

Integriertes Verkehrskonzept Leipzig – Altlindenau mit besonderem Fokus auf den Lindenauer Markt



Stadt Leipzig

Amt für Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung
in Kooperation mit Verkehrs- und Tiefbauamt

Leipzig, Juli 2015

StadtLabor
Stadt- / Regional- / Verkehrsplanung



Impressum

Auftraggeber:

Stadt Leipzig
Amt für Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung
Technisches Rathaus – Prager Straße 118 - 136, 04317 Leipzig

Auftragnehmer:

StadtLabor
Tröger + Mothes GbR
Hinrichsenstraße 3
04105 Leipzig
Tel.: 0341/ 21 11 800
www.stadtlabor.de
kontakt@stadtlabor.de

Planung, Gestaltung, Text und Pläne:

Tim Tröger, Fritjof Mothes, Kersten Oegel

Kartengrundlage:

© OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA
und selbst erstellte Grundlagen

Fotos:

StadtLabor 2015 und zusätzliche Fotos mit angegebenen Quellen
Satellitenfotos: © Stadt Leipzig, Amt für Geoinformation und Bodenordnung
(Themenstadtplan der Stadt Leipzig)

Leipzig, Juli 2015

Inhalt

Einführung	5
Gebietsbeschreibung	7
Teil 1: Analyse	9
1.0 Verkehrsnetz und Regelungen	12
1.1 Kfz-Verkehr	15
1.2 Radverkehr	19
1.3 Fußgängerverkehr	23
1.4 Wirtschafts- und Lieferverkehr	29
1.5 Ruhender Verkehr	31
1.6 Öffentlicher Verkehr	40
1.7 Unfallanalyse	43
1.8 Weitere Problembereiche	44
1.9 Händlerbefragung	45
1.10 Leipziger Bürgerwettbewerb „Ideen für den Stadtverkehr“	47
1.11 Gesamteinschätzung	48
Teil 2: Konzeption / Planung	51
2.1 Verkehrsorganisation Altlindenau	54
2.2 Verkehrsorganisation Lindenauer Markt	58
2.3 Haltestellenumgestaltung Lindenauer Markt	73
2.4 Gestaltungsmöglichkeiten Lindenauer Markt	77
2.5 Optimierung Ruhender Verkehr	86
2.6 Begleitende Maßnahmen für das Untersuchungsgebiet Altlindenau	93
Teil 3: Umsetzungsstrategie	107

Einführung

Anlass und Zielstellung

Der **Lindenauer Markt**, welcher seine heutige Gestaltung vor etwa 15 Jahren erhielt, bildet die **funktionale und ideelle Mitte des Stadtteils Lindenau**. Trotz der Umgestaltung des Marktes, die auf ein Gestaltungskonzept des Stadtplanungsamts von 1998 zurückgeht, kam es **zunehmend zu verkehrlichen wie auch gestalterischen Problemen** am und um den Lindenauer Markt, welche ebenso einen Einfluss auf das nähere Umfeld – Altlindenau – haben. Um diesen Problemlagen zu begegnen, entschied sich das Amt für Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung in Kooperation mit dem Verkehrs- und Tiefbauamt, ein **integriertes Verkehrskonzept für Altlindenau** erarbeiten zu lassen. Der Fokus sollte auf einer Fortentwicklung bzw. Umgestaltung des Lindenauer Marktes in Form von Nachjustierungen liegen.

Ziel ist dabei die Erarbeitung einer Bestandsaufnahme, welche eine **ausführliche Analyse der Verkehrssituation** Altlindenaus beinhaltet. Darauf aufbauend sollen **Aussagen zur Neuordnung** des MIV, des ÖV sowie des Fußgänger- und Radverkehrs getroffen werden. Diese werden ergänzt durch Aussagen zur zukünftigen Situation des ruhenden Verkehrs sowie zu den Auswirkungen möglicher Neustrukturierungen auf das umliegende Quartier. Darauf aufbauend werden für die identifizierten Problemlagen **Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt**, welche zusammengekommen ein integriertes Verkehrskonzept für Altlindenau ergeben.

Herangehensweise

Zur Erarbeitung des integrierten Verkehrskonzepts wurde in einem ersten Schritt das Untersuchungsgebiet, welches durch die Lützner Straße, die Merseburger Straße sowie die Erich-Köhn-Straße begrenzt ist mit Hinblick auf die benannten Problemfelder analysiert. Hierzu wurden **Kartierungen sowie Verkehrszählungen** durchgeführt, woraus sich erste Aussagen sowohl zum fließenden wie auch zum ruhenden Verkehr treffen lassen.

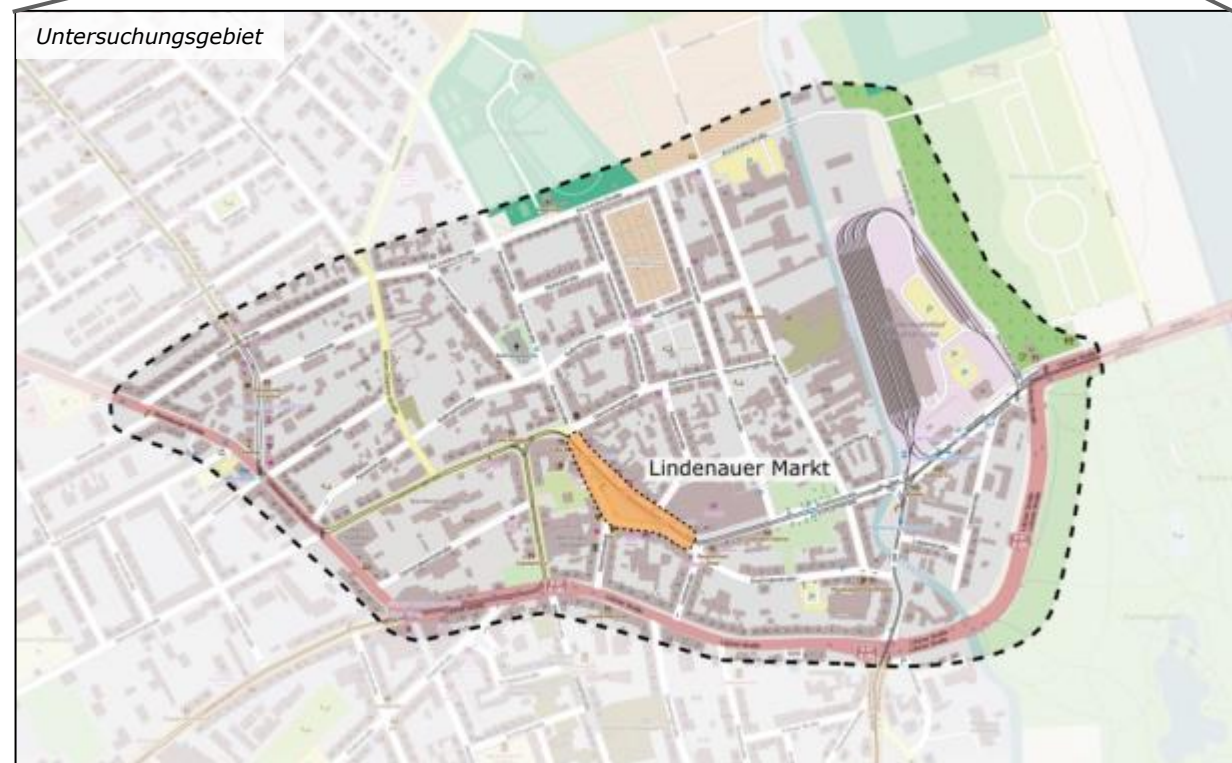
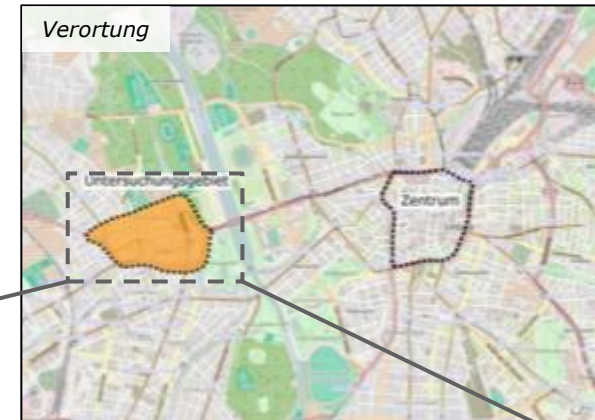
Die dabei **entstandenen Analysekarten** dienten anschließend als Grundlage für die Erarbeitung **detaillierter Lösungs- und Umgestaltungsmöglichkeiten**, welche in Form von konkreten Plänen sowie veranschaulichenden Darstellungen ausformuliert wurden.

Gebietsbeschreibung

Der westlich des Elsterbeckens gelegene Ortsteil Altlindenau, welcher zum Stadtbezirk Altwest gehört, ist **etwa vier Kilometer vom Leipziger Zentrum entfernt**. Die Anbindung erfolgt über die B 87 (Merseburger Straße – Lützner Straße – Jahnallee), welche die einzige Verbindung des Ortsteils über das Elsterbecken hinweg darstellt. Darüber hinaus ist der Ortsteil durch **vier Straßenbahnlinien sowie drei Buslinien** erschlossen.

Der **überwiegend als Wohngebiet** ausgewiesene Ortsteil zählte im Jahr 2014 **15.556 Einwohner** auf einer Fläche von etwa **2,4 km²**. Insgesamt sind in Altlindenau 3.543 Privat-Pkw zugelassen, was einer Quote von 243 Privat-Pkw je 1.000 Einwohner entspricht. Ein Vergleich mit dem Leipziger Durchschnitt, welcher bei 356 zugelassenen Privat-Pkw je 1.000 Einwohnern liegt, zeigt, dass es sich um einen **relativ autoarmen Ortsteil** handelt.

Im Rahmen der Erarbeitung des integrierten Verkehrskonzepts erfolgt eine Konzentration auf das **Zentrum des Ortsteils**, welches sich im Umfeld des Lindenauer Markts befindet. Die Grenze des Untersuchungsgebiets verläuft dabei entlang der Jahnallee, der Lützner Straße, der Merseburger Straße sowie der Erich-Köhn-Straße.



Teil 1 Analyse

1. Analyse

Nachfolgend wird das Untersuchungsgebiet Altlindenau hinsichtlich seiner **verkehrlichen Situation, der Regelungen sowie der Gestaltung des Verkehrsraums** analysiert. Hierbei werden die derzeitigen Situationen für den motorisierten Individualverkehr, den Rad- und Fußverkehr, den Wirtschafts- und Lieferverkehr, den ruhenden Verkehr sowie für den öffentlichen Personenverkehr betrachtet. Ein spezieller Fokus liegt dabei auf den Problemlagen, welche sich am und um den Lindenauer Markt ergeben.

Als zentrale Problemlagen bezüglich des **motorisierten Individualverkehrs** haben sich dabei die illegale Befahrung der Kuhturmstraße, der Durchfahrtsverkehr zwischen Demmering- und Dreilindenstraße über den Lindenauer Markt sowie ein hohes Konfliktpotenzial aufgrund der aktuellen Gestaltung des Verkehrsraums am südöstlichen und nordwestlichen Ende des Lindenauer Markts herausgestellt.

Bezüglich des **Radverkehrs** wurden zum Teil fahrradunfreundliche Hauptverkehrsstraßen, wie beispielsweise die Anger-, Demmering- und Odermannstraße sowie

ein ebenfalls hohes Konfliktpotenzial am Lindenauer Markt aufgrund des hohen Fußgängeranteils als zentrale Probleme identifiziert.

Für den **Fußgängerverkehr**, welcher am Lindenauer Markt den größten Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen hat, stellt besonders der Nordbereich des Marktes aufgrund der hier parkenden Kfz sowie der raumgreifenden Auslagen vor den Geschäften sowie die zu schmalen Haltestelleninseln ein Problem dar. Darüber hinaus ergeben sich zahlreiche Querungsprobleme, welche zumeist durch ungünstig platziertes Stadtmobiliar sowie illegal parkende Kfz begründet sind.

Durch das eingeschränkte Platzangebot am Lindenauer Markt ergeben sich ebenso Probleme für den **Wirtschafts- und Lieferverkehr**. So sind oftmals die hierfür vorgesehenen Lieferzonen blockiert, wodurch Lieferungen in zweiter Reihe erfolgen. Des Weiteren ergeben sich durch die zahlreichen Lieferungen, welche am Lindenauer Markt täglich durchgeführt werden, Einschränkungen auf ohnehin zu schmalen Gehwegen.

Aufgrund der allgemein hohen Verkehrs-

belastung des Lindenauer Markts resultieren zudem Probleme bezüglich des **ruhenden Verkehrs**. Das Hauptproblem stellen dabei illegale Parkvorgänge dar, welche sich ebenso wie die fehlende Bewirtschaftung von potenziellen Parkflächen über das gesamte Untersuchungsgebiet erstreckt. Besonders fällt dies an publikumsintensiven Orten wie beispielsweise der Musikalischen Komödie auf, wo es vor allem während der Spielzeiten zu Problemen kommt. Ebenso ist die Anzahl der vorhandenen Fahrradbügel an stark frequentierten Orten zu gering. Dies betrifft neben der Musikalischen Komödie vor allem den Bereich vor den Eingängen der Kaufland-Filiale.

Bezüglich des **öffentlichen Verkehrs** haben sich im Rahmen der Analyse die Probleme im Bereich der Haltestellen verdichtet. So sind diese generell zu schmal gestaltet, was eine Gefahr und Qualitätsminderung für die wartenden Personen darstellt. Darüber hinaus ist eine barrierefreie Querung der Haltestellenbereiche an zu wenigen Stellen möglich, wodurch diese ein Hindernis für mobilitätseingeschränkte Personengruppen darstellen.

1.0 Verkehrsnetz und Regelungen

Um sich der Analyse der einzelnen Verkehrsarten anzunähern, wurde zunächst das Verkehrsnetz in Altlindenau betrachtet. Hierbei erfolgte sowohl für das gesamte Untersuchungsgebiet wie auch für den Lindenauer Markt im Fokus die Analyse der **Straßenhierarchie sowie die Regelungen zur Verkehrsführung**.

Das Verkehrsnetz gliedert sich in einen **beruhigten Innenbereich**, welcher sich vom Lindenauer Markt Richtung Norden erstreckt sowie **belastbare Hauptverkehrsstraßen**, welche den Innenbereich umschließen. Kfz-Verkehr in Richtung Leutzsch wird z. B. bereits über die Straße Am Sportforum und die Hans-Driesch-Straße an Lindenau vorbeigeleitet. Vom Lindenauer Markt aus erstreckt sich zum Wohngebiet nach Norden eine **Tempo-30-Zone**, welche die Hauptfunktionen – Wohnen und Einkaufen – begünstigt. Hierbei fiel auf, dass die Tempo-30-Zone jedoch im Westen nur bis zur William-Zipperer-Straße reicht. Diese Grenze erscheint nicht sinnvoll und wird hiermit hinterfragt.

Des Weiteren sind die **fehlenden Linksabbiegemöglichkeiten** aus Richtung Norden kommend auf der Demmering- und Odermannstraße zu bemängeln, da diese zur Folge haben, dass der **kürzeste Weg stadteinwärts über den Lindenauer Markt** führt, obwohl die umgebenden Hauptverkehrsstraßen die entsprechenden Verkehrsbelastungen besser aufnehmen könnten.

Fazit

- Großräumige Tempo-30-Zone vom Lindenauer Markt aus Richtung Norden
- ➡ Lindenauer Markt ist für Führung großer Kfz-Verkehrsmengen ungeeignet
- ➡ Kürzester Weg stadteinwärts führt über den Markt → Durchfahrtsverkehr kann entstehen, welcher zu Überbelastung des Markts führen kann



Tempo-20-Zone in Gemeindeamtsstraße



Knotenpunkt am südöstlichen Ende Markt

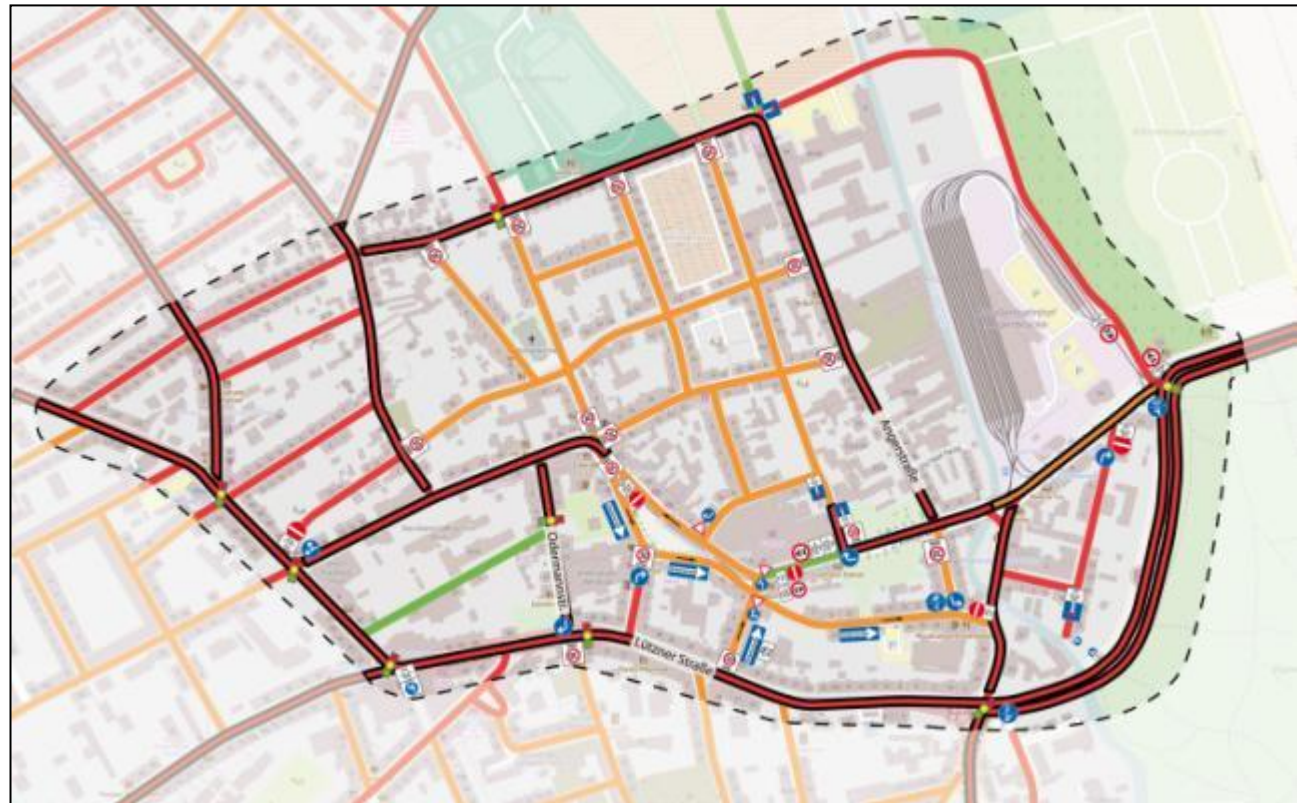


Tempo-30-Zone am Lindenauer Markt

1.0 Verkehrsnetz und Regelungen

Untersuchungsgebiet Altlindenau

- Untersuchungsgebiet wird durch umliegende Hauptverkehrsstraßen (Jahnallee, Lützner Straße, Merseburger Straße und Erich-Köhn-Straße) begrenzt
→ größte Verkehrsströme werden am Lindenauer Markt vorbei gelenkt
- Lindenauer Markt ist als Tempo-30-Zone gestaltet, welche sich zum Wohngebiet in Richtung Norden ausweitet
- ❌ Ungünstige Verkehrsführung an Demmering- und Odermannstraße aus Richtung Norden kommend
→ Keine Abbiegemöglichkeit Richtung auf B 87 stadteinwärts
→ kürzester Weg von Wohngebiet in Richtung Innenstadt führt über den Lindenauer Markt
- ❌ Ungünstige Verkehrsführung an der Einmündung Kaufland: abbiegende Hauptstraße endet in Kauflandzufahrt zum Parkdeck
→ Häufige Vorfahrtsprobleme



■	Tempo 20
■	Tempo 30
■	Tempo 50
■	Vorfahrtsstraße

1.0 Verkehrsnetz und Regelungen

Fokus Lindenauer Markt

- Verkehrsführung am Lindenauer Markt wird durch Tempo-30-Zone und Einbahnstraßen bestimmt
- Lindenauer Markt als sehr wichtiger Knotenpunkt für den öffentlichen Verkehr
- Kreuzung Demmeringstraße / Rietschelstraße / Lindenauer Markt schwer überschaubar → potenzielle Gefahrenstelle



	Tempo 20
	Tempo 30
	Tempo 50
	Vorfahrtsstraße

1.1 Kfz-Verkehr

Nach der Analyse des Verkehrsnetzes folgten genauere Betrachtungen der einzelnen Verkehrsarten. Basis der vorliegenden Analysen sind die selbst erhobenen Verkehrsdaten, welche als Zahlen von 2014 gekennzeichnet wurden. Aufgrund der Auftragserteilung konnte die Zählung leider nur im Dezember durchgeführt werden (trockener Werktag 09.12.2014) – Abweichende Ergebnisse zum Sommer sind nicht auszuschließen.

Die **Hauptverkehrsströme des Kfz-Verkehrs verlaufen auf den das Untersuchungsgebiet begrenzenden Hauptstraßen:** Lützner Straße, Merseburger Straße, Jahnallee und Zschocherische Straße. Dies entspricht den Feststellungen im vorangegangenen Analyseschritt.

Des Weiteren lässt sich erkennen, dass der Kfz-Verkehr am Lindenauer Markt hauptsächlich durch die **Funktionen Einkaufen, Wohnen sowie Liefern** (worauf in einem späteren Kapitel separat eingegangen wird) induziert wird, wofür das Verkehrsnetz an dieser Stelle ausgelegt ist.

Jedoch kommt es **zunehmend zu sogenanntem Durchfahrtsverkehr** zwischen der Demmering- und der Marktstraße bzw. Dreilindenstraße, was sich auf die im vorangegangenen Kapitel angesprochene fehlende Linksabbiegemöglichkeit auf der Demmering- sowie auf der Odermannstraße zurückführen lässt.

Ein weiteres Problem stellt die **illegale Durchfahrung der Kuhturmstraße** dar, welche nur für Liefer- und Linienverkehr freigegeben ist.

Fazit

- ➔ Durchfahrtsverkehr am Lindenauer Markt durch fehlende Linksabbiegemöglichkeit auf B 87
- ➔ Erhöhtes Verkehrsaufkommen am Markt
- ➔ Zunehmende Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern



Lindenauer Markt Südseite



Lindenauer Markt Südseite



Lindenauer Markt Nordseite

1.1 Kfz-Verkehr

Kfz-Belastungen Altlindenau

- Abnahme des Verkehrsaufkommens entlang der Lützner und Merseburger Straße zwischen 2009/2010 und 2012/2013
- Anstieg des Verkehrsaufkommens entlang des südlichen Abschnitts der Angerstraße sowie dem angrenzenden, östlichen Stück der Kuhturmstraße zwischen 2009/2010 und 2012/2013
- Eigene Verkehrszählungen vom Dezember 2014 zeigen deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen im Bereich des Lindenauer Markts im Vergleich zu den Zählungen der Jahre 2012 und 2013



Kfz/24h – **Analyse 2009/2010** (vor Kaufland-Eröffnung)



Kfz/24h – **Analyse 2012/2013** (nach Kaufland-Eröffnung)



Kfz/24h – **Analyse 2013/2014, Aktualisierung** (nach Kaufland-Eröffnung)



1.1 Kfz-Verkehr

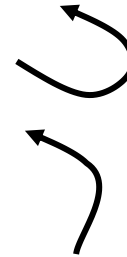
Abbiegerelationen

- ➊ Hauptverkehrsströme sind am Lindenauer Markt zwischen Demmering- und Dreilindenstraße zu beobachten
→ Durchfahrtsverkehr!
- ➋ Ebenfalls starke Verkehrsströme zwischen Demmering- und Marktstraße
→ aus Norden kommender, stadteinwärtiger Verkehr aufgrund fehlender Linksabbiegemöglichkeit an Demmering- und Odermannstraße auf B 87

Zusätzliche Abbiegebeziehungen:

Wender Markt Süd – Nord:
644 Kfz/24h

Goetzstraße – Markt Nord:
546 Kfz/24h



Knotenpunkte südöstliches Ende Markt



Marktstraße / Markt



Henricistraße / Markt



Dreilindenstraße / Kuhturmstraße /
Goetzstraße

1.2 Radverkehr

Grundlage der Analyse für den Radverkehr bilden die selbst erhobenen Verkehrsdaten (Kennzeichnung als Zahlen von 2014) sowie die Analysen des Verkehrs- und Tiefbauamts. Hierbei lässt sich als erstes festhalten, dass gegenüber den Zählungen des Jahres 2012 der **Radverkehrsanteil deutlich gestiegen** ist. Beachtet werden muss zudem die Tatsache, dass die aktuellen Zählungen aufgrund der Auftragsvergabe im Dezember an einem trockenen Werktag durch-geführt wurden (09.12.2014). Es kann davon ausgegangen werden, dass der Anteil an Radfahrern am gesamten Verkehrsaufkommen in den wärmeren Monaten noch höher liegt.

