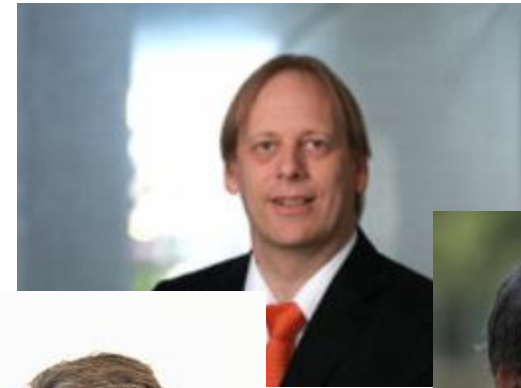
Einreichung der Wettbewerbsbeiträge, Begutachtung durch Jury
Auswahl von je 3 Anerkennungen in 3 Kategorien **29. November 2012**

Konzeptphase **Januar/Februar 2013**

Moderierte und fachlich begleitete Workshops zur Vertiefung der Beiträge

Einbringung der vertieften Konzepte in den Runden Tisch **9. März 2013**

Fachgutachter



1. Potenziale für alternative Mobilitätsmaßnahmen bzw. Antriebsformen (Elektromobilität) in Leipzig
- 2a) Chancen für Mobilitätsmanagement in Leipzig
- 2b) Bedeutung des Güter- und Wirtschaftsverkehrs im Ballungsraum Leipzig, Auswirkungen auf den innerörtlichen Verkehr in Leipzig
3. Finanzierung der Verkehrssysteme im ÖPNV - Wege zur Nutzerfinanzierung oder Bürgerticket?
4. Neue Attraktivität: Entschleunigen des Verkehrs – Welche Rolle spielt der Fußgängerverkehr in Leipzig zu Zeiten des demographischen Wandels
5. Welche Rolle spielen zukünftige Höchstgeschwindigkeiten für die einzelnen Verkehrsträger in Leipzig?
6. Zukünftige Herausforderungen des Umwelt- und Gesundheitsschutzes an die Verkehrsentwicklung
7. Zukunftsfähigkeit des Tangenten- und Ringkonzeptes Verkehrsbündelung zum Schutz der Wohngebiete und die Bedeutung des Promenadenrings
8. Integrierte Stadtentwicklung zur Verkehrsvermeidung und Förderung nachhaltiger Mobilität
9. Lebensraum Straße - Chancen einer integrierten Straßenraumplanung für die Stadterneuerung in Leipzig



Stadt Leipzig

Verkehrs- und Tiefbauamt

04092 Leipzig

Tel.: +49 (341) 123-7641

Fax.: +49 (341) 123-7642

www.leipzig.de



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



Prof. Dr.-Ing. Felix Huber, Bergische Universität Wuppertal,
Prof. Dr.-Ing. Ulrike Reutter, Technische Universität Kaiserslautern

Fragen an die Gutachter:

- Welche Verkehrsmittel nutzen wir 2025 in Leipzig? Welche Rolle kommt zukünftig Carsharing, Autoverleihsystemen (car2go, BMW drive now, Peugeot Mù...) und Mitfahrbörsen zu?
- Wie werden sich der Fuß- und Radverkehr vor dem Hintergrund der zu erwartenden Mobilitätskostenexplosionen (Kraftstoffe/Ticketpreise ÖPNV/SPNV...) entwickeln?
- Auswirkungen auf die Umwelt, Zeitbudget, Mobilitätskosten, Flächeninanspruchnahme?
- Chancen für andere Antriebsformen: Elektromobilität, Erdgas, Flüssiggas (LPG), Wasserstoff.
- Welche Rolle spielen Pedelecs?
- Was bedeuten Herausforderungen des Klimaschutzes im Verkehrsbereich?
- Sind die drei „V“ noch aktuell: Verlagern, Vermeiden, Verträglicher?



2a) Chancen für Mobilitätsmanagement in Leipzig



Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz, Technische Universität Hamburg-Harburg

Fragen an den Gutachter:

- Welchen Verkehr will man/sollte man verlagern?
- Welche Reiseketten haben Zukunft in Abhängigkeit von den zukünftigen Mobilitätskosten/Reisezeiten?
- Mobilitätsmanagement, -beratung und bildung: Was sind die Aufgaben der Verwaltung?
- Effizientere Nutzung der Verkehrsmittel und Verkehrsinfrastruktur?
- Wie beeinflusst die Weiterentwicklung der Informationswelt die Mobilität der Zukunft?
- Welchen Umfang (Verkehrsarten) beinhaltet gleiche Mobilitätsteilhabe für alle?
- Welche Chancen hat Push and Pull? Welche Maßnahmen sind zugleich sinn- und wirkungsvoll?
- Wie können Fragen der Fortbewegung mit Fragen der Aufenthaltsqualität im Wohnquartier in Einklang gebracht werden? (Zielgruppen: Haushalte mit Kindern, Senioren, behinderte Menschen)
- Welche Rolle spielt der Freizeitverkehr und wo besteht hier Handlungsbedarf?
- Brauchen wir einen Beauftragten für nachhaltige Mobilität oder besser einen Fuß- und einen Radverkehrsbeauftragten?
- Welchen Personal- und Ressourceneinsatz muss die Verwaltung absichern?