Das gesamte Untersuchungsgebiet betrachtend, ließen sich entlang der **Merseburger und der Lützner Straße Haupttradverkehrsströme** feststellen. Hinzu kommt die **Achse Lindenauer Markt – Jahnallee, welche eine der wichtigsten für den Radverkehr im Leipziger Westen** darstellt. Hierbei spielt vor allem der Knoten Dreilindenstraße / Kuhturmstraße / Goetzstraße eine entscheidende Rolle, da sich hier für Radfahrer zahlreiche Verflechtungen

ergeben.

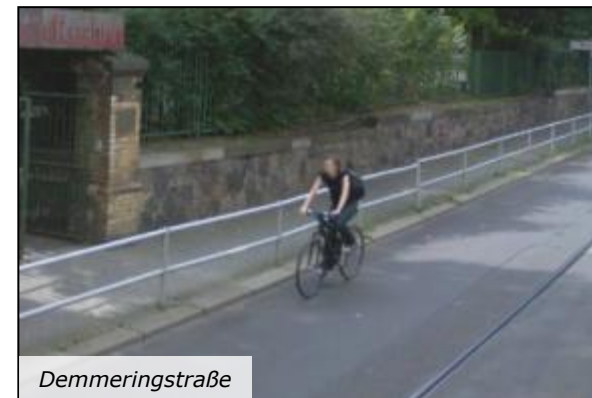
Negativ fiel hingegen auf, dass **einige der Hauptverkehrsstraßen für die Benutzung mit dem Fahrrad ungünstige Bedingungen aufweisen**, wie bspw. die Demmeringstraße, die Odermannstraße sowie die Angerstraße. Zudem besteht im Bereich **des Lindenauer Markts ein erhöhtes Gefahren- und Konfliktpotenzial** für Radfahrer. Dies liegt zum einen daran, dass diese vielfach auf der Nordseite des Markts im Gleisbereich stadteinwärts fahren, obwohl dies verboten ist. Zum anderen ergeben sich oftmals **konfliktreiche Situationen zwischen Fußgängern und Radfahrern** im Bereich des Lindenauer Marktes, da der Verkehrsraum in seiner derzeitigen Gestalt diesen beiden Verkehrsarten zu wenig Platz bietet.

Fazit

- Positive Entwicklung des Radverkehrs
- ➡ Jedoch Zunahme an Konflikten durch erhöhtes Radverkehrsaufkommen



Kuhturmstraße



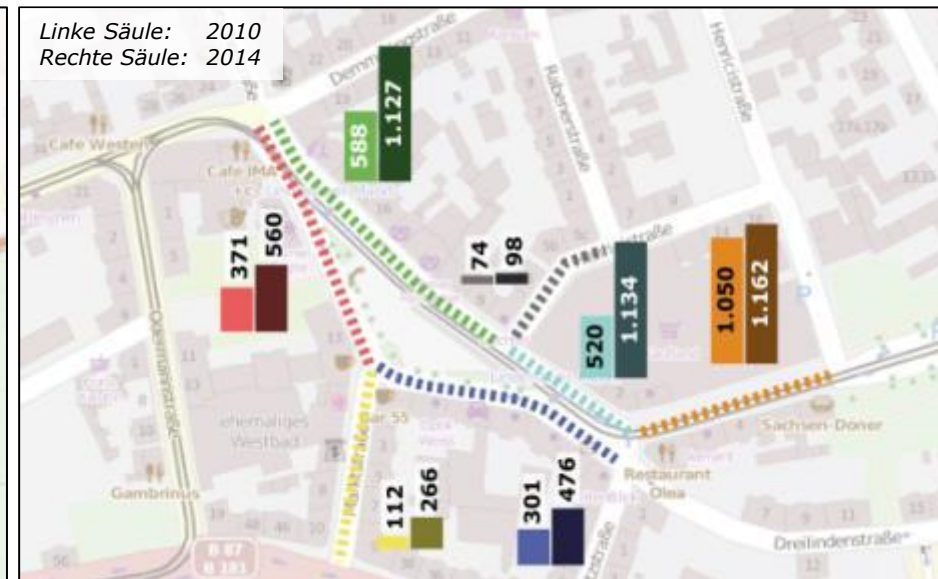
Demmeringstraße



Lindenauer Markt Nordseite

1.2 Radverkehr

Rad-Belastungen Altlindenau – Vergleich vor und nach Eröffnung der Kaufland-Filiale



- ⊕ Die nahezu überall gleich gebliebenen bzw. angestiegenen Radverkehrsströme nach Eröffnung der Kaufland-Filiale sind wahrscheinlich nur zum Teil auf die Eröffnung selbst zurückzuführen
- ⊕ Wahrscheinlicher ist hingegen ein allgemein ansteigender Trend hin zum Fahrrad als Verkehrsmittel

- ⊕ Positiver Trend der Radverkehrsnutzung erkennbar

1.2 Radverkehr

Abbiegerelationen

- Hauptverkehrsströme sind zwischen der Demmering- und der Kuilturmstraße sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts zu beobachten
- Als Hauptknotenpunkt stellt sich für den Radverkehr das südöstliche Ende des Lindenauer Marktes heraus
- Hierbei sind zahlreiche Falschfahrer im nördlichen Marktbereich stadteinwärts (verbotenerweise gegen die Einbahnstraßenrichtung auf den Gleisen) zu verzeichnen – 273 je 24 Std.



Marktstraße / Markt



Henricistraße / Markt



Dreilindenstraße / Kuilturmstraße /
Goetzstraße

1.3 Fußgängerverkehr

Als dritte Verkehrsart wurde der Fußgängerverkehr betrachtet, wobei abermals eigene Verkehrsdaten erhoben wurden. Hierbei kommt es zu Konzentrationen an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Angerbrücke, Lützner Straße / Merseburger Straße, Lindenauer Markt) sowie **im direkten Umfeld um den Lindenauer Markt**. Aufgrund dessen wurde bezüglich des Fußgängerverkehrs fast ausschließlich der Bereich des Lindenauer Markts analysiert.

Durch den sehr hohen Anteil an Fußgängern am gesamten Verkehrsaufkommen – diese stellen hier den größten Anteil dar – wird der **Einzelhandel und die Gastronomie am Lindenauer Markt gestärkt**, da hierbei ein direkter Kontakt stattfinden kann, ohne das erst noch ein Parkplatz gesucht werden muss o. ä..

Deutlich geringer ist hingegen der Anteil des Verkehrsraums, welcher den Fußgängern zur Verfügung gestellt wird. Dieser fällt gemessen an deren Präsenz am Lindenauer Markt deutlich zu niedrig aus. Besonders im Nordbereich des Markts ist dies zu beobachten, wo den **Fußgängern aufgrund von parkenden Kfz, raumgreifenden Auslagen vor Geschäften sowie Lieferfahrzeugen zu wenig**

Platz zur Verfügung steht. Dieses Bild setzt sich ebenso bei den **Aufenthaltsbereichen der LVB-Haltestellen** fort, welche aufgrund einer zu schmalen Gestaltung eine Gefahr für die wartenden Personen darstellen.

Große Defizite sind zudem bezüglich der **Barrierefreiheit** zu beobachten. Hierbei fallen besonders die **Sonderborde an den LVB-Haltestellen**, welche bei der Querung problematisch für mobilitätseingeschränkte Personengruppen sein können sowie die **Platzgestaltung** auf. Hier ergeben sich aufgrund von fehlplatziertem Stadtmobiliar zahlreiche Umwege für Fußgänger. Hinzu **kommen zum Teil ungesicherte Querungen**, welche mitunter eine Gefahr darstellen können, wie beispielsweise am nordwestlichen Ende des Lindenauer Markts an der Demmeringstraße.

Fazit

- ➕ Fußgängerverkehr ist die vorherrschende Verkehrsart am Lindenauer Markt
- ➖ Hauptdefizite stellen das geringe Raumangebot sowie die mangelnde Barrierefreiheit dar



1.3 Fußgängerverkehr

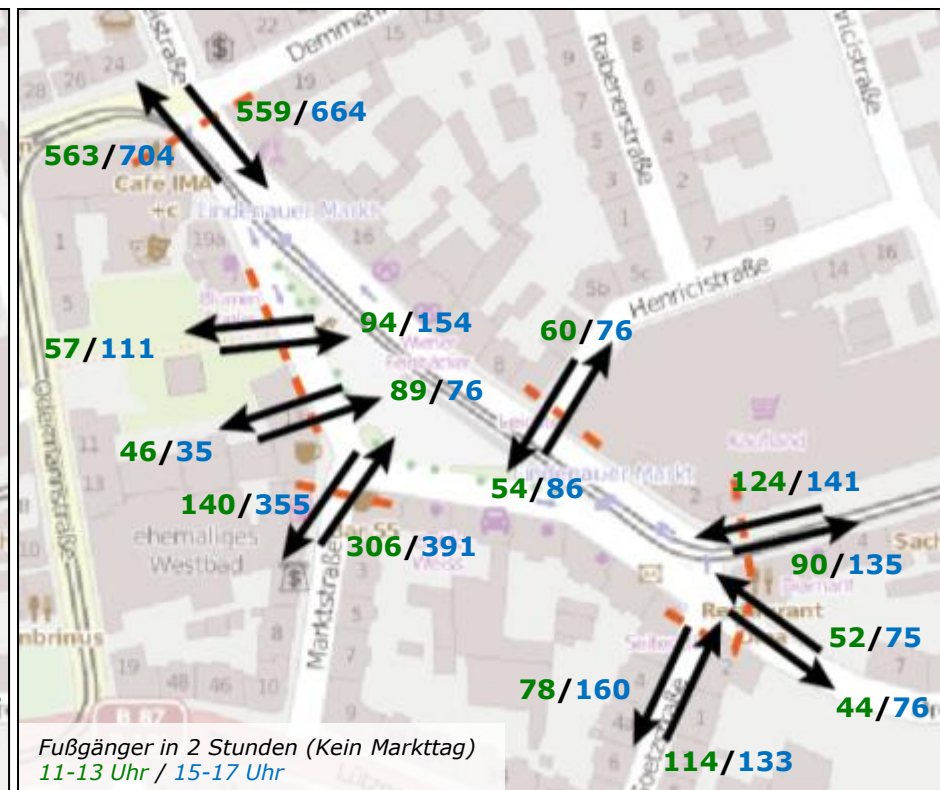
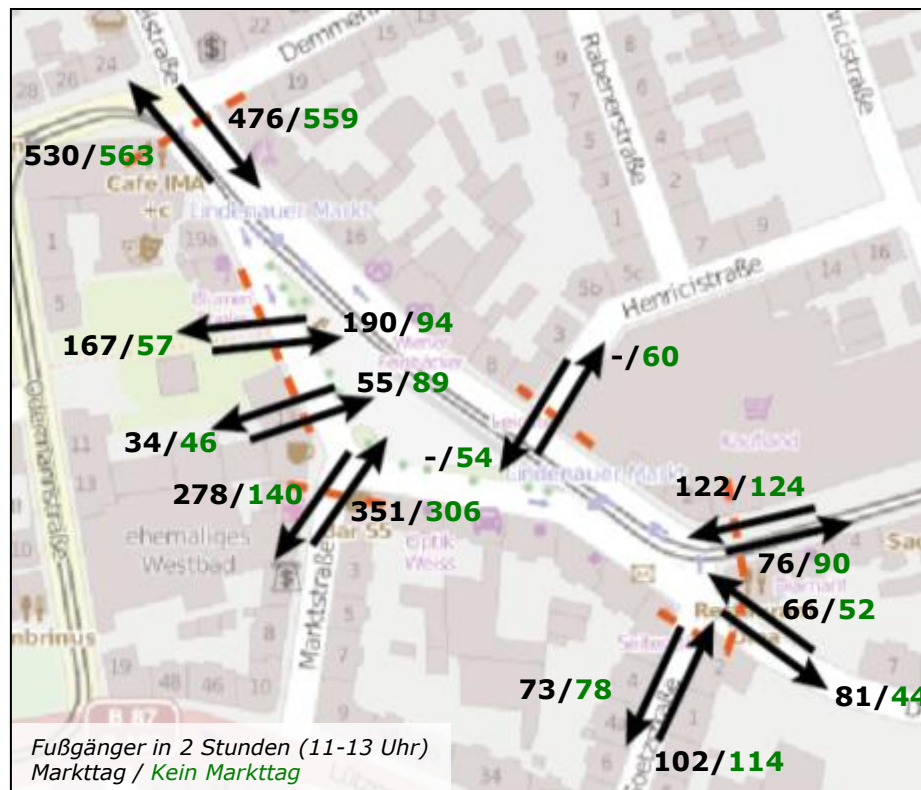
Kordonenerhebung

Bei der Kordonenerhebung handelt es sich um eine Art der Verkehrserhebung. Dabei wurden an verschiedenen Standorten Zähler postiert, welche innerhalb von zwei Stunden alle Passanten erfasst haben, die zu Fuß unterwegs waren und dabei die eingezeichneten Querschnitte (orangene Linie) überschritten haben. Die Zählungen erfolgten dabei richtungsfein mithilfe von Strichlisten. Die aktuellen Zählungen wurden aufgrund der Auftragsvergabe im November/Dezember an einem trockenen Werktag durchgeführt (26./27.11 + 04.12.2014).

	Markttag (11-13 Uhr)	Kein Markttag (11-13 Uhr)	Kein Markttag (15-17 Uhr)
Markt betreten	1.362	1.392	1.720
Markt verlassen	1.301	1.078	1.652

Erkenntnisse:

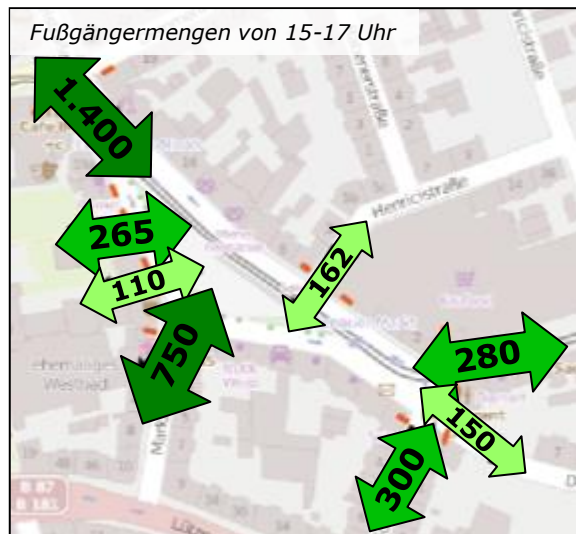
- Die Markttag haben nahezu keinen Einfluss auf die Fußgängerverkehrsströme am Lindenauer Markt
- Allgemein sind in den Nachmittagsstunden deutlich mehr Fußgänger zu verzeichnen als um die Mittagszeit



1.3 Fußgängerverkehr

Kordonenerhebung – Vergleich Fußgängerzahlen mit Kfz-Belastung an einem normalen Werktag

- Am nordwestlichen Ende des Markts sowie an der Marktstraße sind die größten Fußgängerzahlen zu verzeichnen, welche sogar die Kfz-Mengen in der gleichen Zeit deutlich übersteigen
 - Am nordwestlichen Ende des Markts herrscht ein starkes Ungleichgewicht in der Benutzung der beiden Gehwegseiten:
 - 163 FG / 2 Std. auf Seite des Theaters der jungen Welt
 - 1.205 FG / 2 Std. auf der nördlichen Seite
 - Die mit Abstand am geringsten frequentierten Ab-/Zugänge vom / zum Lindenauer Markt befinden sich an der Henricistraße, Dreilindenstraße sowie an der Passage in Richtung Odermannstraße
- ⊕ Insgesamt sind zur Hauptverkehrszeit generell mehr Fußgänger als Kfz unterwegs – einzige Ausnahme stellt die Dreilindenstraße dar



1.3 Fußgängerverkehr

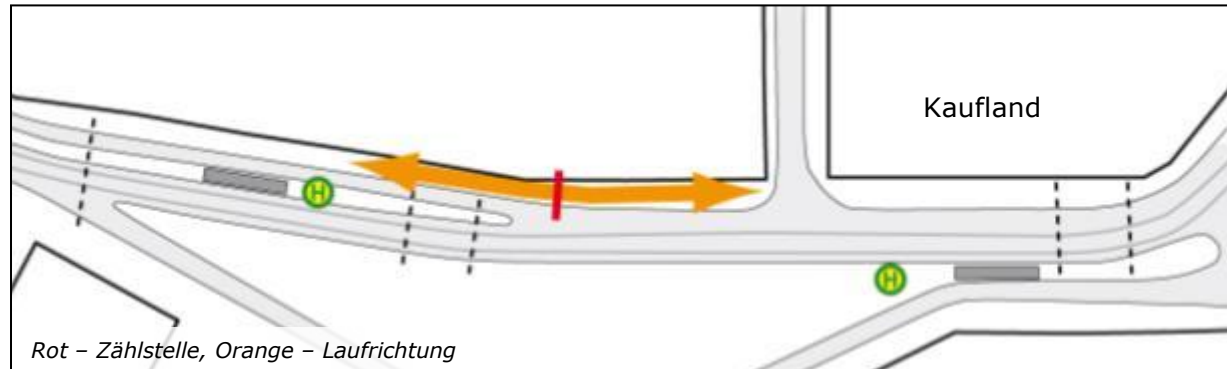
Erhebung Längsverkehr Nordseite

Längsverkehr in 2 Stunden:

	FG	Kfz	Rad
15-17 Uhr	1.309	220	196

● Breite des Gehwegs: circa 3 Meter

Empfohlene Breite: 4 bis 5 Meter



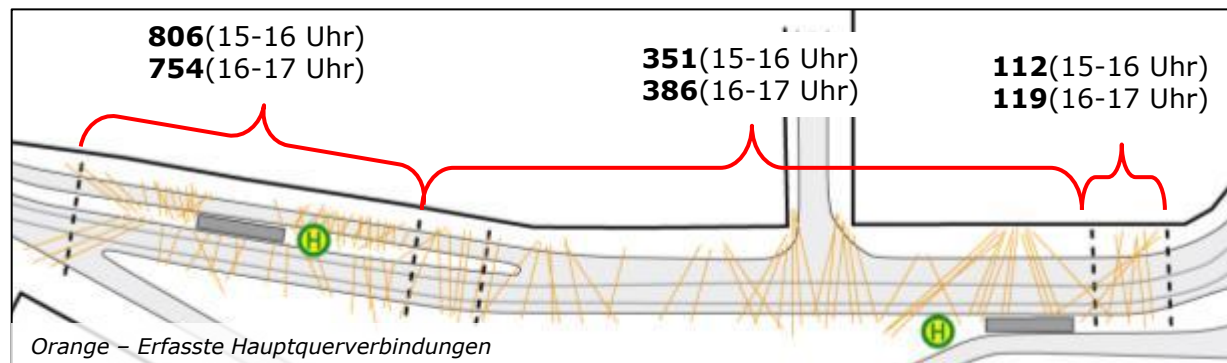
→ Neben den ohnehin hohen Fußgängermengen vor der Kaufland-Filiale sind nahezu ebenso hohe Mengen im Bereich der DM-Filiale zu beobachten

Erhebung Querungen Nordseite

Querung in 2 Stunden:

	FG	Kfz	Rad
15-17 Uhr	2.528	277	215

Kfz & RF = Mittelwert zwischen Kuhturm- und Demmeringstraße



→ Im Bereich der beiden Haltestellen sind mit Abstand die meisten Querungen am Lindenauer Markt zu beobachten

1.3 Fußgängerverkehr

Barrierefreiheit Lindenauer Markt

Zentrales Thema für den Fußgängerverkehr

⊕ Überwiegend 3-Zentimeter-Borde am Lindenauer Markt

⊕ Teilweise abgesenkte Bordsteine → Barrierefreiheit

Sonderborde (22 cm) nur an Haltestellen, welche allerdings sehr lang sind:

⊕ Positiv für Ein- und Aussteiger

⊖ Negativ für Querer, da Barrierewirkung, v. a. für mobilitätseingeschränkte Personengruppen

⊖ Grünflächen, Hochbeete und Stadtmobiliar auf Platzinnenfläche wirken als weitere Hindernisse für den Querverkehr

⊖ Abgesenkte Bordsteine werden oftmals von illegal parkenden Pkw blockiert, wodurch abermals mobilitätseingeschränkte Personengruppen behindert werden
- Beispiele: im Haltestellenbereich, Ecke Markt / Marktstraße

⊖ Im Nordbereich des Markts kommt es zudem zu Sichteinschränkungen durch legal parkende Pkw und Lieferfahrzeuge



Schmaler Aufenthaltsbereich an LVB-Haltestelle



Hochbeete auf Markt



Sonderbord an LVB-Haltestelle

1.3 Fußgängerverkehr

Verkehrsraum Theater der jungen Welt

– An Hauptspielzeiten laufen täglich bis zu 8 Vorstellungen mit bis zu 500 Besuchern pro Vorstellung

Problemstelle Querung und Bushalt:

→ Wegen Sicherheitsproblemen (Geschwindigkeit Kfz an Kurve Theater 50 km/h) beim Queren von größeren Gruppen vom Übergang vom Großen Haus zum Kleinen Haus müssen nach Vorgabe der Stadt Leipzig große Umwege gelaufen werden (siehe Skizze unten!)

→ Bushalt für Theaterbesucher (meist Schulklassen) erfolgt am Theatereingang oder an ÖPNV-Haltestelle Lindenauer Markt – somit kommt es zu Behinderungen des ÖV sowie des KFZ-/Radverkehrs

Problemstelle Querungsstelle Demmeringstraße vor TdjW:

→ an Ecke des Theaters queren Fußgänger den sehr breiten Straßenraum der Demmeringstraße – es besteht ein Gefahrenpotenzial!



Wegebeziehung Großes Haus <> Kleines Haus
Rot – Gefährliche Querung
Grün – Vorgeschriebene Querung



Querung Schulklassen am TdjW



Querungsstelle Demmeringstraße an TdjW

1.4 Wirtschafts- und Lieferverkehr

Der Wirtschafts- und Lieferverkehr ist für den Lindenauer Markt aufgrund des zahlreich vorhandenen Einzelhandels sowie der gastronomischen Einrichtungen unabdingbar. So erscheint die Tatsache, dass **an allen Seiten des Markts entsprechende Lieferzonen vorhanden** sind, positiv. Bei genauerer Betrachtung fällt jedoch auf, dass diese oftmals nicht als solche genutzt werden können bzw. schlecht platziert sind, wodurch potenzielle Gefahren entstehen.

So kommt es bei der Benutzung der Lieferzone vor der Kaufland-Filiale **oftmals zu Sichteinschränkungen**. In der Lieferzone am nordwestlichen Ende des Markts wird hingegen **sehr oft illegal geparkt**, was dazu führt, dass es zu **Lieferungen in zweiter Reihe** kommt. Dies resultiert in einer **Gefahr für den passierenden Kfz- und Radverkehr**, welcher auf den Gleisbereich ausweichen muss. Zudem werden durch haltende Lieferwagen, welche gelegentlich zum Teil auf dem Gehweg stehen, **Fußgänger in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt**.

Fazit

- Theoretisch ausreichendes Angebot an Lieferzonen
- ➖ Jedoch zum Teil schlecht platziert → Probleme durch Nutzung
- ➖ Zum Teil illegal zugeparkte und damit nicht nutzbare Lieferzonen



Lieferung abends vor Kaufland



Lieferung in zweiter Reihe vor Kaufland



Einschränkung von Fußgängern durch Lieferung

1.5 Ruhender Verkehr

Die Aussagen durch Beobachtungen und Erhebungen, welche sich im Rahmen der Analyse des ruhenden Verkehrs in Altlindenau ergeben haben, fallen zum Teil sehr unterschiedlich aus. Bezüglich des ruhenden Kfz-Verkehrs lässt sich festhalten, dass zwar insgesamt betrachtet die Parkraumauslastung aktuell nicht an ihre Grenzen gerät - trotz verschiedener Baustellen zum Zeitpunkt der Analyse. Doch bei einer differenzierteren Betrachtung fällt auf, dass dies nur durch die **geringe Auslastung der vorhandenen Parkhäuser und Tiefgaragen** der Fall ist. So ist beispielsweise das Kaufland-Parkhaus, welches über ca. 230 Stellplätze verfügt, nahezu immer nur schwach bis mittelmäßig ausgelastet. Die **verfügbaren Stellflächen an Straßenrändern und auf öffentlichen Parkplätzen sind hingegen meist komplett ausgelastet**. Dadurch kommt es oftmals zu illegalen Parkvorgängen. So werden vereinzelt Pkw in Parkverbotszonen, auf bzw. vor Gehwegnasen sowie in Lieferzonen und auf Behindertenparkplätzen abgestellt. Hinzu kommt die **inoffizielle Nutzung zweier Brachflächen als Parkplatz**.

Dies ist jedoch unnötig, da durchaus **Kapazitäten im Untersuchungsgebiet**

vorhanden sind, welche jedoch aktuell **nicht betrieben** werden. Das beste Beispiel hierfür sind die Parkhäuser in der GutsMuthsstraße und in der Gemeindeamtsstraße, welche über ausreichende Kapazitäten verfügen würden, jedoch aktuell nicht genutzt werden.

Bezüglich des ruhenden Radverkehrs sind ähnliche Probleme zu beobachten. So wären die **vorhandenen Abstellanlagen ausreichend**, würden diese nicht **durch herrenlose und verwahrloste Fahrräder blockiert** werden. Lediglich an besonders publikumsintensiven Bereichen, wie an der Musikalischen Komödie oder der Kaufland-Filiale kommt es mitunter zu Engpässen. So wäre hier eine Erweiterung der verfügbaren Fahrradbügel anzustreben.

Fazit

- ➔ Parkhäuser / Tiefgaragen haben erhebliche Kapazitäten, zum Teil ungenutzt
- ➔ Lindenauer Markt im öff. Raum oftmals an Kapazitätsgrenzen
- ➔ Zu wenig Fahrradbügel, viele herrenlose Fahrräder
- ➔ Bereich um die Musikalische Komödie während Spielzeiten problematisch



Demmeringstraße



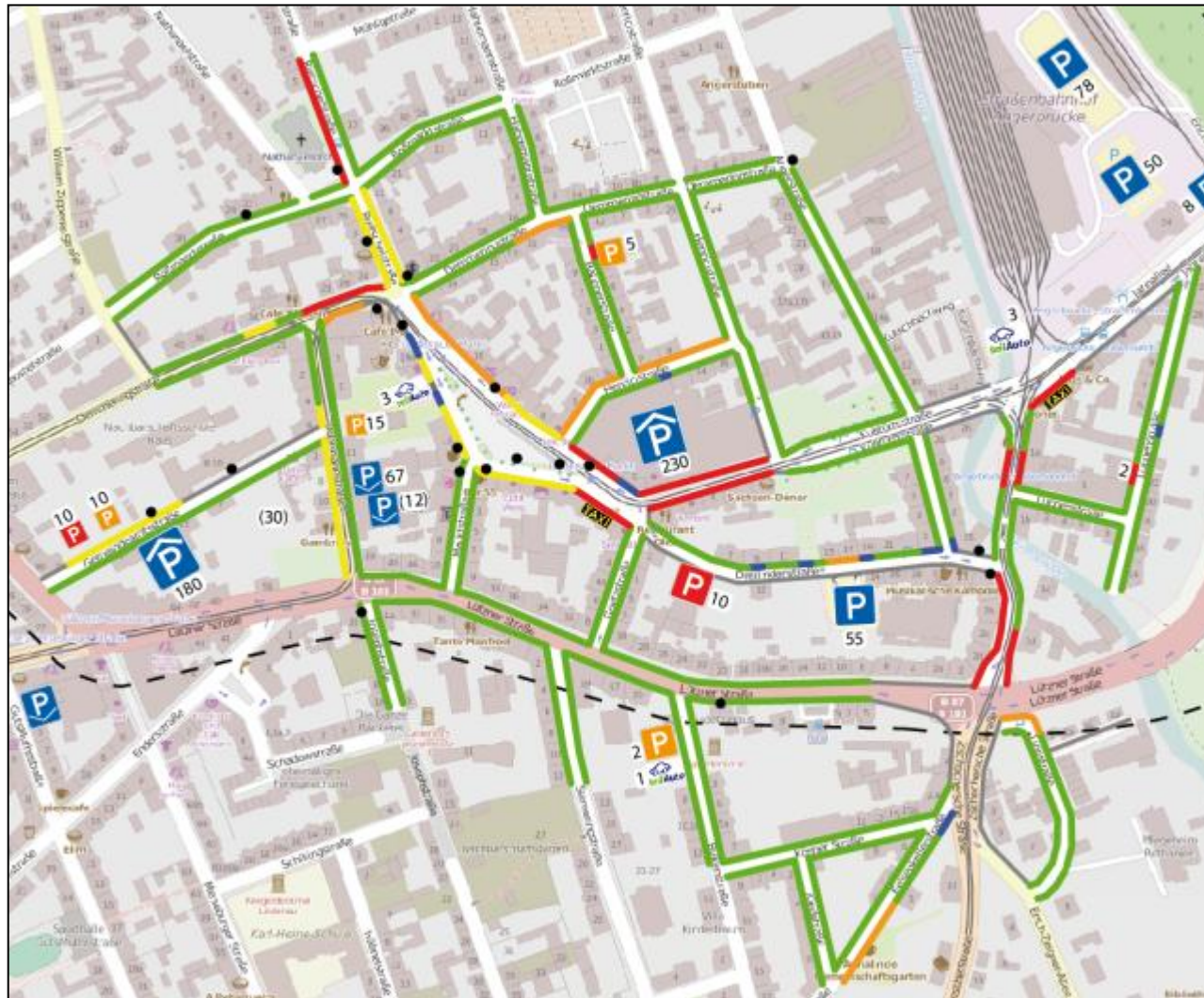
Illegaler Parkplatz in Dreilindenstraße



Parkhaus Gemeindeamtsstraße

1.5 Ruhender Verkehr

Infrastruktur und Anordnungen



	Parken im öffentl. Raum ohne Beschränkung
	Kurzzeitparken 1h
	Behindertenstellplätze
	Eingeschränktes Halteverbot
	Absolutes Halteverbot
	Fahrradbügel
	Illegaler Parkplatz
	Privater Parkplatz
	Carsharing-Parkplatz

Stellplätze im öffentlichen Raum: **1.113**

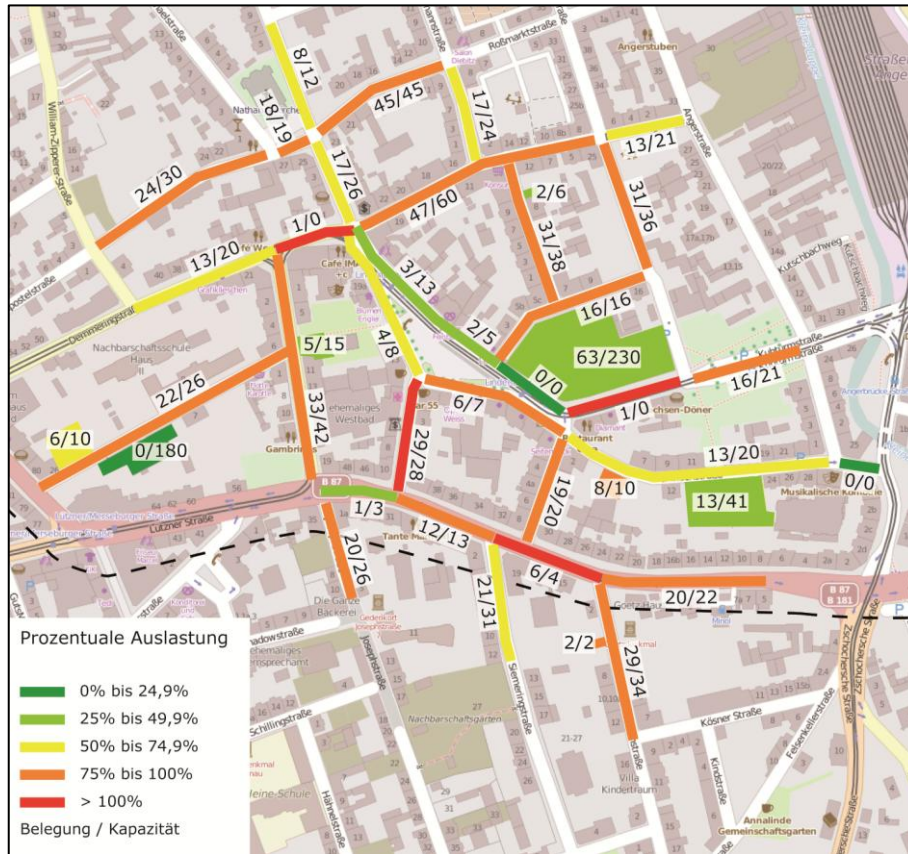
Stellplätze auf Parkplätzen, in Parkhäusern und Tiefgaragen: **644**

Fahrradstellplätze: **182**

Nachfolgende Unterteilung des Untersuchungsgebiets in zwei Teilräume:
Lindenauer Markt & Musikalische Komödie

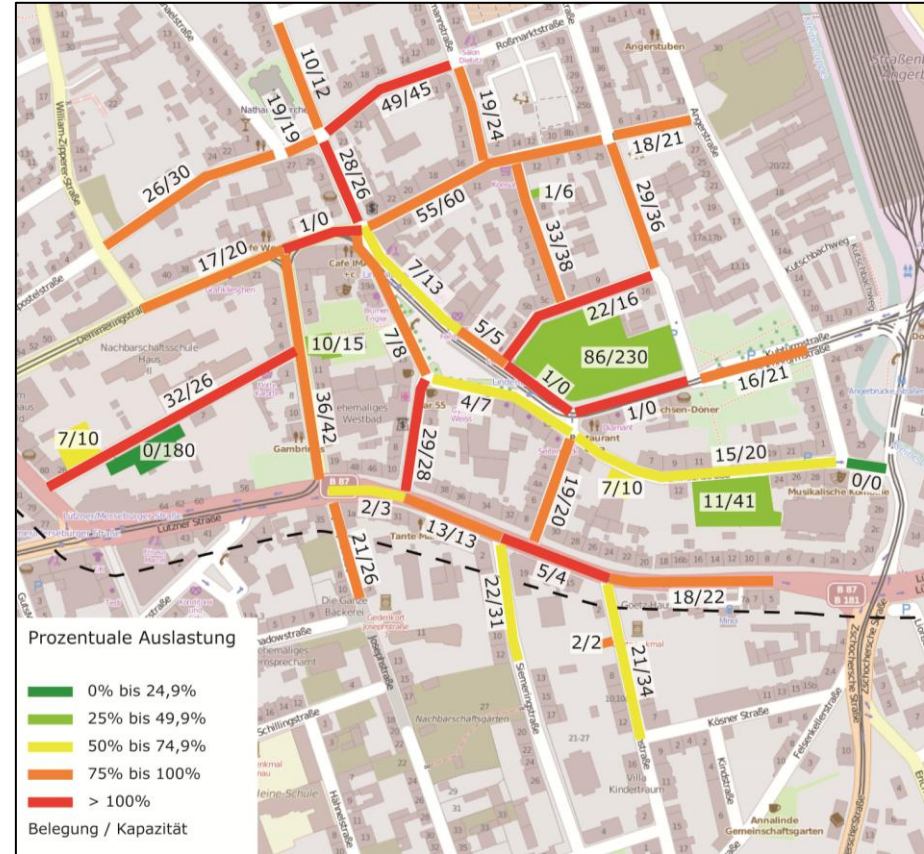
1.5 Ruhender Verkehr

Pkw-Parken – Auslastung Lindenauer Markt



Ergebnis der Zählung 02.12.2014 7 – 8 Uhr

- Mittlere bis hohe Auslastung
- Markt niedrige Auslastung
- 5 Falschparker

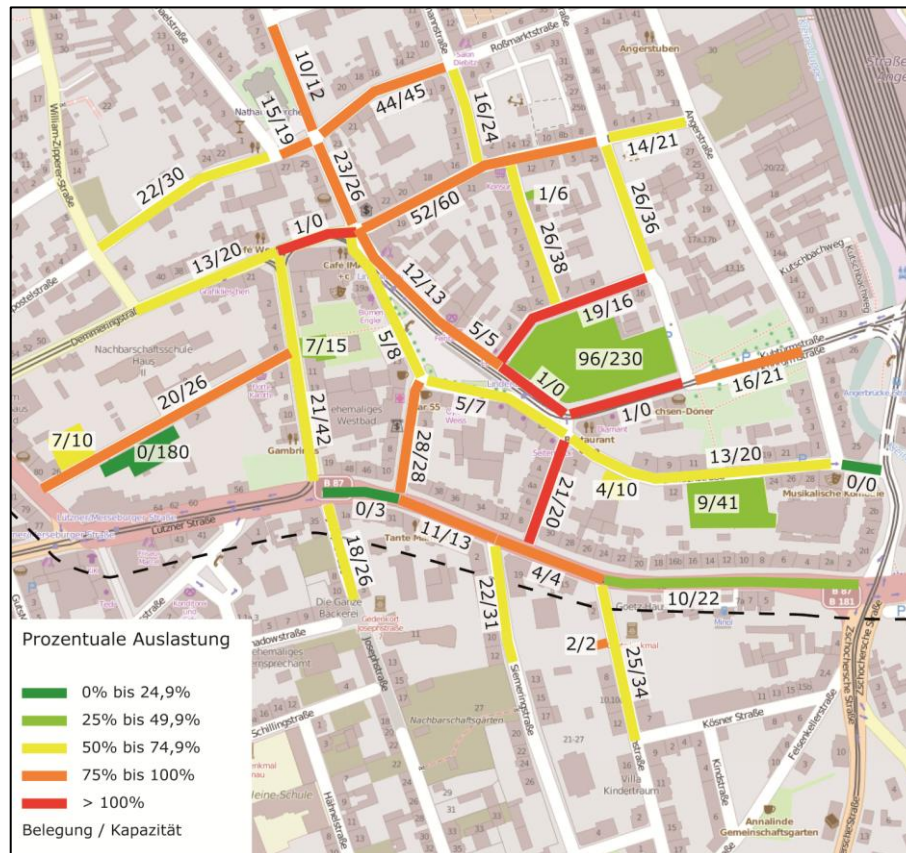


Ergebnis der Zählung 02.12.2014
10 – 11 Uhr (Beginn der Hauptgeschäftszeit)

- Hohe Auslastung
- Teilweise illegales Parken
- 23 Falschparker

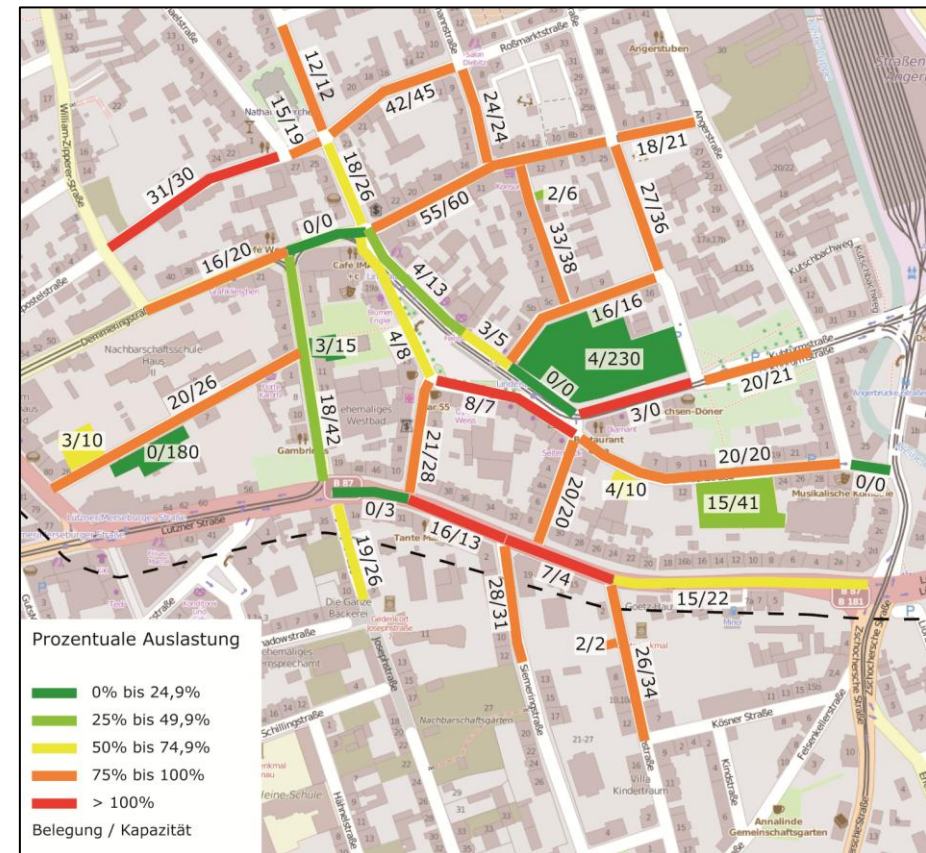
1.5 Ruhender Verkehr

Pkw-Parken – Auslastung Lindenauer Markt



**Ergebnis der Zählung 02.12.2014
16 – 17 Uhr (Hauptgeschäftszeit)**

- Gebiet mittelstark belastet
- 7 Falschparker



**Ergebnis der Zählung 02.12.2014
22 – 23 Uhr (Nachtzählung mit maximaler Belastung)**

- Hohe Auslastung
- Teilweise illegales Parken
- 11 Falschparker

1.5 Ruhender Verkehr

Fahrradparken

- ⊕ 91 Fahrradbügel im öffentlichen Raum mit 182 Stellplätzen
- ⊕ Verfügbare Fahrradbügel meist mittelmäßig ausgelastet → möglicherweise durch Zählung im Winter
- ⊖ Fahrradbügel an mehreren Stellen durch Reste von beschädigten und teils demontierten Fahrrädern blockiert
- ⊖ Teilweise wildes Parken – Fahrräder werden an Laternenmasten, Schilderpfosten, Bäumen und Hauswänden abgestellt



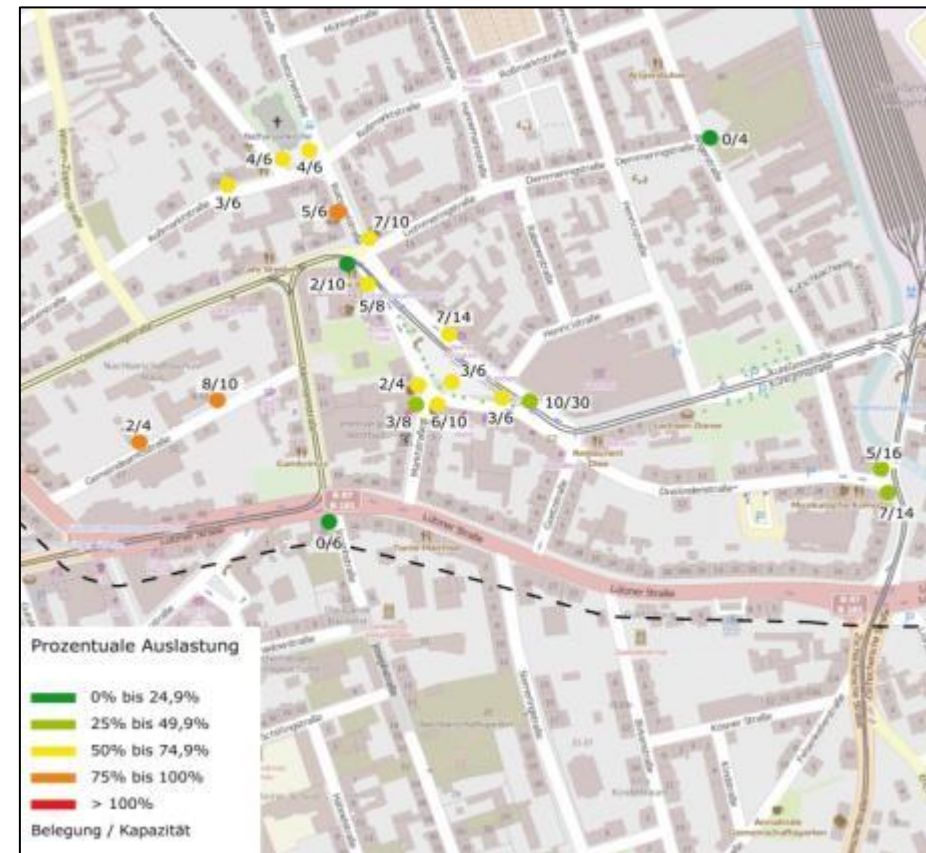
1.5 Ruhender Verkehr

Fahrradparken – Auslastung



Ergebnis der Zählung 02.12.2014
7 – 8 Uhr

- Mittlere Auslastung

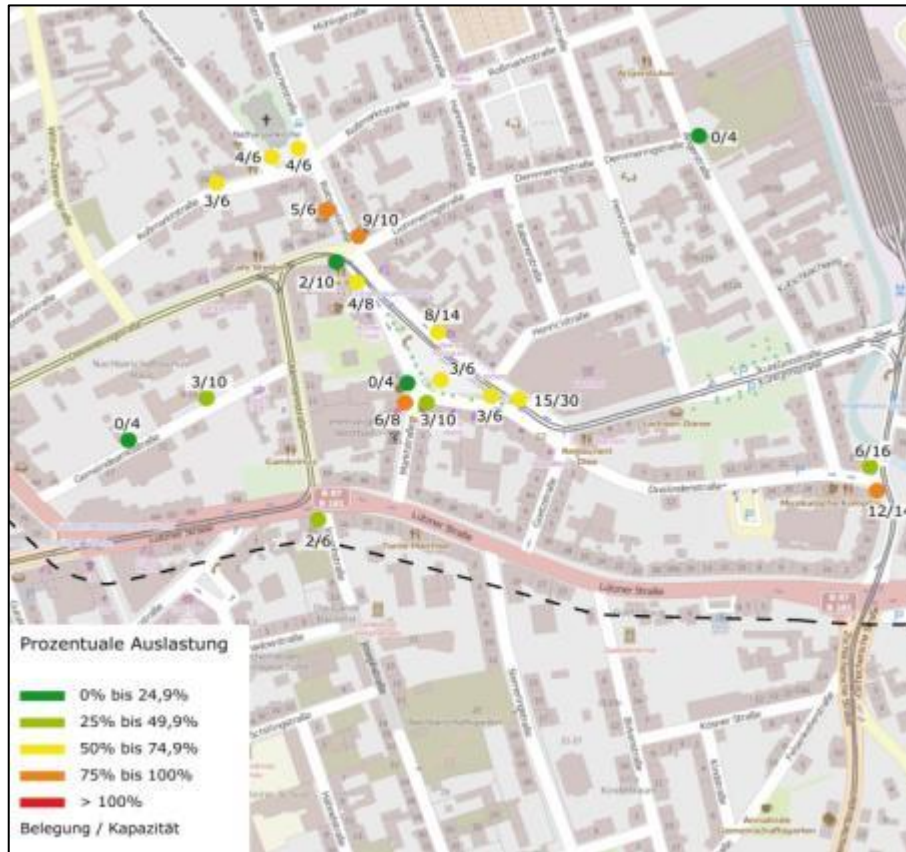


Ergebnis der Zählung 02.12.2014
10 – 11 Uhr (Beginn der Hauptgeschäftszeit)

- Mittlere Auslastung

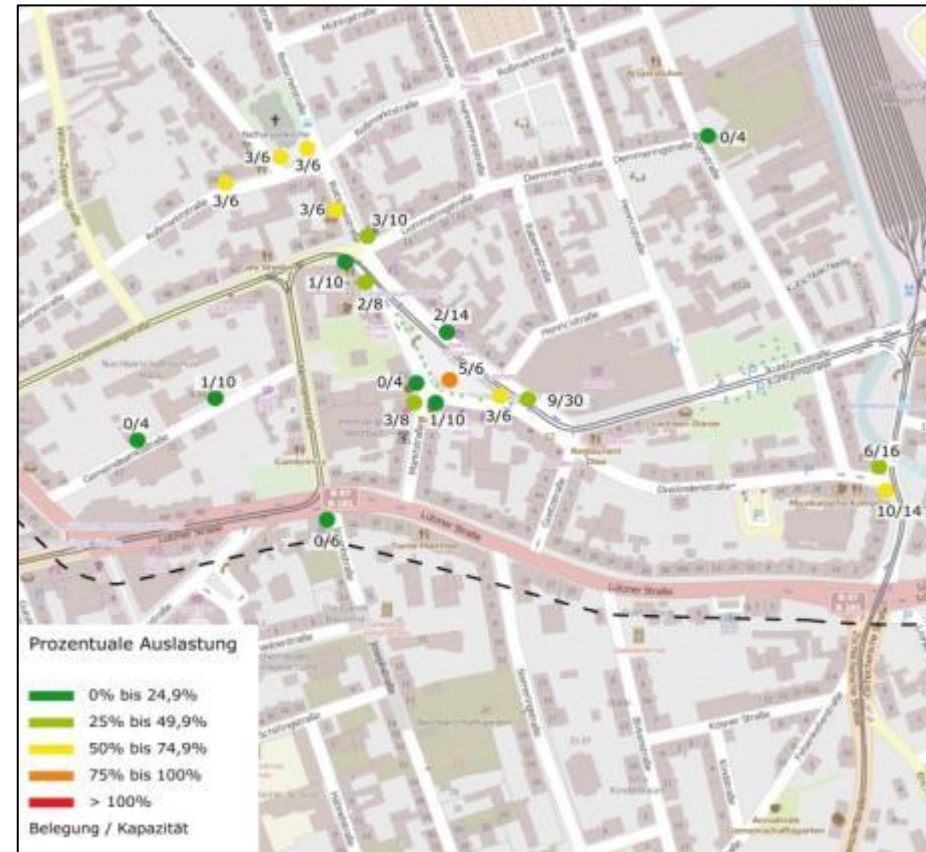
1.5 Ruhender Verkehr

Fahrradparken – Auslastung



Ergebnis der Zählung 02.12.2014
16 – 17 Uhr (Hauptgeschäftszeit)