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



Univ.-Prof. Dr.-Ing. Heike Flämig, Technische Universität Hamburg-Harburg

Fragen an die Gutachterin:

- Wieso kommen Güter im Lkw? Rolle des Lieferns, Ver- und Entsorgens für unser Wirtschaftssystem. Was ändert sich in den nächsten Jahren?
- Gibt es dauerhaft selbsttragende innovative Konzepte zur Anbindung von innerstädtischen Gewerbe- und Handelsstandorten?
- Was unterstützt „schnelle Logistik“ (z. B. vom BioCity Campus zum Flughafen)? Was stärkt den Logistikstandort Leipzig?
- Wirtschaftsverkehr auf kurzen/schnellen/direkten/staufreien Wegen? Wie rechnet ein Logistiker? Anrechnung der Lasten auf den Wirtschaftsverkehr: Gerech oder wirtschaftsfeindlich?
- Entwicklungspotenziale Leipzigs als Logistikknoten in Europa oder Mitteldeutschland. Wie groß sind die Chancen einer Minderung des Wirtschaftsverkehrs durch die Regionalisierung der Märkte?
- Was machen Giga-Liner mit der Stadt? Ein Lkw-Kilometer entspricht der gleichen Schadwirkung auf der Straße wie 10.000 Pkw-Kilometer. Oder waren es 100.000 Pkw-Kilometer?
- Wie groß sind die Potenziale der „Schiene“, von elektrogestützter Mobilität und von Lastenfahrrädern sowie die Verknüpfungspotenziale Schiene/Straße/Luft beim Wirtschaftsverkehr?



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



Prof. Heiner Monheim, Universität Trier

Fragen an den Gutachter:

- Welchen Wert hat der öffentliche Personennahverkehr?
- Was kostet uns der ÖPNV tatsächlich? Kostenverhältnis MIV, ÖPNV und Rad? Gegenrechnung derzeitiger ÖPNV-Kosten zum kostenlosen ÖPNV (Wegfall Personal, Fahrscheinautomaten, Kontrolleure, Verminderung der Straßeninfrastruktur, externe Kosten MIV...)
- Wie kann der ÖPNV zukunftssicher finanziert werden?
- Wer zahlt und wer profitiert heute/zukünftig vom ÖPNV unter Berücksichtigung der demographischen Entwicklung?
- „Kostenloser“ ÖPNV oder „geteilte Kosten, geteiltes Leid“?
- Welche Kosten könnten beim Ausbau/Unterhalt der Straßeninfrastruktur eingespart werden, wenn der ÖPNV stärker genutzt wird?
- Was sind erste Realisierungsszenarios zur Erarbeitung eines Konzeptes?
- Welchen Personal- und Ressourceneinsatz muss die Verwaltung absichern?
- Was würde passieren, wenn ÖPNV nicht mehr gefördert wird, z. B. im Modal Split?
Welche Kosten für die öffentliche Hand entstehen dann in anderen Bereichen?



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

Andreas Schmitz, PGN Planungsgruppe Nord Kassel

Fragen an den Gutachter:

- Wie kann langsamer/entschleunigter Verkehr ein Ziel sein?
- Bedeutet mehr Fußgängerverkehr den ersten Schritt in Richtung Steinzeit oder gibt es eine Renaissance des Flanierens?
- Zu Fuß geht doch immer! Warum muss man sich um den Fußverkehr kümmern? Wann ist „zu Fuß gehen“ attraktiv? Was muss man machen, wenn man Fußverkehr stärken/ausbauen will?
- Sind die Zielgruppen des Fußverkehrs nur diejenigen, die nicht mehr oder noch nicht Auto fahren können?
- Brauchen wir einen Fußverkehrsbeauftragten und eine AG Fuß?
- Was sind erste Realisierungsszenarios zur Erarbeitung eines Konzeptes?
- Welchen Personal- und Ressourceneinsatz muss die Verwaltung absichern?



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



Prof. Dr. Bernhard Schlag, Technische Universität Dresden

Fragen an den Gutachter:

- Wieso wollen alle das Tempo 30 gefahren wird und keiner hält sich dran?
- Verkehr ist gut, aber nicht vor meiner Haustür?
- Ist eine schnelle Stadtbahn die attraktivere Straßenbahn?
Beschleunigung vs. Haltestellendichte unter Berücksichtigung von Taktzeit, Möglichkeiten der Bevorrechtigung des ÖPNV und wirtschaftlichen Aspekten der Verkehrsunternehmen.
- Bedeutet Radverkehrsförderung jeder soll so schnell fahren wie er treten kann oder brauchen wir Geschwindigkeitsbegrenzungen und Radschnellwege für Radfahrer (Pedelegs)?
- Funktioniert ein Hauptverkehrsstraßennetz mit Tempo 30 bzw. wie könnte es funktionieren oder fahren dann alle wieder durch die ampelfreien Tempo 30-Zonen/Wohngebiete?
- Höchstgeschwindigkeit vs. Reisegeschwindigkeit?
- Welche Höchstgeschwindigkeit braucht der Wirtschaftsverkehr? Ist die gesamtstädtische/abschnittsweise Anordnung von 30 km/h relevant bei den „globalen“ Reisezeiten im Wirtschaftsverkehr?
- Ist Tempo 30 auf Hauptnetzstraßen in Wohngebieten für Lkw umsetzbar (z. B. in der Nacht)?