- Mittlere Auslastung



Ergebnis der Zählung 02.12.2014
22 – 23 Uhr (Nachtzählung mit maximaler Belastung)

- Geringe Auslastung

1.5 Ruhender Verkehr

Parken – Musikalische Komödie

- ⊕ Viele Fahrradbügel vorhanden, allerdings während der Vorstellung nicht alle ausgeschöpft
- ⊕ Parkplatz an der Musikalischen Komödie wird während Vorstellung zum Besucherparken freigegeben – ist normalerweise nur für Angestellte geöffnet
- ⊖ Parken um Musikalische Komödie während der Vorstellung wird von Betreibern und Besuchern gleichermaßen als Problem angesehen
→ sehr hohe Auslastung & viele illegale Parker
- ⊖ Besucher beschwerten sich über MuKo-Parkplatz (zu geringe Kapazität und zum Teil unbefestigter Untergrund)
- ⊖ Regelmäßig reisen Zuschauergruppen in Bussen an, was ebenso regelmäßig zu Problemen führt:
 - bis zu vier Busse pro Vorstellung
 - Rückstau von Bussen im Eingangsbereich der Musikalischen Komödie
 - Busse behindern Fußgänger und Kfz bzw. Radfahrer
 - Bushaltestelle nicht auf Zschocherscher Straße
 - Da keine separaten Busstellplätze vorhanden sind, müssen die Busfahrer sich einen Platz suchen, was zu Behinderungen im Verkehrsfluss führt



MuKo-Parkplatz



Zufahrt MuKo-Parkplatz



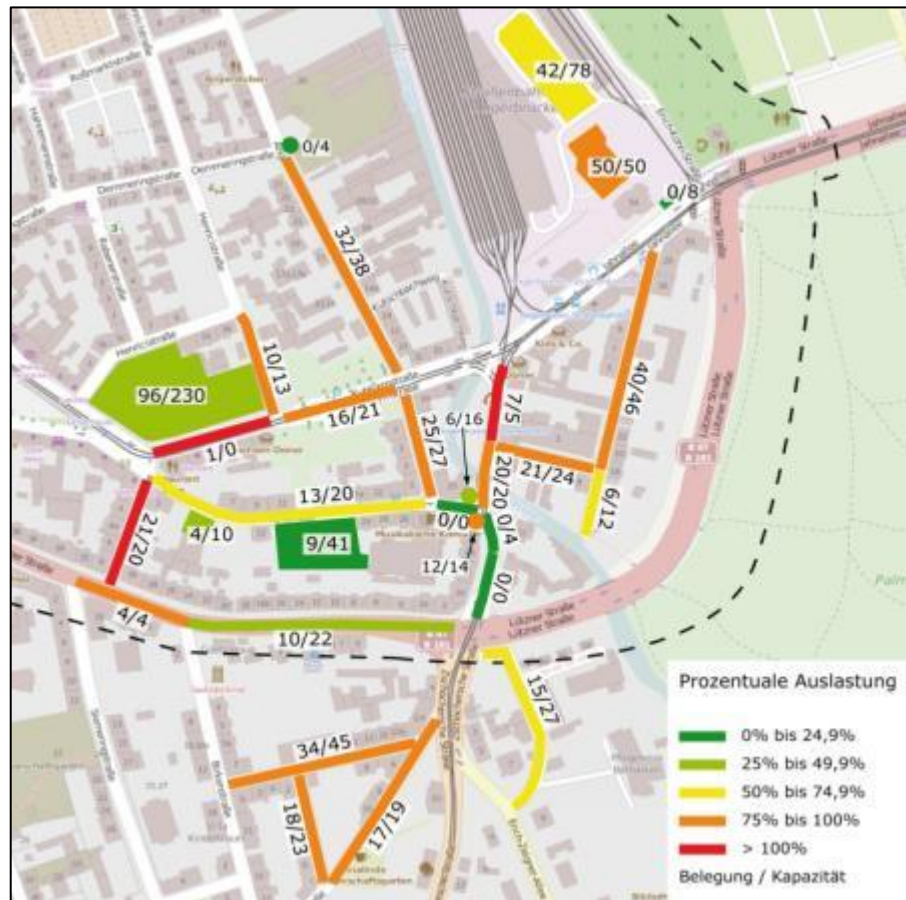
Fahrradbügel gegenüber MuKo



Busparken vor MuKo

1.5 Ruhender Verkehr

Parken – Auslastung Musikalische Komödie (Pkw und Fahrrad)

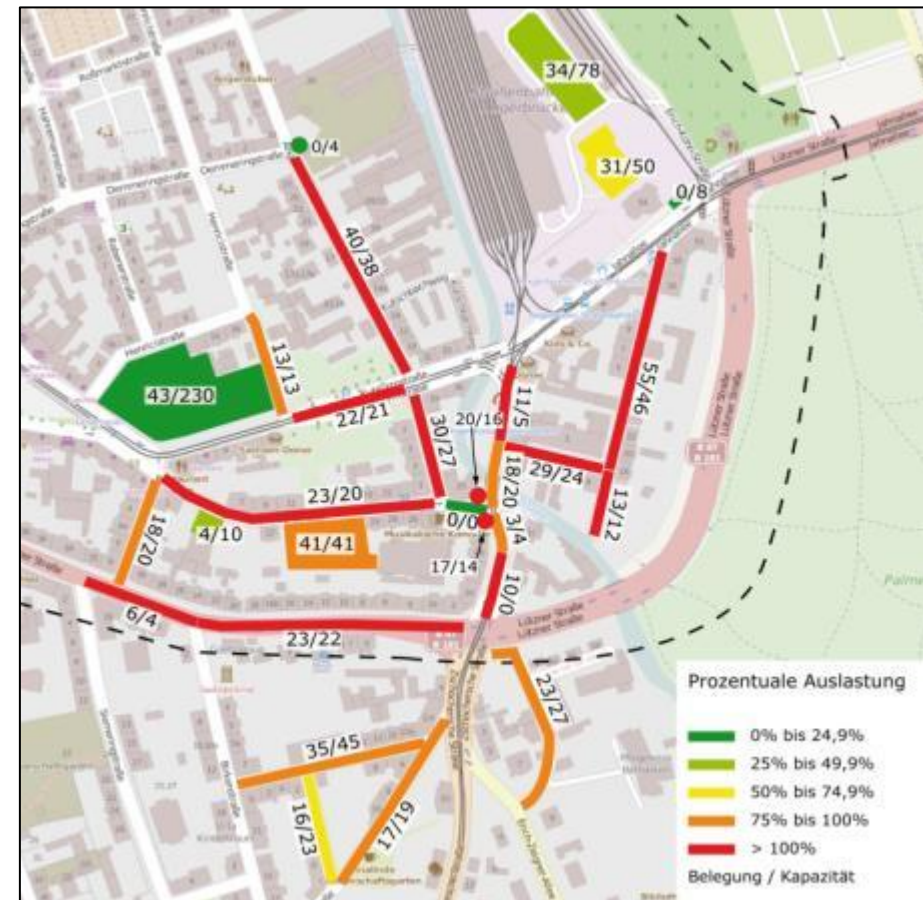


Stellplätze um MuKo: **413**

Fahrradbügel um MuKo: **32**
(64 Stellplätze)

**Ergebnis der Zählung 02.12.2014
16 – 17 Uhr (vor Beginn der Vorstellung)**

- Mittlere Auslastung der Umgebung MUKO
- 4 Falschparker



**Ergebnis der Zählung 02.12.2014
19:30 – 20:30 Uhr
(während der Vorstellung „The Rocky Horror Picture Show“)**

- Sehr hohe Auslastung der Umgebung MUKO
- 45 Falschparker
- Kauflandparkplatz bis 22:30 Uhr geöffnet

1.6 Öffentlicher Verkehr

Das Untersuchungsgebiet ist **vom öffentlichen Verkehr gut erschlossen**. So verkehren hier vier Straßenbahnlinien (3, 7, 8, 15) sowie drei Buslinien (74, 130, 131), welche insgesamt sieben Haltestellen bedienen. Positiv zu bewerten ist, dass die **Taktzeiten zu den Hauptverkehrszeiten relativ kurz** gehalten sind, was eine Nutzung des öffentlichen Verkehrs begünstigt. Durch die intensive Nutzung ist darüber hinaus zu beobachten, dass an den zentralen Umsteigepunkten im Untersuchungsgebiet (Lindenauer Markt und Angerbrücke) **viel Fußgängerverkehr generiert** wird.

Am Lindenauer Markt sind die Haltestellen nördlich des Marktes platziert. Dies ist zum einen günstig, um angrenzende Geschäfte schnellstmöglich zu erreichen. Zum anderen ergeben sich **aufgrund des beschränkten Verkehrsraums Probleme an den Haltestellen**. Diese sind **am Lindenauer Markt zu schmal gestaltet**, wodurch die hier wartenden Personen permanent durch den dicht vorbei fahrenden Kfz-Verkehr

gefährdet werden. Darüber hinaus ist die Querung der Haltestellenbereiche für mobilitätseingeschränkte Personengruppen schwierig, da ein **barrierefreies Queren lediglich an zwei Stellen möglich** ist.

Problematisch ist zudem, dass die **stadtauswärtige Haltestelle** am Lindenauer Markt **nur als Einfachhaltestelle ausgebaut** ist, was regelmäßig zu Wartesituationen nachfolgender Bahnen und Busse führt.

Fazit

- ➕ Generierung großer Menschenmengen an Haltestelle Lindenauer Markt, da zentraler Umsteigepunkt
- ➖ Gefährdung wartender Personen durch zu schmale Haltestellenbereiche
- ➖ Nur Einfachhaltestelle stadtauswärts am Lindenauer Markt

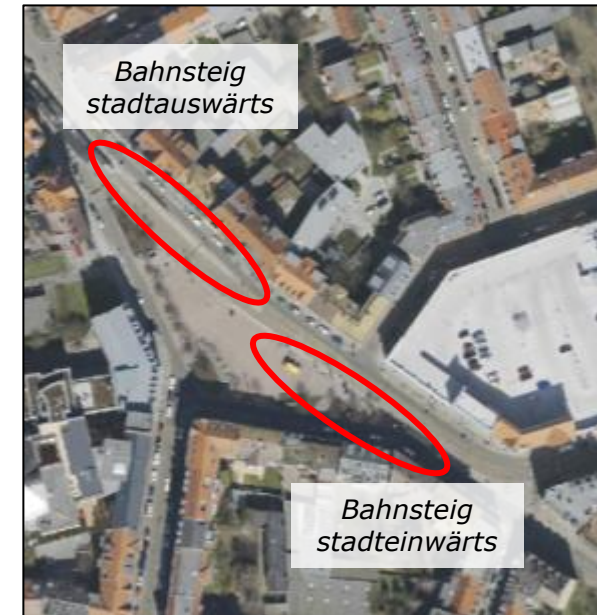


1.6 Öffentlicher Verkehr

Netz

Lindenauer Markt:

- Zentraler ÖPNV-Knotenpunkt im Leipziger Westen – Umsteigemöglichkeit zwischen Straßenbahn und Bus
- Taktverkehr der Straßenbahnen im 10-Minuten-Takt (HVZ)
- Regionalbusse (130, 131) bedienen die Haltestelle im 30- bzw. 60-Minuten-Takt, Stadtlinie 74 im 10- bzw. 20-Minuten-Takt
- An Haltestelle Lindenauer Markt steigen ca. 8.100 Fahrgäste/Werktag zu (Zahlen von 2014 lt. LVB)



1.6 Öffentlicher Verkehr

Wichtige Umsteigerelationen

Linie 7 <-> Linie 8/15
(Bahnsteigwechsel)

Linie 7 <-> Linie 74
(gleicher Bahnsteig)

Linie 8/15 <-> Linie 74
(gleicher Bahnsteig)

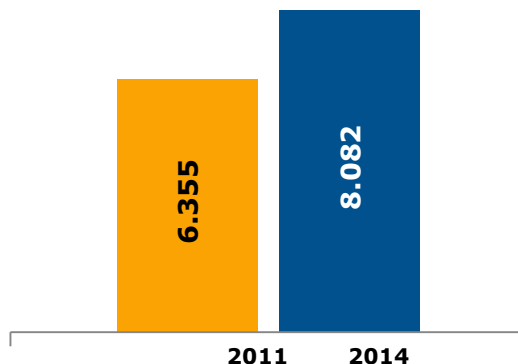
Umstiege zur Linie 130/131 von
untergeordneter Bedeutung

Anmerkungen LVB

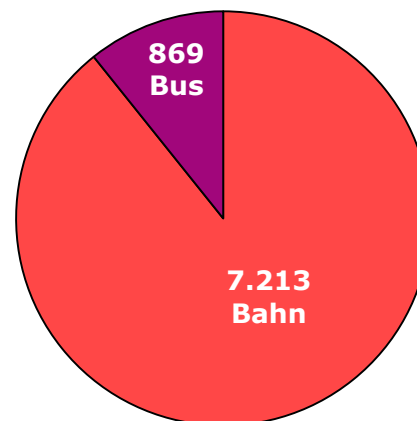
- Landwärtige Haltestellenzufahrt durch fehlende klare Trennung zwischen MIV und ÖV teilweise problematisch
- Landwärtige Haltestelle in Anbetracht der Einsteigerzahl deutlich zu schmal bemessen
- Landwärtige Haltestelle erlaubt nicht das Anhalten einer Straßenbahn und eines Busses in Reihe → Abwarten von Anschlüssen (z. B. 74 → 7) nicht möglich
- Fahrspur neben dem landwärtigen Bahnsteig häufig durch anliefernde LKW-blockiert → PKW weichen auf den Haltestellenbereich aus
- Erhöhung der Anzahl der ÖV-Fahrten bei weiter steigender Einwohnerzahl absehbar; dies betrifft insbesondere die Relation von/nach Böhlitz-Ehrenberg
- Außerdem: die Eintrittskarten der Muko gelten drei Stunden vor und drei Stunden nach Vorstellung als Fahrkarten für alle Verkehrsmittel der Zone 110 im MDV!

Fahrgastanalyse

Gesamteinsteiger



Verkehrsmittelwahl 2014



Fahrtrichtung Straßenbahn:

- Personen stadteinwärts – 3.052
- Personen stadtauswärts – 4.161

Zahlen gelten für einen normalen Werktag
Quelle: LVB

1.7 Unfallanalyse

Verkehrsunfälle 2011 bis 2013 für das Untersuchungsgebiet Altlindenau

Unfälle nach Kategorien

	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	Gesamt
2011	9	39	11	299	4	362
2012	5	43	11	343	2	404
2013	6	39	8	310	2	365
Gesamt	20	121	30	952	8	1.131

Kat. 1: Unfall mit Getöteten

Kat. 2: Unfall mit Schwerverletzten

Kat. 3: Unfall mit Leichtverletzten

Kat. 4: Unfall mit schwerem Sachschaden

Kat. 5: Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkohol / anderer berauschender Mittel

Kat. 6: Sachschadensunfall mit Alkohol / berauschender Mittel

Anzahl Unfälle mit Radfahrer- und / oder Fußgärgbeteiligung

	Radfahrer	Fußgänger	Gesamt
2011	37	8	45
2012	41	6	47
2013	33	5	38
Gesamt	111	19	130

Verkehrsbeteiligung

	Anzahl
Gruppe 1: Personenkraftwagen	1.735
Gruppe 2: Fahrräder	111
Gruppe 3: Fußgänger	19
Gruppe 4: Liefer- und Lastkraftwagen	220
Gruppe 5: Busse	8
Gruppe 6: motorisierte Zweiräder	34
Gruppe 7: andere Fahrzeuge	124
Gesamt	2.251

Zusammenfassung

- Keine Getöteten
- Statistisch betrachtet passiert jeden Tag ein Unfall in Altlindenau
- An etwa jedem zehnten Unfall ist ein Fußgänger oder ein Radfahrer beteiligt
 - ca. 90 % aller Unfälle geschehen ohne Beteiligung von Radfahrern und Fußgängern
- Motorisierter Verkehr stellt die größte Gefahrenquelle dar

*Hinweis:
Konkrete Unfallanalysen wie verortete
Unfalldaten lagen nicht vor*

1.8 Weitere Problembereiche

Während der Analyse des Verkehrsnetzes sowie der einzelnen Verkehrsarten haben sich im Untersuchungsgebiet weitere Problembereiche herauskristallisiert, welche sich entweder räumlich oder inhaltlich keiner der vorherigen Kapitel zuordnen lassen und deshalb an dieser Stelle zusammengefasst werden.

Dabei handelt es sich in erster Linie um gestalterische Mängel, aus welchen sich jedoch oftmals ebenso funktionale Mängel ergeben. Ein Beispiel hierfür sind die unproportionalen Straßenräume in der Demmering-, der Rietschel- und der Roßmarktstraße, wodurch sich zu schmale Gehwege ergeben, welche ihre Funktion als solche nicht in vollem Maße erfüllen können.

Weitere Problembereiche sind fehlende Baumpflanzungen in der Merseburger-, der Henrici- und der Endersstraße sowie die Verwahrlosung der Fußgängerzone zwischen Merseburger und Endersstraße, welche derzeit über keinerlei Aufenthaltsqualität verfügt.

Nicht vergessen werden darf überdies die Möglichkeit des Durchfahrtsverkehrs in der Erich-Köhn-Straße, welche bereits heute illegal ist und deshalb unterbunden werden muss sowie die mangelnde Barrierefreiheit an der Haltestelle Georg-Schwarz-Straße.



1.9 Händlerbefragung

Durch das Stadtumbaumanagement „Leipziger Westen“ wurde zeitgleich zur Erarbeitung des integrierten Verkehrskonzept für Altlindenau eine Befragung zum Thema Verkehr unter den ansässigen Händlern am Lindenauer Markt durchgeführt.

Diese konnten dabei ihre Erfahrungen und Meinungen zu verschiedenen verkehrsbezogenen Themen, wie bspw. der Verkehrsmittelwahl, dem ruhenden Verkehr, dem Lieferverkehr oder auch zu beobachteten Konflikten zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern kundtun.

An der Befragung nahmen insgesamt 32 Händler teil. Die Ergebnisse werden nachfolgend zusammengefasst.

Verkehrsmittelwahl

- Viele Geschäfte eher schlecht mit Pkw zu erreichen
- Großteil der Kunden erreichen die Geschäfte mit dem Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV, Car-Sharing)
- Viele Mitarbeiter kommen mit Pkw zur Arbeit und parken direkt am Markt
- Pkw wird zu hohe Bedeutung zugemessen, obwohl Umweltverbund überwiegt

Ruhender Verkehr

- Viele Beschwerden wegen fehlender Pkw-Abstellmöglichkeiten
- Die meisten Kunden parken im direkten Umfeld des Markts (nur wenige auf Kaufland-Parkdeck)
- Kaum Beschwerden wegen fehlender Fahrradabstellanlagen
- Illegales Parken im nördlichen Marktbereich
- Oftmals Parken in zweiter Reihe in Marktstraße
- Erlaubte Parkdauer auf Kaufland-Parkdeck ist zu kurz für Theaterbesucher

Lieferverkehr

- Mehrzahl der Geschäfte wird über Paketdienstleister beliefert
- Lkw-Lieferungen erfolgen zu festen Lieferzeiten
- Oftmals Behinderung des Lieferverkehrs im nördlichen Marktbereich durch illegale Parker

Konflikte / Probleme

- Etwa die Hälfte aller Händler wünscht sich mehr Platz für Auslagen oder Freisitze
- Knotenpunkt am südöstlichen Ende des Markts ist zu unübersichtlich
- Illegale Durchfahrten in Kuhturmstraße
- Gegenseitige Behinderung von Bahn, Pkw und Rad

Lösungsansätze

- Mehr Kurzzeitparkplätze in Marktstraße
- Umgestaltung des Marktplatzes, so dass dieser fußgängerfreundlicher wird
- Entschleunigung des Markts durch Sperrung für Pkw-Verkehr
- Fernwegweisung zum Kaufland-Parkdeck verbessern

Die Ergebnisse spiegeln zu großen Teilen die Aussagen der vorliegenden Analyse wider und werden mit in die anschließende Konzeption einfließen.

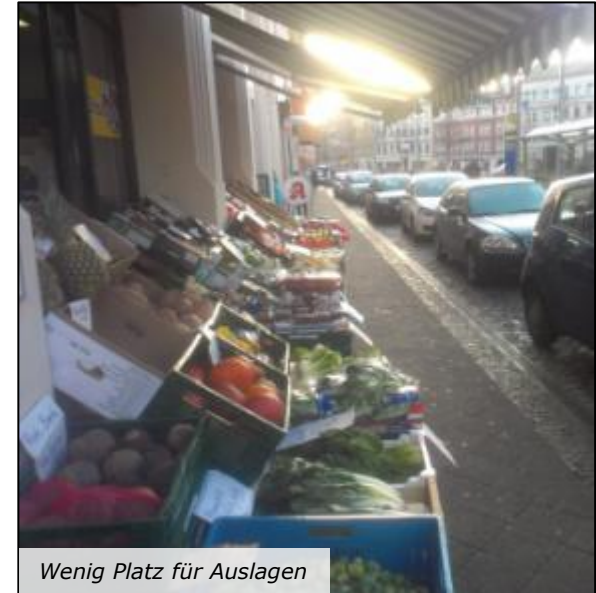
1.9 Händlerbefragung



Meisten Kunden kommen per Fuß/Rad/ÖV



Selten Beschwerden über zu wenige Fahrradständer



Wenig Platz für Auslagen



Überwiegend Lieferungen per Paketdienst



Oftmals illegale Parker



Wenig Platz für Freisitze

1.10 Leipziger Bürgerwettbewerb „Ideen für den Stadtverkehr“

Umgestaltung des Lindenauer Marktes in eine autoarme Zone

Nr. 141 (Christina Weiß, Lindenauer Stadtteilverein e. V.)

→ Fußgängerzone an Nordseite Marktplatz



Fußgängerzone im nördlichen Teil des Lindenauer Marktes

Nr. 142 (Christina Weiß, Lindenauer Stadtteilverein e. V.)



Mehr Platz auf dem Lindenauer Markt durch Entfernen des Untergrüns

Nr. 143 (Christina Weiß, Lindenauer Stadtteilverein e. V.)



Ideensammlung „Weg macht Schule“

Nr. 145 (Per Kropp, AG Verkehr der Nachbarschaftsschule)

- Odermannstraße 30 km/h
- Zebrastreifen an Schlippe Lind. Markt
- Einbahnstraßenregelung Gemeindeamtsstraße
- Fahrradfreundliche Gestaltung Lind. Markt
- Bus 74 an Schule halten lassen
- Kiss&Ride – Parkplätze vor Schule
- Lindex verkehrsberuhigt
- Schild Achtung Schule

Einfahrtssituation am Anfang der Georg-Schwarz-Straße für Radfahrer verbessern

Nr. 290 (Eric Poscher, rad3 UG)

- Ampelregelung für Radfahrer anpassen
- Raddurchfahrung legalisieren



Verkehrsberuhigung Apostelstraße

Nr. 379 (Ralf Kohl)

- Straßensperrung mittels Poller

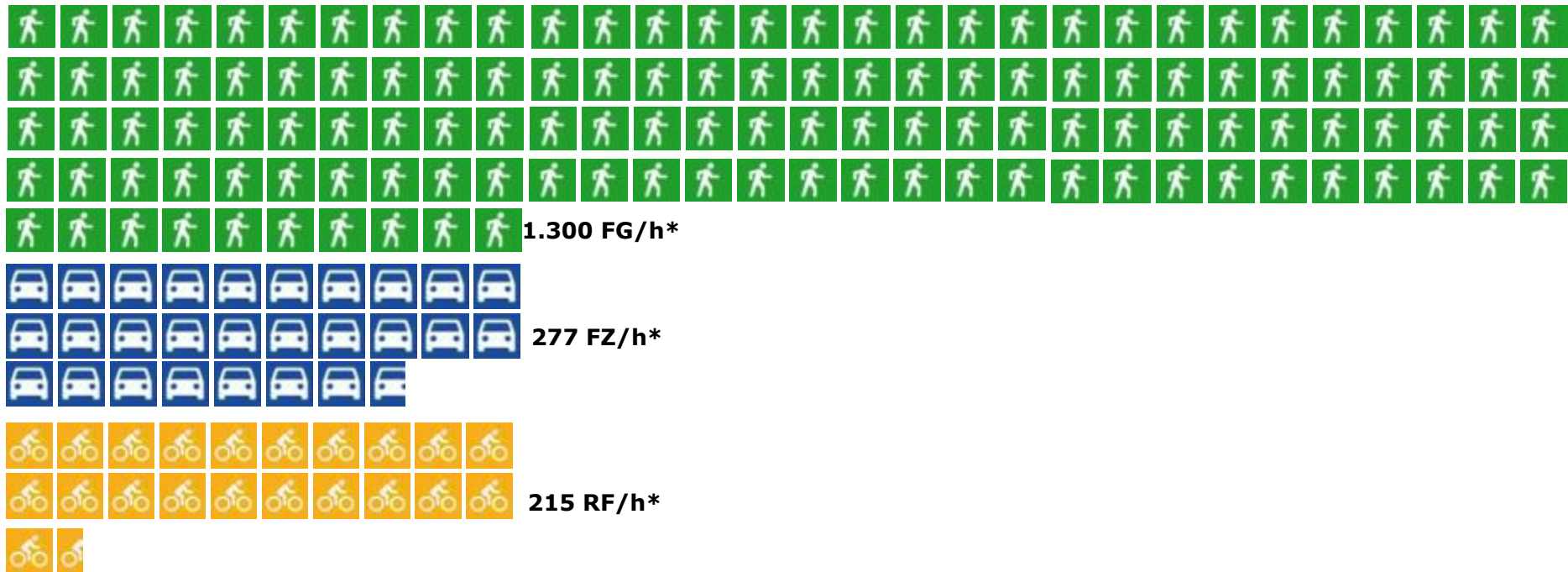


1.11 Gesamteinschätzung



1.11 Gesamteinschätzung

Vergleich Fußgänger/Pkw/Fahrrad



Gesamtfazit:

**Zählung Nordseite Markt 15-17 Uhr*

➕ Markt als **Verkehrsknotenpunkt** in Altlindenau **mit sehr hohem Anteil an Fußgängern**

➕ **Wichtiger Knoten für öffentlichen Verkehr und Versorgung**

➕ **Verkehrsablauf Kfz- und Fahrrad funktioniert**

➖ **Ungeeignete Flächenaufteilung** (Gehwege, Haltestellen) zugunsten des Kfz-Verkehrs

➖ **Kfz- und Lieferverkehr wirken sich negativ auf den Markt aus**
→ Minderung der Aufenthaltsqualität, erhöhtes Gefahrenpotenzial

➖ **Defizite im ruhenden Verkehr**

➔ **Förderung Fußgängerverkehr**

➔ **Umgestaltung Platz sinnvoll**

➔ **Optimierung des ruhenden Verkehrs nötig**

Teil 2 Konzeption / Planung

2. Konzeption / Planung

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Analyse werden im nachfolgenden Teil des integrierten Verkehrskonzepts die wichtigsten Problemlagen nochmals kurz zusammengefasst, **Zielstellungen formuliert und entsprechende Maßnahmen zur Lösung der Problemlagen** vorgeschlagen. Diese gliedern sich dabei in fünf Unterpunkte.

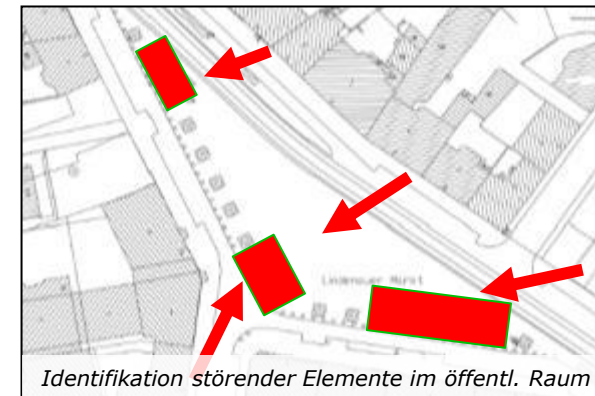
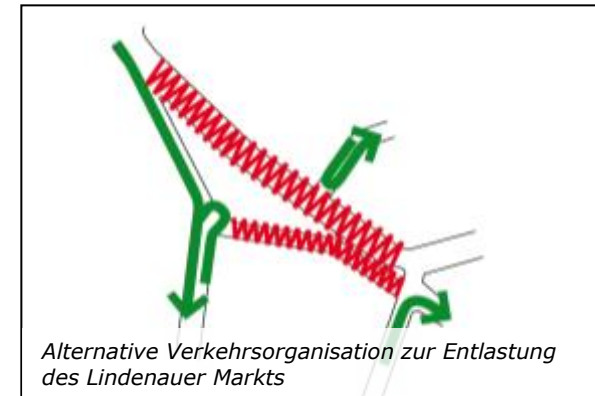
Der erste Punkt widmet sich der **Verkehrsführung** sowohl im gesamten Untersuchungsgebiet Altlindenau als auch speziell am Lindenauer Markt. Dabei stehen Maßnahmen zur Anpassung der derzeitigen Geschwindigkeitsregelungen, zur Vermeidung des vorherrschenden Durchfahrtsverkehrs sowie zur Umgestaltung des Markts zugunsten des Fußgänger- und Radverkehrs im Mittelpunkt.

Darauf aufbauend wird anschließend auf eine mögliche **Haltestellenumgestaltung** am Lindenauer Markt eingegangen, um den beschriebenen Problemen zu begegnen und deren Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Die Aufenthaltsqualität spielt ebenso beim dritten Punkt eine entscheidende Rolle, welcher sich potenziellen **Umgestaltungsmöglichkeiten des Lindenauer Markts** widmet. Dabei wird vor allem eine fußgängerfreundlichere Gestaltung angestrebt, welche sich auch in der Verminderung von Barrieren auf dem Markt widerspiegeln soll.

Der vorletzte Punkt wird der **Optimierung des ruhenden Verkehrs** gewidmet. Dabei drehen sich die vorgeschlagenen Maßnahmen um die Stichworte Parkraumbewirtschaftung, Verhinderung illegalen Parkens sowie Angebote zum Fahrradparken verbessern.

Abschließend werden für die Bereiche des Untersuchungsgebiets, welche in den vorherigen Punkten noch nicht bedacht wurden, Maßnahmen vorgeschlagen, welche allesamt das gemeinsame Ziel verfolgen, den **Verkehrsraum Altlindenau aufzuwerten** und den derzeitigen Anforderungen anzupassen.

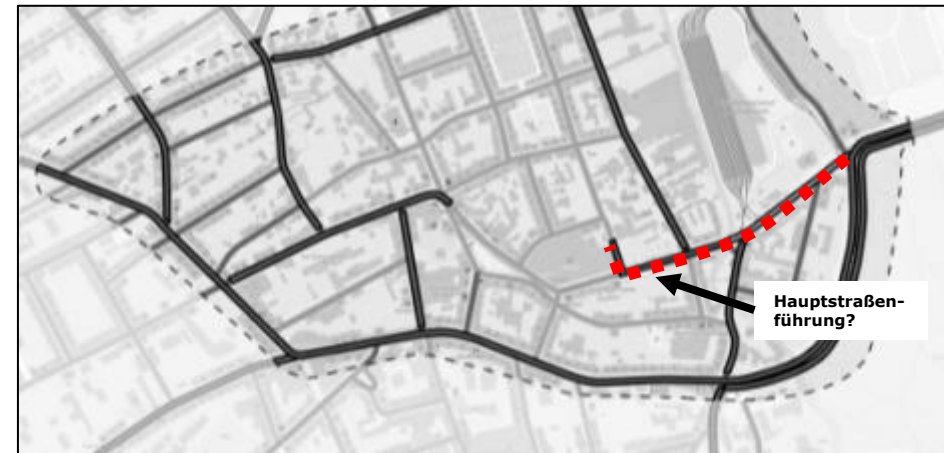


2.1 Verkehrsorganisation Altlindenau

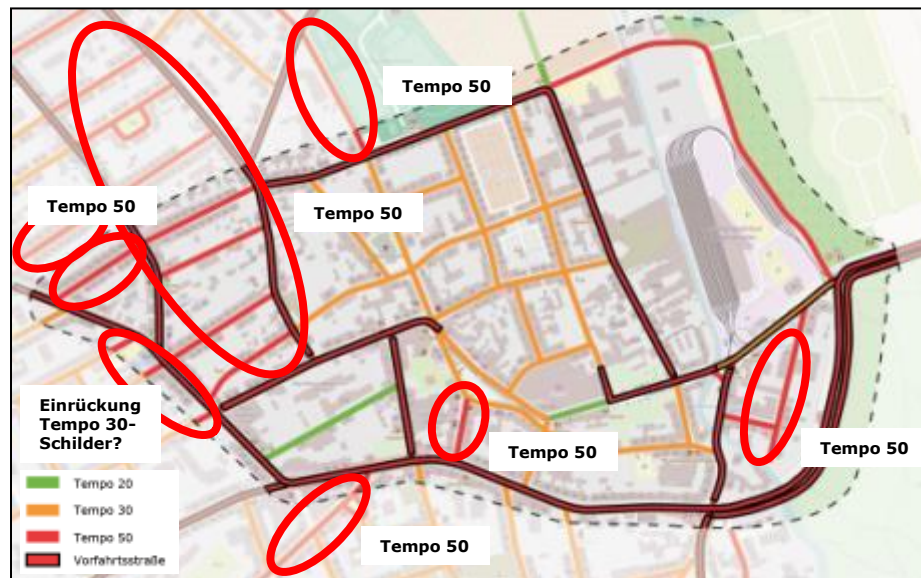
Problemlagen

- Verschiedene Faktoren begünstigen den Durchfahrtsverkehr am Lindenauer Markt:
 1. Tempo 50 und Hauptstraßenführung auf William-Zipperer-Straße
 2. Fehlende Abbiegemöglichkeit Richtung Zentrum auf Demmering- und Odermannstraße
- Hauptstraßenführung Kultureturmstraße nicht in Kaufland enden lassen
- Oftmals Tempo 50 in Wohngebieten

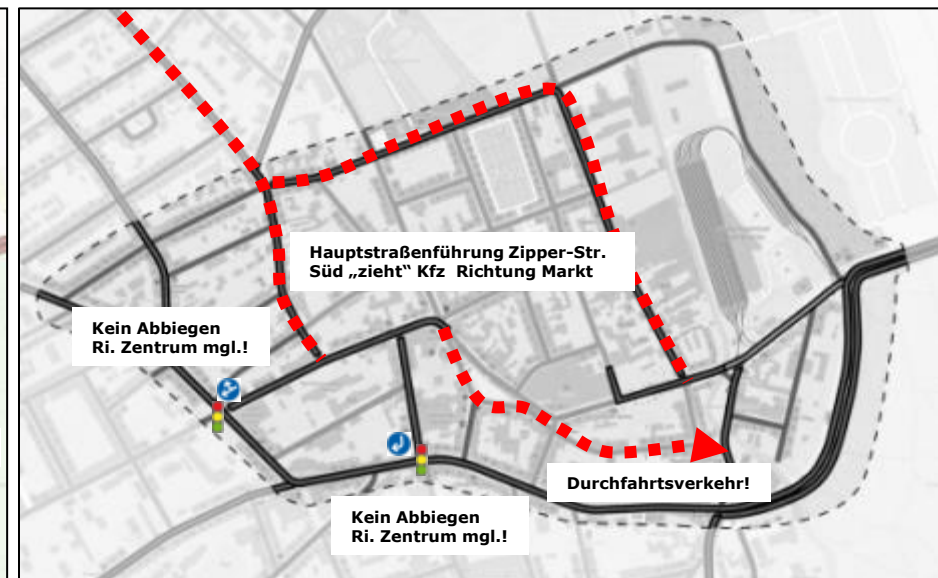
Hauptstraßen



Geschwindigkeiten



Durchfahrtsverkehr



2.1 Verkehrsorganisation Altlindenau

Zielstellung

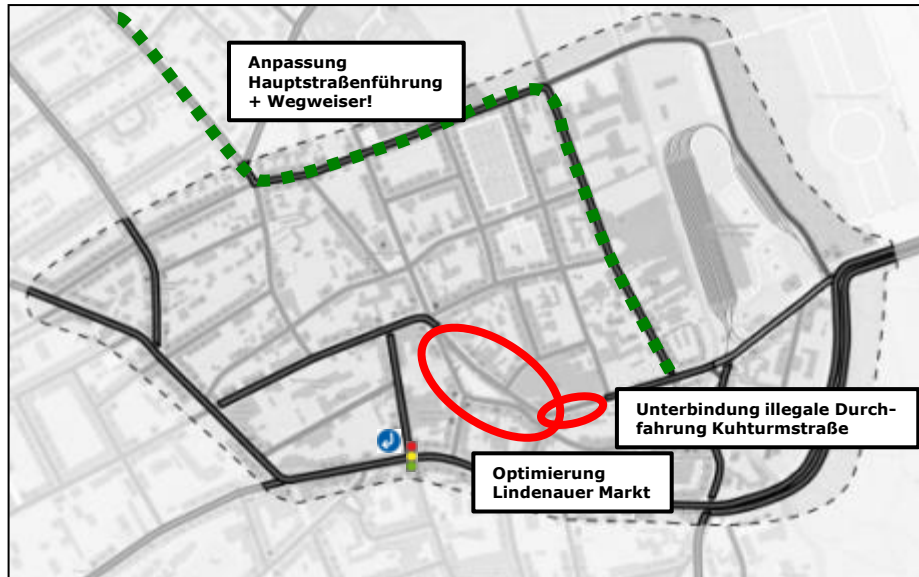
1. Durchfahrtsverkehr am Lindenauer Markt vermindern
2. Führung des Hauptstraßennetzes optimieren
3. Verkehrsberuhigung durch flächendeckenderen Einsatz von Tempo-30-Regelungen



2.1 Verkehrsorganisation Altlindenau

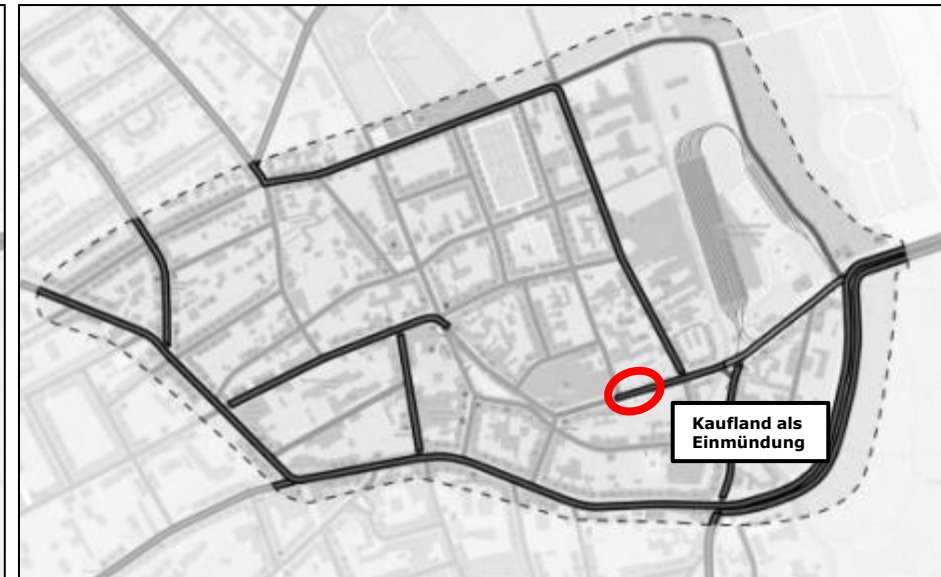
Maßnahmen

Durchfahrtsverkehr



1. An Erich-Köhn-Straße / W.-Zipperer-Straße:
 - Führung Hauptstraße über Erich-Köhn-Straße
 - Hier entsprechend Wegweisung, Beschilderung und Straßenraum bzw. Markierung anpassen!
2. Durchfahrtsverkehr am Lindenauer Markt vermindern/verhindern!
 - Umgestaltung des Marktplatzes / Umleitung des Durchfahrtsverkehrs (s. nächstes Kapitel)
3. Unterbindung der illegalen Durchfahrten der Kuhturmstraße

Hauptstraßen

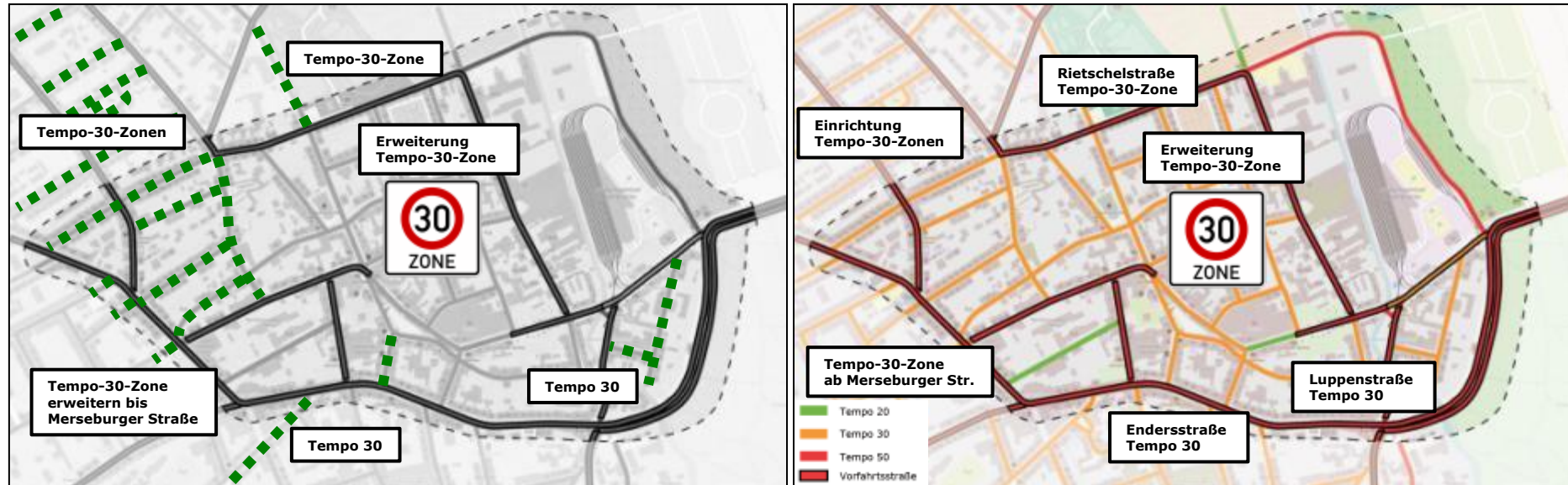


1. Hauptstraßenführung auf der Kuhturmstraße anpassen – Zufahrt Kaufland als Einmündung!

2.1 Verkehrsorganisation Altlindenau

Maßnahmen

Geschwindigkeiten



1. Marktstraße in Tempo-30-Zone integrieren
2. Tempo-30-Zone in Richtung West ausweiten (William-Zipperer-Straße, Holteistraße, Hebelstraße, Apostelstraße)
3. Tempo-30-Zone westlich der Merseburger Straße direkt ab Merseburger Straße beginnen lassen
4. Tempo 30 in Rietschelstraße, Luppenstraße und Endersstraße

2.2 Verkehrsorganisation Lindenauer Markt

Problemlagen

- Hauptproblem bzgl. der Verkehrsorganisation im Untersuchungsgebiet: Durchfahrtsverkehr am Lindenauer Markt → Fokus auf Lindenauer Markt

Zielstellung

1. Durchfahrtsverkehr vermindern/verhindern
2. Fußgänger- und Radfahrerfreundlichere Umgestaltung

Methode

- Erstellung verschiedener **Varianten zur Umgestaltung der Verkehrsorganisation** am Lindenauer Markt, welche sich in folgende Kategorien gliedern:
- **Null-Plus:** Keine Veränderungen an der Verkehrsführung, lediglich Anpassungen bzgl. Regelungen (Geschwindigkeiten u. ä.)
 - **Sperrung Nordbereich:** Teilweise bzw. komplette Sperrung des nördlichen Marktbereichs für den Kfz-Verkehr
 - **Teilspernung Nordbereich + Süd:** Teilweise Sperrung des nördlichen und des südlichen Marktbereichs für den Kfz-Verkehr
 - **Vollsperrung:** Komplettspernung des gesamten Marktbereichs für den Kfz-Verkehr

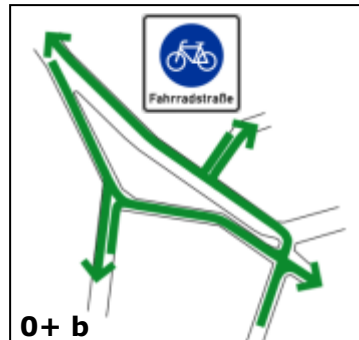
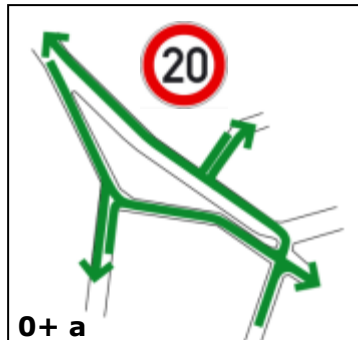


■	Tempo 20
■	Tempo 30
■	Tempo 50
■	Vorfahrtsstraße

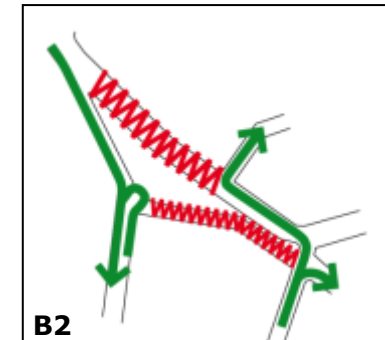
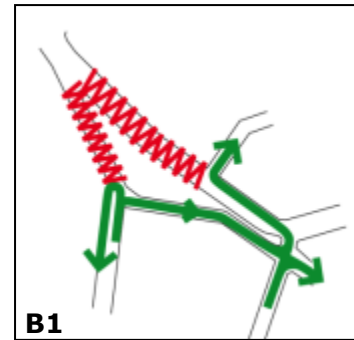
2.2 Verkehrsorganisation Lindenauer Markt

Übersicht Varianten

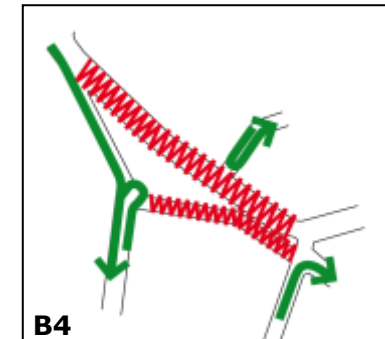
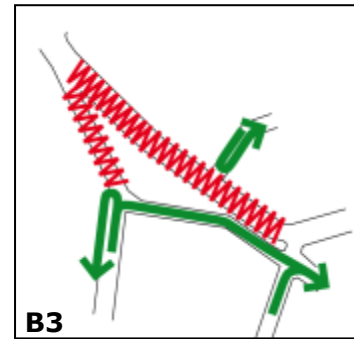
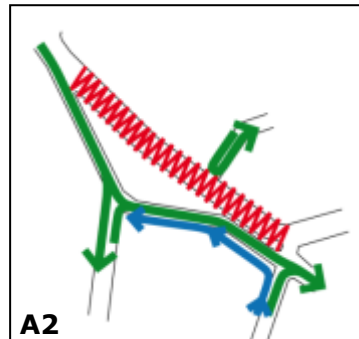
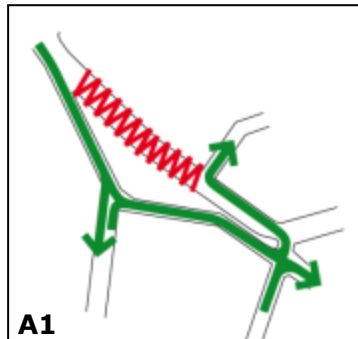
Null-Plus



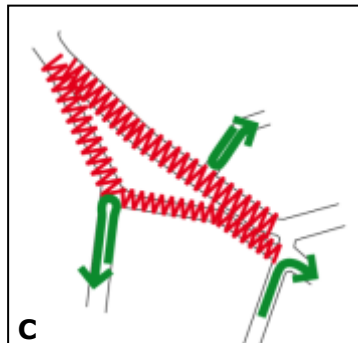
Teilsperrung Nordbereich + Süd



Sperrung Nordbereich



Vollsperrung



2.2 Verkehrsorganisation Lindenauer Markt

Varianten Verkehrsführung

Um die verschiedenen Varianten der Verkehrsführung untereinander vergleichbar zu machen, wurden diese anhand der folgenden sieben **Bewertungskriterien** beurteilt:

- **Aufwand** – Umsetzbarkeit bzw. Kosten der Maßnahme, baulicher Aufwand
- **Pkw-Verkehr** – Erreichbarkeit des Lindenauer Marktes mit Pkw, Durchfahrtsmöglichkeit mit Pkw, Parkmöglichkeiten, Wendemöglichkeiten
- **Radverkehr** – Erreichbarkeit des Lindenauer Marktes mit Fahrrad, Durchfahrtsmöglichkeit mit Fahrrad
- **Fußgänger** – Attraktivität und Sicherheit für den Fußgängerverkehr
- **Wirtschaftsverkehr** – Möglichkeit zur Anlieferung von Waren, Erreichbarkeit, Parkmöglichkeiten, Wendemöglichkeiten
- **ÖPNV** – Attraktivität und Sicherheit für den ÖPNV und dessen Fahrgäste, Durchfahrtsmöglichkeiten, Haltestellengestaltung
- **Akzeptanz** – Akzeptanz und Durchsetzbarkeit sowie Begreifbarkeit der Maßnahme

Für jedes Bewertungskriterium wurden dabei **Einschätzungen** von „Sehr gut bzw. sehr positiv“ bis „große Verschlechterung bzw. sehr negativ“ vergeben:

 **Verbesserung bzw. positiv / große Verbesserung bzw. sehr positiv**

 **Keine Änderung gegenüber Ausgangszustand**

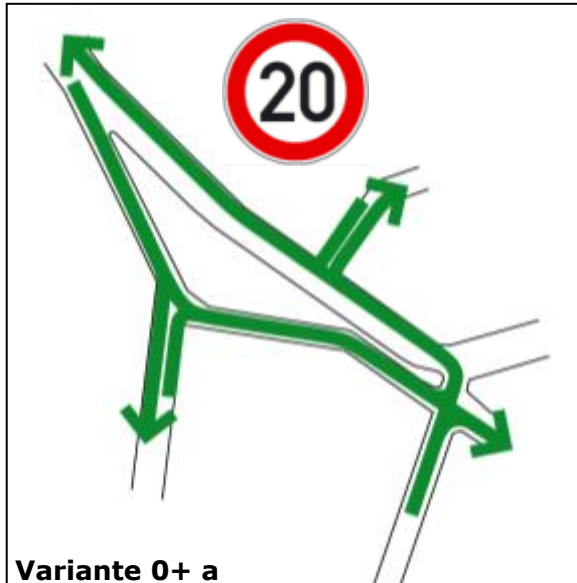
 **Verschlechterung bzw. negativ / große Verschlechterung bzw. sehr negativ**

Das **Endergebnis** errechnet sich wie folgt:

- „Keine Änderung gegenüber Ausgangszustand“ wurde mit 0 gewertet
- „Verbesserung bzw. positiv / große Verbesserung bzw. sehr positiv“ wurde mit +1 / +2 gewertet
- „Verschlechterung bzw. negativ / große Verschlechterung bzw. sehr negativ“ wurde mit -1 / -2 gewertet

2.2 Verkehrsorganisation Lindenauer Markt

Variante Null-Plus



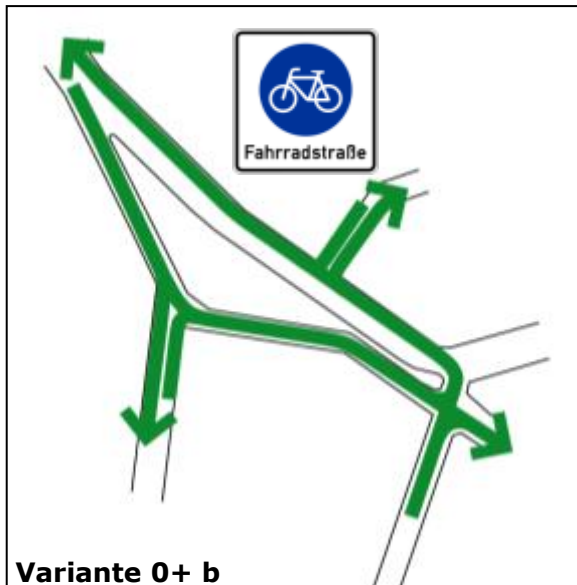
- Alle Fahrbeziehungen bleiben erhalten!
- Erhöhung des Widerstandes Markt!
- Tempo 20 (V0+ a) oder Untervariante (V0+ b) mit Fahrradstraße
- Evtl. Straßenraumgestaltung (Aufpflasterung, Markierungen etc.)
- Parken/Halten im Südbereich inkl. Marktstraße als Kurzparken bzw. mit Parkscheinautomat
- Unterbindung Durchfahrt Kuhlenturmstraße

Kriterien

- Aufwand: +
- Pkw-Verkehr: =
- Radverkehr: =
- Fußgänger: =
- Wirtschaftsverkehr: =
- ÖPNV: -
- Akzeptanz: +

Ergebnis

+



- Unterbindung Halten in Lieferzonen

- **Geringer baulicher Aufwand**
- **Als kurzfristige Lösung vorstellbar**
- **Keine Vorteile für Fußgänger und ÖV**

Kriterien

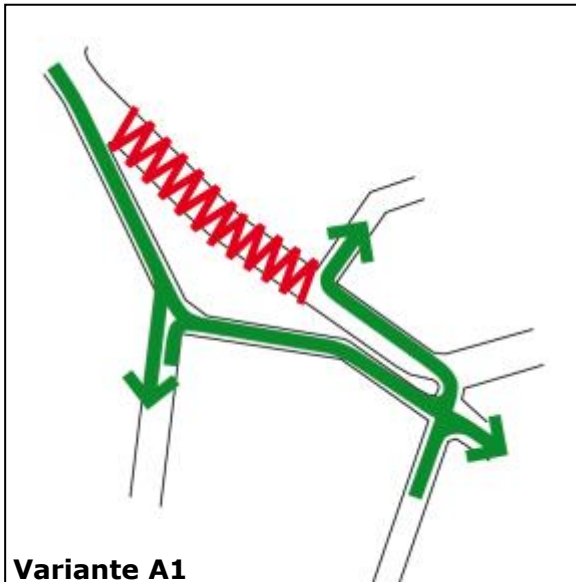
- Aufwand: +
- Pkw-Verkehr: -
- Radverkehr: +
- Fußgänger: =
- Wirtschaftsverkehr: =
- ÖPNV: -
- Akzeptanz: +

Ergebnis

+

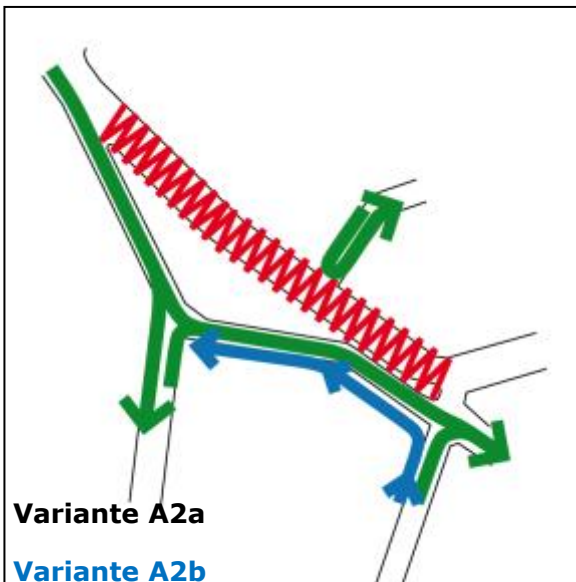
2.2 Verkehrsorganisation Lindenauer Markt

Variante A – Sperrung Nordbereich



- Sperrung Lindenauer Markt Nord
- Bereich vor Kaufland frei
- Henricistraße bis Hahnemannstraße als Einbahnstraße
- südliche Regelung wie im Bestand
- **Aufwertung Fuß/ÖV**
- **Akzeptanzproblem Sperrung**

Kriterien		Ergebnis
- Aufwand:	-	-
- Pkw-Verkehr:	-	
- Radverkehr:	=	
- Fußgänger:	+	
- Wirtschaftsverkehr:	=	
- ÖPNV:	+	
- Akzeptanz:	-	

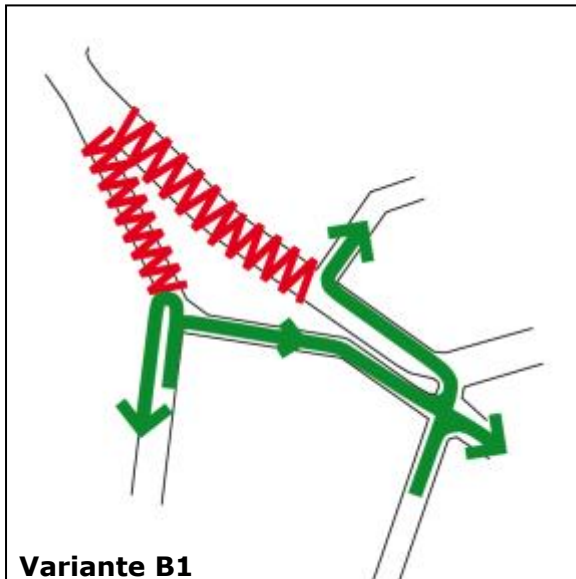


- Variante A2a:**
- Henricistraße mit Wendemöglichkeit
 - Südliche Regelung wie im Bestand
- Variante A2b:**
- Richtungsänderung zw. Goetz- und Marktstraße
 - Marktstraße im Einrichtungsverkehr
 - **Durchfahrtsverkehr möglich**
 - **Gegenrichtung nicht zielführend**

Kriterien	A2a	A2b	A2a	A2b
- Aufwand:	-	-		
- Pkw-Verkehr:	-	-		
- Radverkehr:	=	-		
- Fußgänger:	+	+	+	-
- Wirtschaftsv.:	=	=		
- ÖPNV:	+	+		
- Akzeptanz:	+	-		

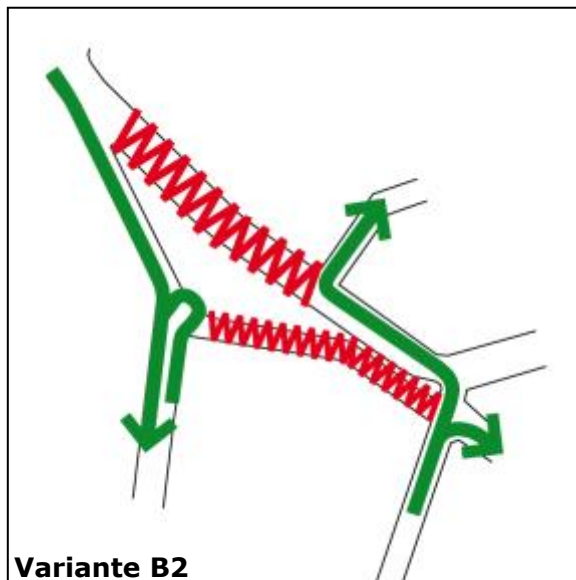
2.2 Verkehrsorganisation Lindenauer Markt

Variante B – Teilsperrung Nord- und Südbereich



- Sperrung Lindenauer Markt Nord
- Bereich vor Kaufland frei
- Henricistraße bis Hahnnemannstraße als Einbahnstraße
- Sperrung Abschnitt Demmeringstraße – Marktstraße
- Wendemöglichkeit Marktstraße
- **Fußgänger Nord-Süd-Achse**
- **Parken möglich!**

Kriterien		Ergebnis
- Aufwand:	==	==
- Pkw-Verkehr:	==	
- Radverkehr:	=	
- Fußgänger:	++	
- Wirtschaftsverkehr:	=	
- ÖPNV:	+	
- Akzeptanz:	-	

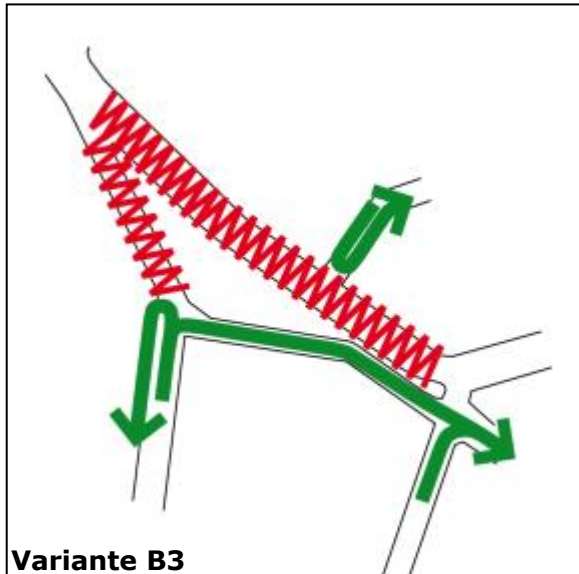


- Sperrung Lindenauer Markt Nord
- Bereich vor Kaufland frei
- Sperrung Abschnitt Marktstraße – Dreilindenstr.
- Wendemöglichkeit Marktstraße
- **Erweiterung Haltestellen gut**
- **Durchfahrtsverkehr möglich!**
- **Erreichen der Lützner Str. über Markt möglich**

Kriterien		Ergebnis
- Aufwand:	==	==
- Pkw-Verkehr:	-	
- Radverkehr:	=	
- Fußgänger:	+	
- Wirtschaftsverkehr:	=	
- ÖPNV:	+	
- Akzeptanz:	-	

2.2 Verkehrsorganisation Lindenauer Markt

Variante B – Teilsperrung Nord- und Südbereich

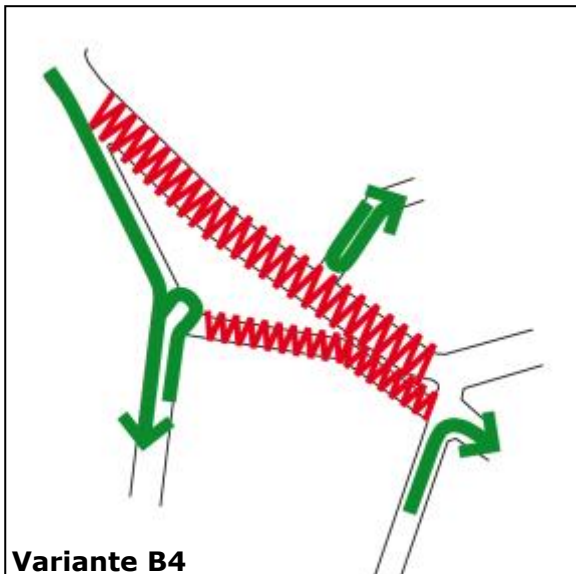
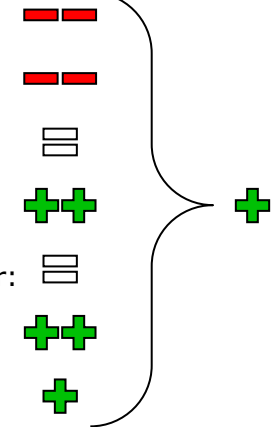


- Sperrung Lindenauer Markt Nord
- Henricistr. mit Wendemöglichkeit
- Sperrung Abschnitt
Demmeringstraße – Marktstraße
- **Durchfahrtsverkehre vermieden**
- **Kurzzeitparken möglich**

Kriterien

- Aufwand:
- Pkw-Verkehr:
- Radverkehr:
- Fußgänger:
- Wirtschaftsverkehr:
- ÖPNV:
- Akzeptanz:

Ergebnis

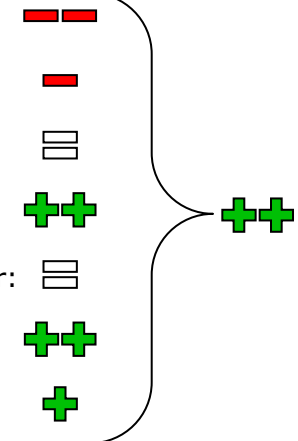


- Sperrung Lindenauer Markt Nord
- Henricistraße mit Wendemöglichkeit
- Sperrung Abschnitt
Marktstraße – Goetzstraße
- **Erweiterung Haltestellen gut**
- **Durchfahrtsverkehr möglich!**
- **Erreichen der Lützner Str. über Markt möglich**

Kriterien

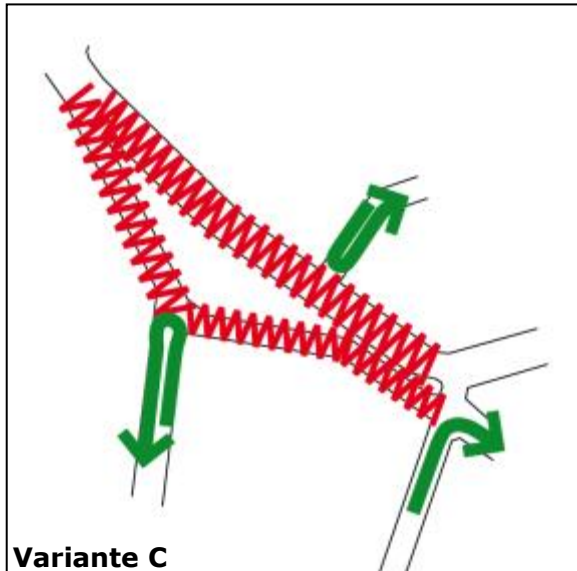
- Aufwand:
- Pkw-Verkehr:
- Radverkehr:
- Fußgänger:
- Wirtschaftsverkehr:
- ÖPNV:
- Akzeptanz:

Ergebnis



2.2 Verkehrsorganisation Lindenauer Markt

Variante C – Vollsperrung



Kriterien		Ergebnis
- Aufwand:	==	+++
- Pkw-Verkehr:	==	
- Radverkehr:	+	
- Fußgänger:	+++	
- Wirtschaftsverkehr:	≡	
- ÖPNV:	+++	
- Akzeptanz:	+	

- Komplettsperrung Lindenauer Markt

→ Wendemöglichkeit Henricistraße
und Marktstraße

→ Komplette Umgestaltung
möglich

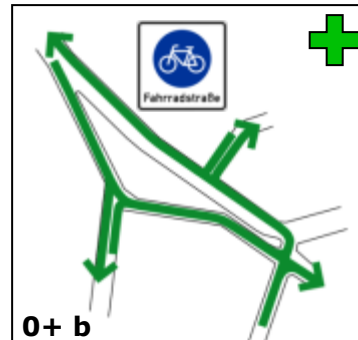
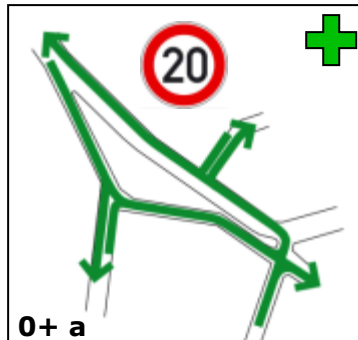
- **Konsequente Beruhigung**

- **Großes Aufwertungspotenzial**

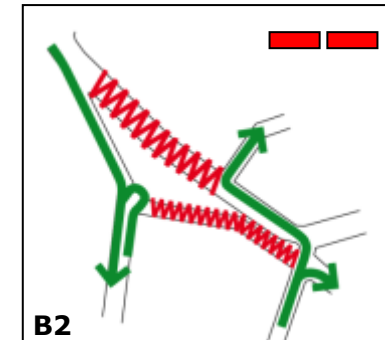
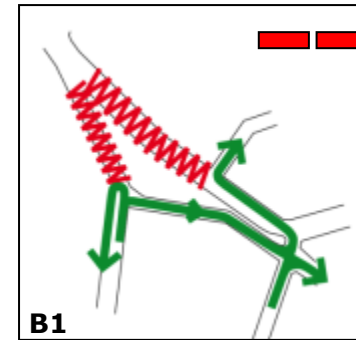
2.2 Verkehrsorganisation Lindenauer Markt

Übersicht Varianten – Bewertung

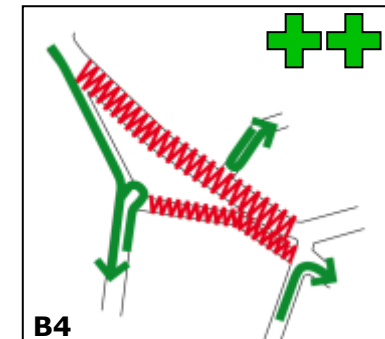
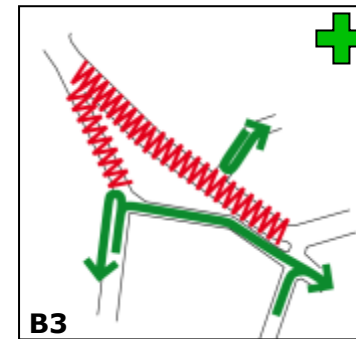
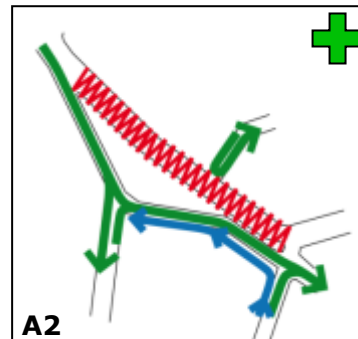
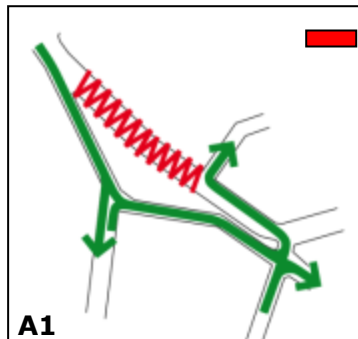
Null-Plus



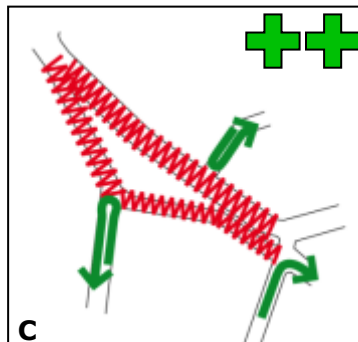
Teilsperrung Nordbereich + Süd



Sperrung Nordbereich



Vollsperrung



2.2 Verkehrsorganisation Lindenauer Markt

Auswirkungen auf das Verkehrsnetz

- Nachfolgende Betrachtung der Auswirkungen der verschiedenen Varianten auf die Kfz-Belastung im Untersuchungsgebiet
- Hierbei handelt es sich um Schätzungen der zu erwartenden Verlagerungseffekte
- Die Richtung der Pfeile verdeutlicht die jeweilige Fahrtrichtung der Zu- bzw. Abnahme



vermutliche Steigerung Kfz-Belastung

vermutliche Verminderung Kfz-Belastung



2.2 Verkehrsorganisation Lindenauer Markt

Auswirkungen – Variante 0+



- Durchfahrwiderstand auf Markt erhöht sich durch Tempo 20 bzw. Fahrradstraße
- Vermutlich nur marginale Änderungen im Netz zu erwarten

Auswirkungen – Variante A1 (Teilspernung Nord)



- Durchfahrtsverkehr weiterhin existent
- Geringe Verkehrsmengen auf Goetzstraße durch Wegfall Nordbefahrung Markt

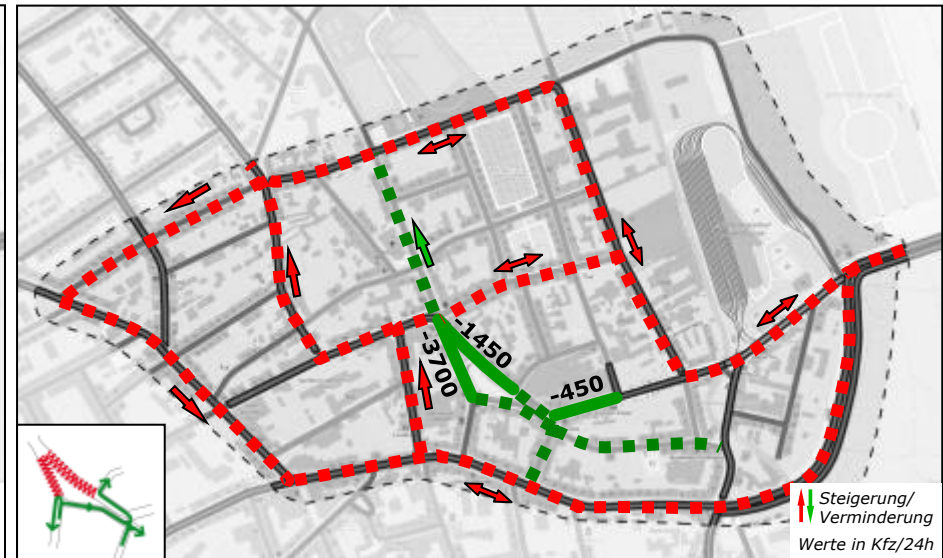
2.2 Verkehrsorganisation Lindenauer Markt

Auswirkungen – Variante A2 (Sperrung Nord)



- Durchfahrtsverkehr weiterhin existent
- Geringere Kfz-Verkehrsmenge auf Goetzstraße durch Wegfall Nordbefahrung Markt

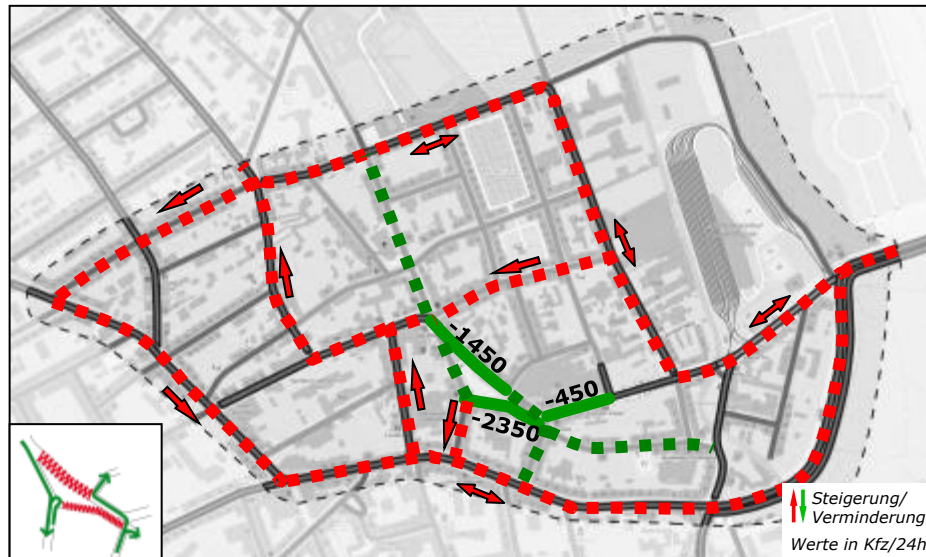
Auswirkungen – Variante B1



- Durchfahrtsverkehr wird vermieden
- Verlagerungseffekte auf umgebendes Netz zu erwarten