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



Prof. Dr.-Ing. Udo J. Becker, Technische Universität Dresden,

Prof. Dr. Regine Gerike, Technische Universität München

Fragen an die Gutachter:

- Ist Umweltschutz gleich Klimaschutz? Ist das, was vor Ort gut ist, auch gut für den Rest der Welt?
- Welche Anforderungen stellen die nachfolgenden Generationen an unser heutiges Verkehrsverhalten?
- Wie leise wird der Verkehr der Zukunft? Löst E-Mobilität das Lärm-Problem?
- Welche Weichenstellungen sind erforderlich um die Mobilitätsbedürfnisse umweltverträglich zu befriedigen?
- Wie hilft uns die EU (Berücksichtigung des Weißbuchs Verkehr) bei der Lösung/Bewältigung unserer Verkehrsprobleme?
- Gibt es den gesunden Verkehrsmix im städtischen Verkehr?
- Gibt es eine Kostenwahrheit im Verkehr? Was sind externe Effekte?
- Wieso nutzen vernunftbegabte Wesen unvernünftige Verkehrsmittel?



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



Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, Bergische Universität Wuppertal

Fragen an den Gutachter:

- Ist das Tangenten-/Ringkonzept angesichts der allg. Trends (Verteuerung/Abnahme MIV, demographische Entwicklung...) bzw. der zu erwartenden Verkehrsentwicklungen noch sinnvoll/noch aktuell?
- Hat Verkehrsbündelung noch Vorrang vor einer „gerechten“ Verteilung des Verkehrs über alle Straßen im Netz? Hat Wohnen an Hauptverkehrsstraßen eine Zukunft?
- Muss der Verkehr in Hauptnetzstraßen schneller fließen, um Wohngebiete zu entlasten?
- Welche Effekte bringt die vollständige Schließung des mittleren Rings? Welcher Raum wird dem Umwelt- und Naturschutz in der Diskussion zur Vervollständigung des Ringsystems eingeräumt?
- Sollte das Verkehrskonzept der autoarmen Innenstadt auf den Bereich innerhalb des Tangentenvierecks ausgeweitet werden? Wie kann ich die Verknüpfung zwischen City und Cityrand verbessern?
- Welche Rolle spielt der Promenadenring zukünftig? Verkehrsdrehscheibe oder Erschließungsstraße?
- Welche Reserven in der Verkehrsinfrastruktur braucht eine wachsende Messestadt?



8. Integrierte Stadtentwicklung zur Verkehrsvermeidung und Förderung nachhaltiger Mobilität



Gutachternvorschlag: Prof. Martin Lanzendorf, Frankfurt

Fragen an den Gutachter:

- Welchen Beitrag kann Siedlungsstrukturentwicklung (Innenentwicklung, Nutzungsmischung, ...) zur Verkehrsreduzierung leisten?
- Wieviel Verkehr spart eine kompakte Stadtstruktur? Wo liegen dafür in Leipzig die größten Potenziale?
- Welche (Nah-)Versorgungskonzepte sind verkehrsverträglich? Wie kann eine Nahmobilität von Versorgungsstandorten organisiert werden, um Einkaufen ohne Auto zu befördern?
- Wie grenzen sich suboptimale von optimalen Schulstandorten ab?
- Welchen Beitrag kann Wohnungspolitik zu Verkehrsvermeidung und nachhaltiger Mobilität leisten?
- Wie kann Leipzig die verkehrlichen Wirkungen der Industrieentwicklung im Nordraum reduzieren?
- Welche Chancen haben autoreduzierte/autofreie Wohngebiete? Welche Anforderungen müssen gegeben sein?



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



Prof. Dr.-Ing. Hartmut H. Topp, Ingenieure für Verkehrsplanung Darmstadt

Fragen an den Gutachter:

- Welches städtebauliches Aufwertungspotential besitzen integrierte Straßenraumplanungen und welche Mindestanforderungen bestehen?
- Mit welchen Maßnahmen kann eine neue Qualität an urbaner Mobilität im Quartier erreicht werden?
- Welche positiven ökonomischen, sozialen und ökologischen Effekte im Quartier sind durch einen integrierten Stadtbahnausbau erreichbar (Bodenwert, Sanierungsstand, Einwohnerentwicklung, Einzelhandel)?
- Wie kann man die Förderkulisse aus dem Verkehrs- und Stadterneuerungsbereich optimal mit einander verzahnen um Aufwertungsprozesse in Gang zu setzen?