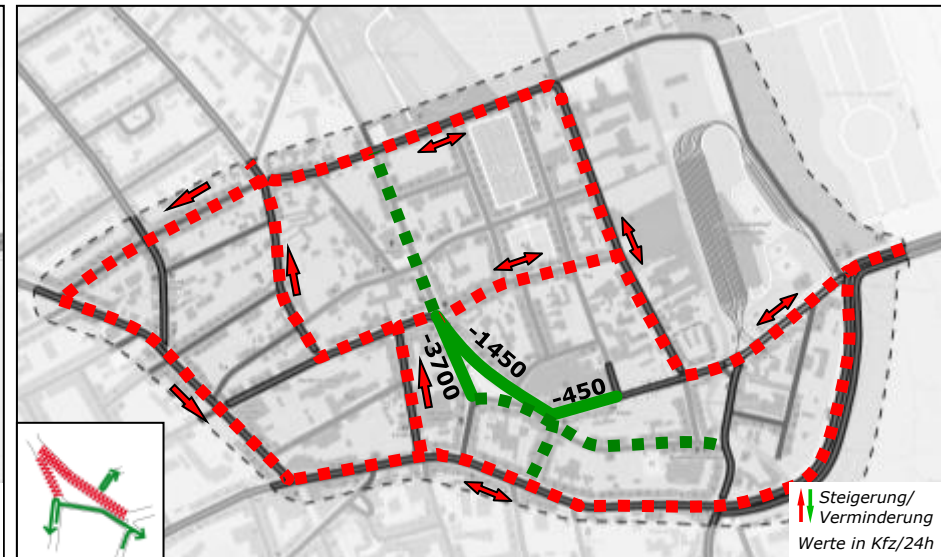
2.2 Verkehrsorganisation Lindenauer Markt

Auswirkungen – Variante B2



- Durchfahrtsverkehr über Marktstraße möglich
- Verlagerungseffekte auf umgebendes Netz zu erwarten

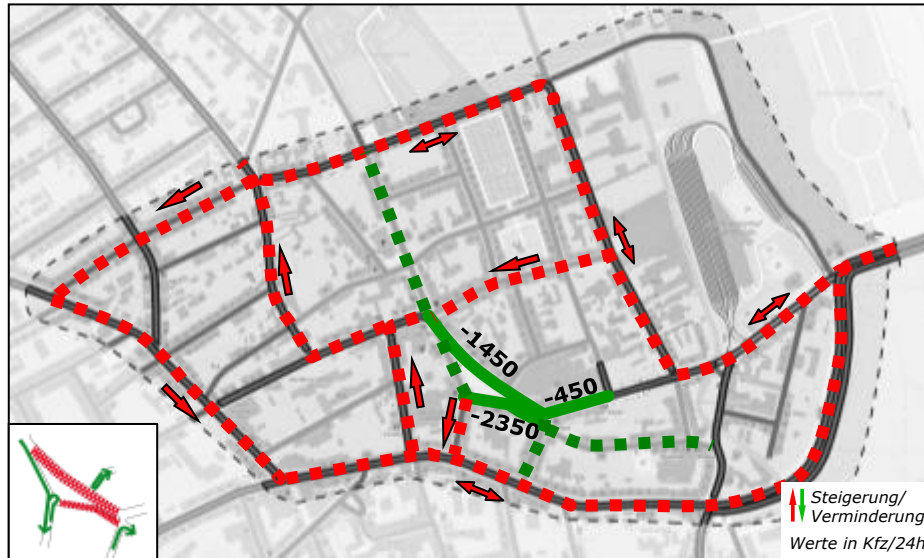
Auswirkungen – Variante B3



- Durchfahrtsverkehr wird vermieden
- Verlagerungseffekte auf umgebendes Netz zu erwarten

2.2 Verkehrsorganisation Lindenauer Markt

Auswirkungen – Variante B4



- Durchfahrtsverkehr über Marktstraße möglich
- Verlagerungseffekte auf umgebendes Netz zu erwarten

Auswirkungen – Variante C (Vollsperrung)

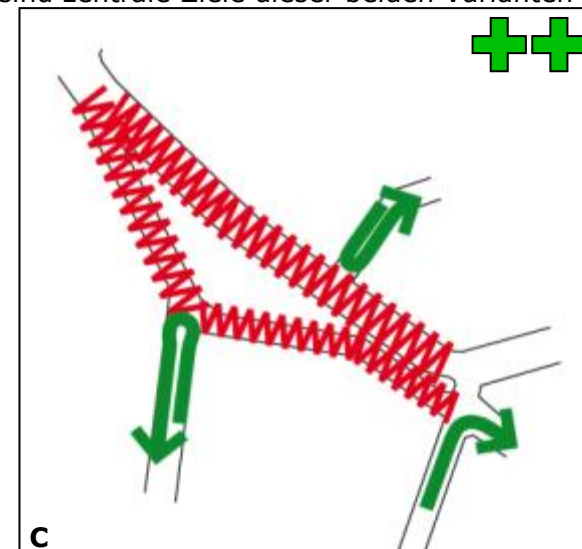
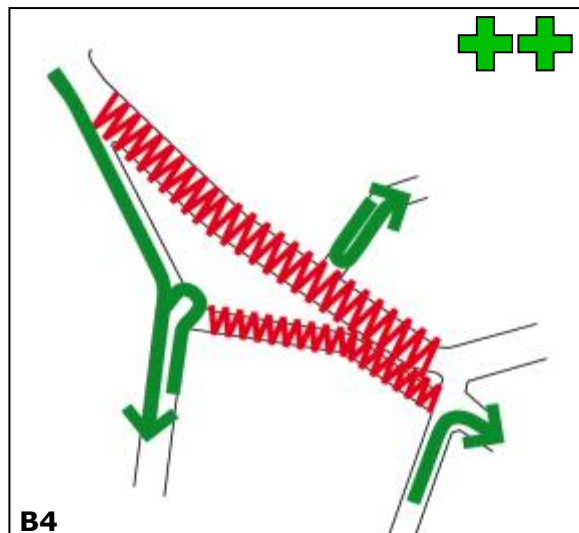


- Durchfahrtsverkehr wird vermieden
- Verlagerungseffekte auf umgebendes Netz zu erwarten

2.2 Verkehrsorganisation Lindenauer Markt

Auswirkungen – Zusammenfassung

- Bei allen Varianten (außer V0+) sind Verlagerungseffekte auf das umgebende Straßennetz zu erwarten
- Je weitreichender die Sperrung des Lindenauer Markt, desto stärker wird das umgebende Straßennetz belastet → umgebendes Straßennetz ist für starke Verkehrsbelastungen ausgelegt
- Bei Varianten 0+, A1 und A2 ist der Durchfahrtsverkehr weiterhin existent
- Bei Varianten B2 und B4 ist nur noch Durchfahrtsverkehr über die Marktstraße möglich
- Bei Varianten B1, B3 und C wird der Durchfahrtsverkehr gänzlich unterbunden
- **Empfehlenswerte Varianten sind B4 und C**
 - Bei beiden Varianten bleibt der Markt mit dem Auto erreichbar, auch wenn er in Variante C nicht mehr direkt befahren werden kann
 - Die Anlieferung des Marktes wie auch der Marktbetrieb ist zu bestimmten Zeiten möglich
 - Verkehrsberuhigung des Markts und fußgängerfreundlichere Umgestaltung sind zentrale Ziele dieser beiden Varianten



2.3 Haltestellenumgestaltung Lindenauer Markt

Problemlage

- Stadtauswärts befindet sich lediglich eine Einfachhaltestelle → Verkehrsbehinderung bei mehreren Straßenbahnen/Bussen; Anschlüsse Bus-Bahn werden verpasst
- Derzeitige Haltestellengestaltung ist zu schmal für das hohe Fahrgastaufkommen (ca. 8.000 Einsteiger pro Tag)
- Zu schmaler Haltestellenbereich an Fahrgastunterständen auf beiden Seiten

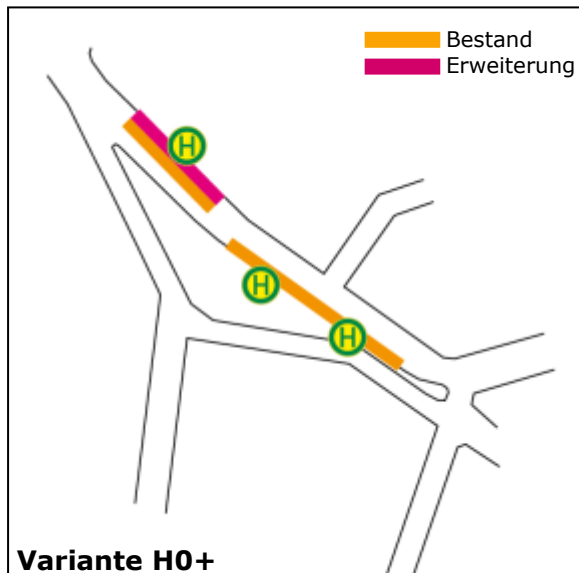
Zielstellung

1. Warte- und Aufenthaltsbereiche an Haltestellen erweitern
2. Anpassung der stadtauswärtigen Haltestelle auf Doppelhaltestelle – wie stadteinwärtige Haltestelle (90 Meter Länge)

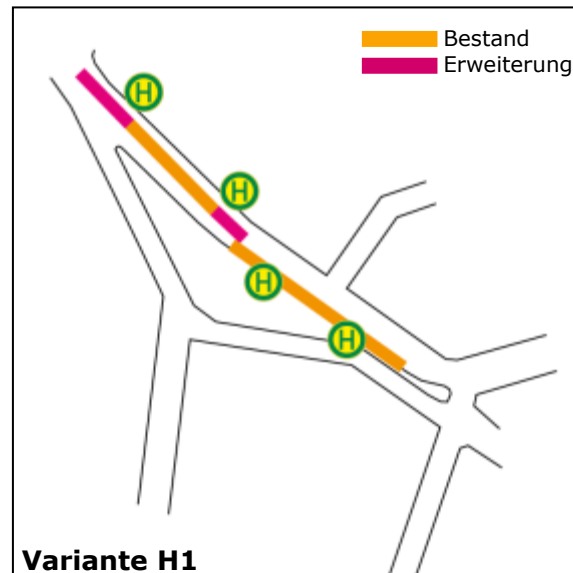


2.3 Haltestellenumgestaltung Lindenauer Markt

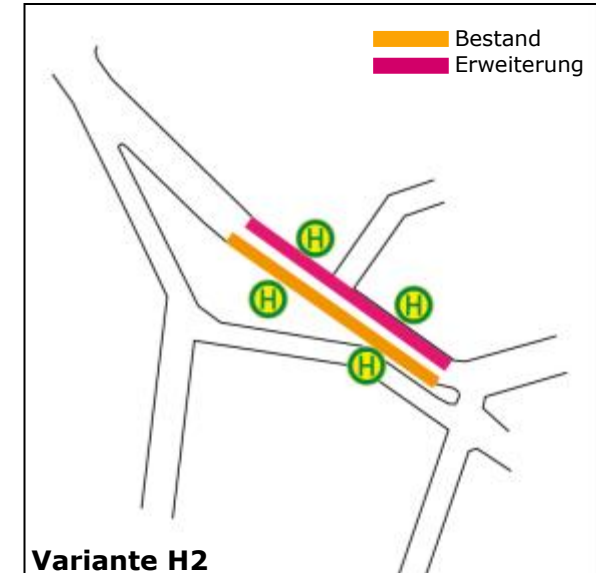
Varianten Haltestelle



- Verbeerung der stadtauswärtigen Haltestelle
- Halten Kfz an Haltestelle stadtauswärts / Ladenzeile muss unterbunden werden



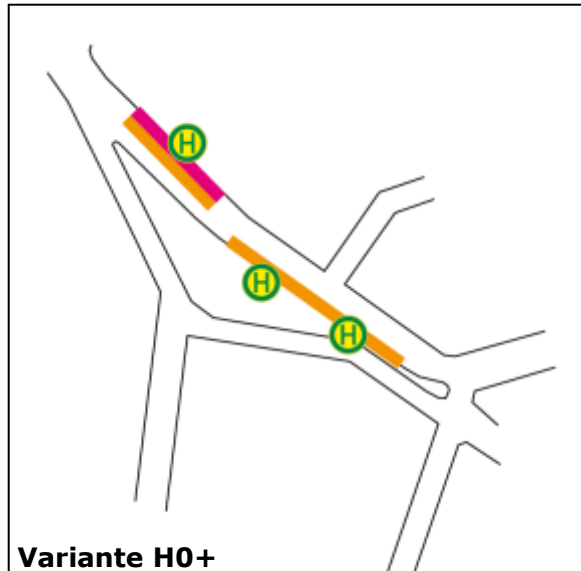
- Erweiterung Haltestellenbereich stadtauswärts auf 90 Meter
- Nachteil: Umsteigeverbindung ist eingeschränkt, da Übergang gegenüber DM-Markt in Verlängerung liegt



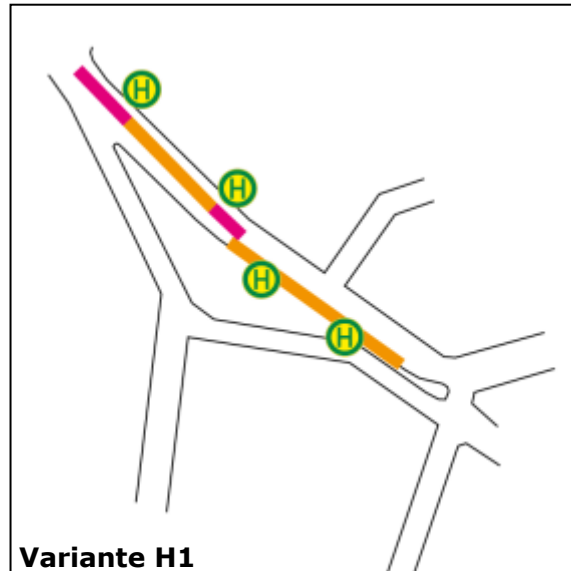
- Errichtung neue Doppelhaltestelle (90 Meter Länge) im Bereich Kaufland
- Umgestaltungspotenziale an entfallender stadtauswärtiger Haltestelle
- Sperrung Nordseite für Pkw-Verkehr
- Evtl. überfahrbares Haltestellenkap (nur für Liefer-/Rettungsfahrzeuge)

2.3 Haltestellenumgestaltung Lindenauer Markt

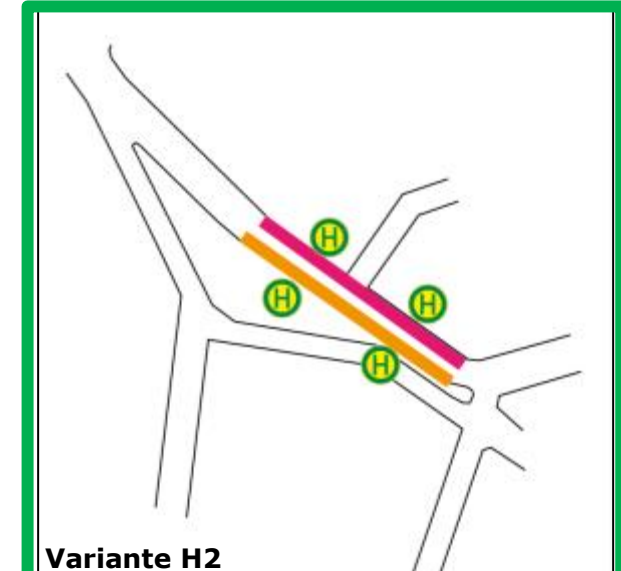
Varianten Haltestelle



Kriterien	Ergebnis
- Aufwand:	—
- Pkw-Verkehr:	==
- Radverkehr:	==
- Fußgänger:	+
- Wirtschaftsverkehr:	==
- ÖPNV:	+
- Akzeptanz:	==
nur Einfachhaltestelle stadtauswärts	



Kriterien	Ergebnis
- Aufwand:	—
- Pkw-Verkehr:	==
- Radverkehr:	==
- Fußgänger:	—
- Wirtschaftsverkehr:	==
- ÖPNV:	+
- Akzeptanz:	+
Barrierefreiheit eingeschränkt	



Kriterien	Ergebnis
- Aufwand:	—
- Pkw-Verkehr:	—
- Radverkehr:	+
- Fußgänger:	++
- Wirtschaftsverkehr:	==
- ÖPNV:	++
- Akzeptanz:	+
Optimale Haltestellen für beide Fahrtrichtungen	

2.3 Haltestellenumgestaltung Lindenauer Markt

Zusammenfassung

- Variante H2 erweist sich als vorteilhafteste Möglichkeit zur Haltestellenumgestaltung
- Sie ist jedoch nur umzusetzen unter der Bedingung, dass der nördliche Marktbereich für den Kfz-Verkehr gesperrt wird, wie es die Varianten A2, B3, B4 und C für die Veränderung der Verkehrsorganisation des Lindenauer Markts vorsehen
- Da die Sperrung des nördlichen Marktbereichs für den Kfz-Verkehr ohnehin anzustreben ist, stellt die Haltestellenumgestaltung gemäß der Variante H2 einen konsequenten Schritt hin zur Verbesserung der Situation für den Umweltverbund auf dem Lindenauer Markt dar
- Zusätzlich zu diesen Gedanken wurde seitens des VTA der Gedanke aufgeworfen, eine neue Straßenbahnhaltestelle der Linie 3 auf Höhe der Lützner Straße vorzusehen (Verkürzung des Haltestellenabstands, bessere Anbindung MuKo)



Derzeitige Haltestellensituation am Lindenauer Markt

2.4 Gestaltungsmöglichkeiten Lindenauer Markt

Die Geschichte des Lindenauer Markts geht bis ins Jahr 1860 zurück. Bis zu dieser Zeit befand sich an der Stelle des heutigen Marktplatzes der Teich des Dorfes Lindenau. Dieser wurde in den darauffolgenden Jahren verfüllt und fortan als Dorfplatz genutzt. Auf diesem fand 1862 erstmals der Lindenauer Markt statt und stellte seit dem die Mitte des Dorfes dar.

Auch nach der Eingemeindung Lindenaus nach Leipzig (1891) verlor der Lindenauer Markt nicht an Bedeutung für die Bewohner. Erst als im Zuge des Zweiten Weltkriegs eine Bunkeranlage unter dem Marktplatz errichtet wurde, wandelte sich das Gesicht der Stadtteilmitte. Die Bunkeranlage wurde jedoch wenige Jahre nach Ende des Kriegs gesprengt und verfüllt, wodurch der Bereich im Herzen Lindenaus wieder seiner alten Funktion zugeführt werden konnte.

So kam es Ende der 1960er Jahre zu einer ersten Gestaltung des Marktes. Darauf aufbauend gab es Ende der 1980er Jahre erste Planungen und Umsetzungen, welche die Gestalt des

Marktplatzes veränderten und diesen als offizielles Stadtteilzentrum herausarbeiteten. Wenige Jahre nach der Wiedervereinigung wurde durch das Amt für Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung Leipzig ein Gestaltungswettbewerb für den Lindenauer Markt durchgeführt, welcher als Basis für das 1998 entstandene Gestaltungskonzept des Stadtplanungsamtes diente. Dieses wurde im darauffolgenden Jahr umgesetzt und prägt bis heute die Gestalt des Markts.

Jedoch verdichteten sich in den letzten Jahren die Problemlagen im Bereich des Lindenauer Markts, wodurch an dieser Stelle erneut eine Umgestaltung nötig wird. 2010 setzte sich bereits Roland Beer mit dieser Aufgabe auseinander und erarbeitete die Studie „Der Lindenauer Markt – Ideen, Visionen und Strategien“. Darin wurden zahlreiche Ansätze zur Umgestaltung des Areals erläutert, welche zum Teil in den nachfolgenden Gestaltungsvorschlägen aufgegriffen werden.



2.4 Gestaltungsmöglichkeiten Lindenauer Markt

Problemlage

1. Schmale Gehwege – Nordbereich ca. 3 Meter (empfohlen 4 bis 5 Meter laut EFA)
2. Hindernisse in Sichtachsen und Laufwegen im inneren Marktbereich – v.a. durch Rabatten, Schaltkästen und Stadtmobiliar
3. Illegale Durchfahrt Kuhlturnstraße durch Kfz

Zielstellung

1. Fußgängerfreundlichere Umgestaltung
2. Barrieren vermindern
3. Aufenthaltsqualität steigern



2.4 Gestaltungsmöglichkeiten Lindenauer Markt

Maßnahmen

Umgestaltung Nordseite:

- Maßnahmen in Abhängigkeit der Umgestaltungsvariante
(Teilspernung / Vollsperrung Nordseite):
Änderung Verkehrsführung und
Aufwertung durch Umgestaltung

Kurzfristig:

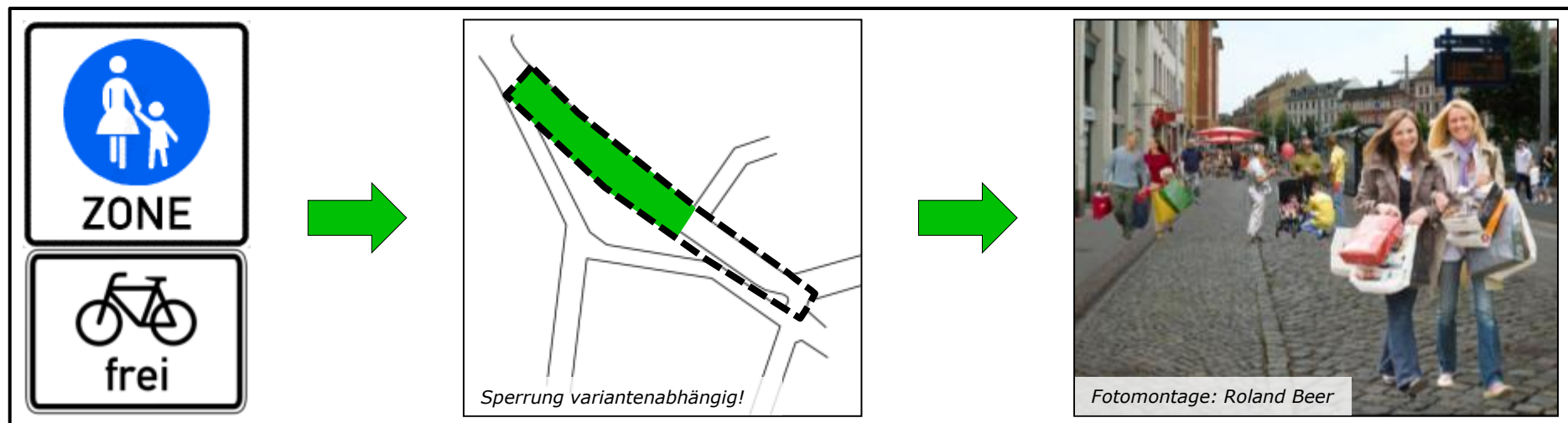
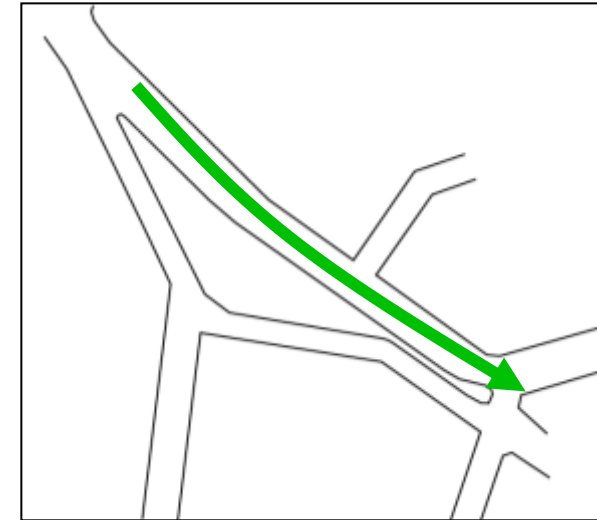
- **Fußgängerzone einrichten** → offen für ÖPNV, Zulieferer, Taxis
- Bisherige Kurzzeitparkplätze entfallen

Mittelfristig:

- Fahrbahn niveaugleich anheben

Langfristig:

- Bodenbelag erneuern und vereinheitlichen



2.4 Gestaltungsmöglichkeiten Lindenauer Markt

Exkurs: ÖPNV in Fußgängerzonen

Problemlage: ÖPNV in Fußgängerzonen nur in Schrittgeschwindigkeit zulässig

Lösung: In zahlreichen Städten gibt es hierfür bestehende Ausnahmeregelungen



wikimedia.org – Tram on Kaiserstrasse (2015)

*Bsp. Karlsruhe ca. 25 km/h in Fußgängerzone
Durch städtische Satzung geregelt*

Geschwindigkeiten in anderen Städten – Internetrecherche:

Görlitz ca. 30 km/h - Durch Sondergenehmigung der Stadtverwaltung

Erfurt ca. 20 km/h - Durch Sondergenehmigung der Stadtverwaltung

Ludwigshafen ca. 20 km/h - Durch städtische Satzung geregelt

Augsburg:

Ausnahmegenehmigung für Befahren der Fußgängerzone. Auflagen:
dem Fußgänger ist jederzeit Vorrecht einzuräumen, es besteht
Läuteverbot, es ist Schrittgeschwindigkeit geboten, unter günstigsten
Voraussetzungen darf **max. 20 km/h** gefahren werden

Regelung über eine städtische Satzung möglich: Stadtrecht Karlsruhe (2008) 1/10 „Satzung über Sondernutzungen in den Fußgängerbereichen“	§ 6 Benutzungsordnung (1) Bei der Benutzung der Fußgängerbereiche mit Fahrzeugen im Rahmen der Sondernutzung sind nachfolgende Regeln zu beachten: a) Das Befahren der Fußgängerbereiche hat auf kürzestem Weg zu erfolgen. Auflagen nach § 5 Abs. 2 bleiben hiervon unberührt. b) Der Aufenthalt der Fahrzeuge in den Fußgängerbereichen ist auf die unbedingt notwendige Dauer zu beschränken. c) Es darf nur Schrittgeschwindigkeit gefahren werden. Dies gilt nicht für die Straßenbahn, die nicht schienengebundenen öffentlichen Verkehrsmittel, die nach § 35 StVO bevorrechtigten Fahrzeuge und die Einsatzfahrzeuge der Verkehrsbetriebe. (2) Im Übrigen erfolgt der Verkehr nach den Vorschriften der StVO.
--	--

2.4 Gestaltungsmöglichkeiten Lindenauer Markt

Maßnahmen

Umgestaltung innerer Platzbereich:

Hindernisse auf Markt entfernen!

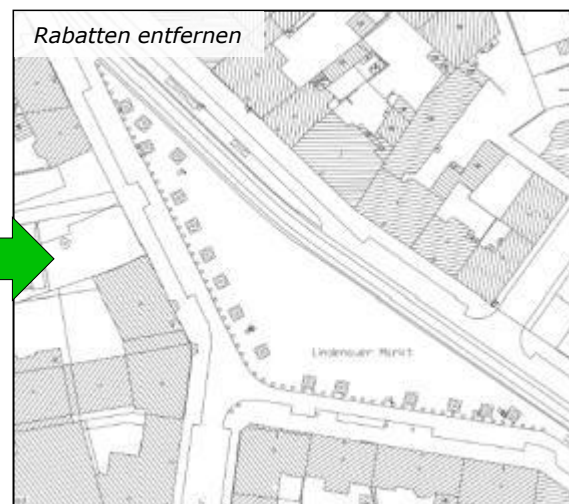
- Entfernen der Rabatten, begehbare Baumröste
- Schaltkästen versenkbar bzw. Position/Stil ändern
- Telefonhäuschen entfernen oder modernisieren
- Sitzgruppen entfernen



Schaltkasten und Telefonzelle auf Markt



Abb: Roland Beer



Schaltkasten auf Markt

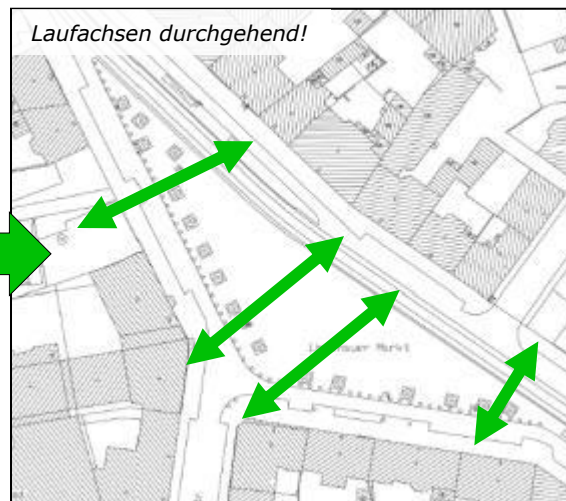
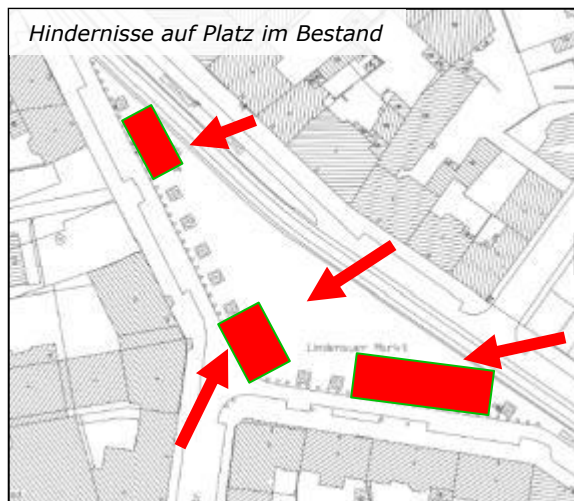
2.4 Gestaltungsmöglichkeiten Lindenauer Markt

Maßnahmen

Umgestaltung innerer Platzbereich:

Hindernisse auf Markt entfernen!

- Freiflächen erweitern, mit modernem Mobiliar ausstatten
- Laufachsen freihalten
- Neue Sitzmöglichkeiten sinnvoll aufteilen (z. B. Rundbänke um Bäume) und Mitbenutzung der Innenfläche durch Cafés ermöglichen



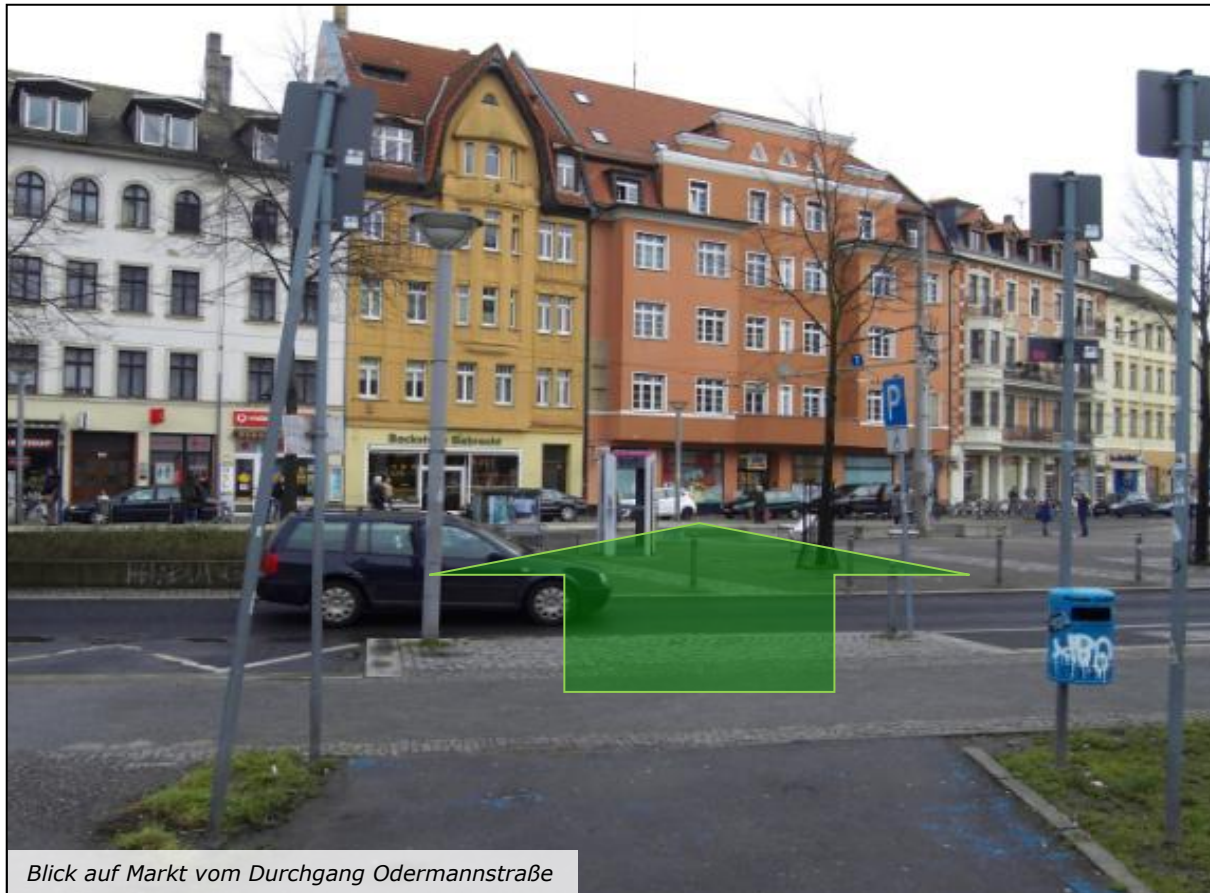
2.4 Gestaltungsmöglichkeiten Lindenauer Markt

Maßnahmen

Umgestaltung Südbereich:

Kurzfristig:

- **Querungshilfe** (Zebrastreifen) an Weg zur Odermannstraße / Nachbarschaftsschule
→ Bevorrechtigung der meist vertretenen Verkehrsart → Fußgänger
→ abhängig von Umgestaltungsvariante



Blick auf Markt vom Durchgang Odermannstraße

Verkehr in Spitzenstunde:

180 Fußgänger/Stunde

250 Kfz/Stunde

→ Laut „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (2001) ist ein Fußgängerüberweg aufgrund oben dargestellten Verkehrsbelastung möglich.

Zudem ist eine Hauptachse für Fußgänger vorhanden, die von vielen Schülern genutzt wird.

2.4 Gestaltungsmöglichkeiten Lindenauer Markt

Maßnahmen

Ziel: Durchfahrtsverkehr Pkw/Lkw in Kuhturmstraße verhindern! → Sicherstellung Betrieb ÖV sowie Lieferverkehr

1. Verstärkte Kontrollen

2. Steigerung Nutzerdruck durch Fußgänger → z. B. durch Belebung Geschäftsstraße Kuhturmstraße, neue Freisitze an Kaufland
→ Umgestaltung notwendig (Lösung im Zuge Gestaltungskonzept Lindenauer Markt)

3. Maßnahmen zur Straßensperrung (siehe Punkt 1 bis 5) → Prüfung auf Kombination von Maßnahmen!

1. Schild in Straßenmitte inkl. Bänke zwischen Bäume



VZ 260



VZ 1026-32

2. Versenkbare / fest installierte Poller



2.4 Gestaltungsmöglichkeiten Lindenauer Markt

Weitere Maßnahmen zur Straßensperrung

3. Straßenbahnschranke



4. Straßenbahngraben



5. Busschleuse



2.5 Optimierung Ruhender Verkehr

Problemlage



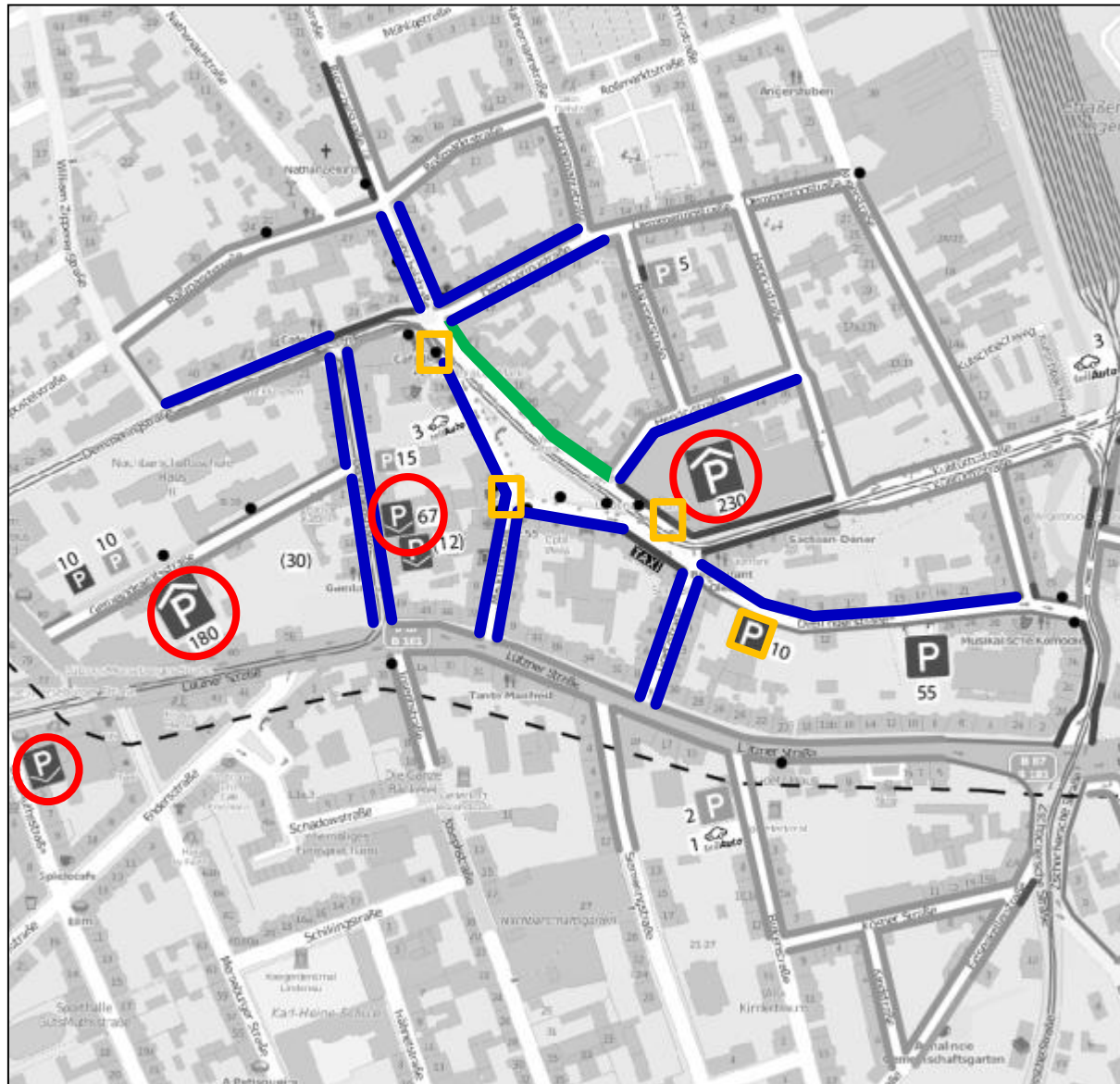
- Parkhäuser / Tiefgaragen nicht ausgelastet 
- „Wildes“ Parken 
- Lieferzonen werden zugeparkt
- Vielzahl an Fahrradbügeln durch herrenlose Fahrräder blockiert
- Zu wenig Fahrradbügel am Markt

Zielstellung

1. Parkraumbewirtschaftung in einer noch zu bestimmenden Gebietsgröße
2. Illegales Parken verhindern durch Kontrollen bzw. Umgestaltung
→ z. B. Marktstraße / Markt
3. Fahrradparken: Angebote verbessern!

2.5 Optimierung Ruhender Verkehr

Maßnahmen



 Parkhäuser / Tiefgaragen für Öffentlichkeit nutzbar machen

 Parkraumbewirtschaftung

 Unterbindung illegales Parken / Sicherung Anlieferung (variantenabhängig)

 Illegales Parken verhindern durch Kontrollen bzw. Umgestaltung

Optimierung Situation an Musikalischer Komödie

Optimierung Fahrradbügel am Markt

2.5 Optimierung Ruhender Verkehr

Maßnahmen

Parkhäuser / Tiefgaragen für Öffentlichkeit nutzbar machen

Bessere Nutzung Parkhaus Kaufland

- Notwendig durch hohen Parkdruck der umliegenden Einrichtungen (MuKo, Theater der jungen Welt, Gesundheitszentrum & Veranstaltungssal Westbad etc.)
- Vereinbarung zur Möglichkeit der Nutzung des Parkhauses durch Fremdnutzer
- Erweiterung der Parkzeit (> 90 Min.)
- Möglichkeit eines Aufbaus auf dem Parkdeck, um Lärmschutz und somit Parken nach 22 Uhr zu ermöglichen

Öffnung weiterer Parkhäuser/
Tiefgaragen für Anwohner

- Nutzbarmachung, Wegweisung
- Parkhaus Gemeindeamtsstraße
- Tiefgarage GutsMuthsstraße

Parkfläche Gemeindeamtsstraße

- Parkplatz vom Westbad geplant (30 Stellplätze)
- Nachweis Stellplätze Westbad in Tiefgarage Commerzbank oder in Parkhaus Gemeindeamtsstraße



2.5 Optimierung Ruhender Verkehr

Maßnahmen

Parkraumbewirtschaftung

- Parkraumbewirtschaftung am Lindenauer Markt :
Kurzzeitparken (30 Min.) mit Parkscheibe; darüber hinaus Parkschein
- Marktstraße:
Kurzzeitparken in gesamter Marktstraße
Tags: Kurzzeitparken
Nachts: Bewohnerparken
- Überlegung zur Einrichtung einer **separierten Haltezone** für Ärztehausverkehr
- Kurzzeitparken an Odermannstraße:
Demmeringstraße bis Gemeindeamtsstraße (westliche Seite)



Odermannstraße – Mögliches Kurzzeitparken



Derzeitige Regelung Lindenauer Markt



Halten in 2. Reihe Ärztehaus in Marktstraße

2.5 Optimierung Ruhender Verkehr

Maßnahmen

Unterbindung illegales Parken / Sicherung Anlieferung

- Allgemein verstärkte Kontrollen /
Umgestaltung (z. B. Poller/Markierung)
um illegales Parken zu verhindern
(v. a. Lindenauer Markt, Eckbereich
Marktstraße/Markt)
- Illegale Parkplätze in Gemeindeamts-
und Dreilindenstraße unterbinden
- Zuparken der Lieferbereiche am
Lindenauer Markt verhindern –
Umgestaltung/ Kontrolle
- Dauerhaftes Abstellen von Kfz des
Mitsubishi-Autohauses im südlichen
Marktbereich unterbinden



Illegaler Parkplatz Dreilindenstraße – bei Redaktionsschluss durch Schild unterbunden!



Illegales Parken am Lindenauer Markt



Illegales Parken vor Kaufland



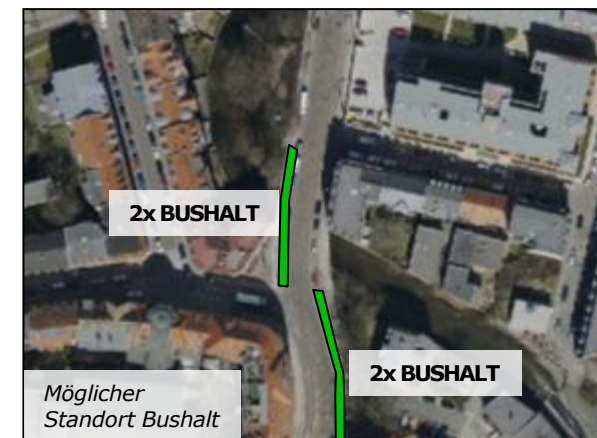
Dauerhaft abgestellte Kfz vor Mitsubishi-Autohaus

2.5 Optimierung Ruhender Verkehr

Maßnahmen

Musikalische Komödie

- Parken auf Kaufland-Parkdeck während Vorstellung
→ Klärung über Nutzungsvereinbarung
- Reisebusse:
Ein-/Aussteigen an Zschocherscher Straße auf beiden Seiten – Regelung über „Eingeschränktes Parkverbot“ (dauerhaft oder tageszeitbeschränkt)
- Bushaltestelle wird nicht tangiert
- Detailprüfung Lichtraumprofil (v. a. Abstand Reisebus - Straßenbahn) notwendig!



2.5 Optimierung Ruhender Verkehr

Maßnahmen

Optimierung Fahrradbügel am Markt

- Prognostisch wird Radverkehrsanteil steigen → mehr Bügel am Lindenauer Markt
- Schrottfahrräder entsorgen – zur Freigabe von Fahrradbügeln
- Einordnung Fahrradabstellanlagen, ggf. mit Gehwegnase vor Eingang Westbad



Fahrradbügel vor Westbad (Marktstraße)



Fahrradbügel vor Kaufland



Fahrradbügel südöstliches Ende Markt



Herrenlose Fahrräder

2.6 Begleitende Maßnahmen für das Untersuchungsgebiet Altlindenau

Problemlage

- Überdimensionierte Straßenräume
- Fehlende Baumpflanzungen
- Illegaler Verkehr
- Mangelnde Barrierefreiheit
- Geringe Aufenthaltsqualität



2.6 Begleitende Maßnahmen für das Untersuchungsgebiet Altlindenau

Maßnahmen

1. Aufwertungsmaßnahmen Bereich Demmeringstraße/Rietschelstraße/Odermannstraße
2. Umgestaltung Knotenpunkt Rietschelstraße/Roßmarktstraße
3. Anpassung Straßenraum Rietschelstraße zwischen Erich-Köhn-Straße und Friesenstraße
4. Anpassung Verkehrsorganisation Henrietten-/Endersstraße
5. Baumpflanzungen Endersstraße
6. Baumpflanzungen Merseburger Straße
7. Baumpflanzungen/Ranksysteme Henricistraße
8. Poller Capastraße/Erich-Köhn-Straße
9. Umgestaltung Haltestelle Georg-Schwarz-Straße + Radfahren stadteinwärts legalisieren!
10. Fußgängerzone Merseburger Straße/Endersstraße aufwerten



2.6 Begleitende Maßnahmen für das Untersuchungsgebiet Altlindenau

1. Aufwertungsmaßnahmen Bereich Demmeringstraße / Rietschelstraße / Odermannstraße

Problemlage

- Unübersichtliche Verkehrsführung
- Überdimensionierung



Maßnahme

- Kreuzung als Tor zum Lindenauer Markt
- Bessere Querungsmöglichkeit an der Demmeringstraße
- Verhinderung illegales Parken



2.6 Begleitende Maßnahmen für das Untersuchungsgebiet Altlindenau

2. Umgestaltung Knotenpunkt Rietschelstraße / Roßmarktstraße

Problemlage Verkehrsraum

- Überdimensionierter, unproportionaler Straßenraum



Maßnahme Verkehrsraum

- Anpassung des überdimensionierten Straßenraums
- Baumpflanzung prüfen



Problemlage Pflasterbelag

- Denkmalgeschütztes Cu-Pflaster vor Nathanaelkirche mit immer breiter werdenden Fugen
- erhöhte Unfallgefahr für Radfahrer



Maßnahme Pflasterbelag

- Nutzung denkmalpflegerisch unbedenklicher Materialien
- Prüfung der Schaffung von bandförmigen Bodenbelägen zur verbesserten Fahrradbenutzung
- evtl. Anschaffung spezieller Kehrmaschinen mit spezieller Vorrichtung zum Schutz von Fugenmaterialien (schräges statt senkrecht Saugen notwendig!)

2.6 Begleitende Maßnahmen für das Untersuchungsgebiet Altlindenau

3. Anpassung Straßenraum Rietschelstraße zwischen Erich-Köhn-Straße und Friesenstraße

Problemlage

- Überdimensionierter, unproportionaler Straßenraum
- Östlicher Gehweg zu schmal
- LKW nutzen zu breite Straße zum Abstellen

Maßnahme

- Tempo 30
- Erweiterung Gehweg
- Einheitliche Straßenbreite 5,5 m



2.6 Begleitende Maßnahmen für das Untersuchungsgebiet Altlindenau

4. Anpassung Verkehrsorganisation Henrietten- / Endersstraße

Problemlage

- Tempo 50 in Henrietten- und Endersstraße
- Abknickende Hauptstraße von Henrietten- auf Endersstraße
→ Hauptstraßenführung parallel zur Lützner Straße

Maßnahme

- Einbeziehung Henrietten- und Endersstraße in Tempo-30-Zone
- Rechts-vor-Links Regelung
- Aufgabe Hauptstraßenführung



2.6 Begleitende Maßnahmen für das Untersuchungsgebiet Altlindenau

5. Baumpflanzungen Endersstraße

Problemlage

- Nur zwischen Lützner und GutsMuthsstraße Bäume gepflanzt

Maßnahme

- Durchgängige Bepflanzung mit Bäumen



2.6 Begleitende Maßnahmen für das Untersuchungsgebiet Altlindenau

6. Baumpflanzungen Merseburger Straße

Problemlage

- Stadtauswärts nur zwischen Lützner und Demmeringstraße Bäume gepflanzt; einstige Allee verschwunden
- lt. ASG besteht ein Manko an Straßenbäumen an zahlreichen Straßen im Untersuchungsgebiet (Vorschläge liegen vor)

Hinweis

- Leitungsbestand muss bei Baumneupflanzungen überprüft werden



Merseburger Straße



Merseburger Straße Richtung Lützner Str.



Merseburger Straße Richtung Georg-Schwarz-Straße (Foto: R+T)

2.6 Begleitende Maßnahmen für das Untersuchungsgebiet Altlindenau

6. Baumpflanzungen Merseburger Straße

Maßnahme

- Durchgängige Bepflanzung mit Bäumen

Aktion „Mehr Bäume braucht die Stadt“ des Leipziger Umwelt- und Naturschutzvereins Ökolöwe:

- Bürger können Vorschläge machen, wo Bedarf an Baumpflanzungen besteht
- $\frac{3}{4}$ aller Vorschläge in Altlindenau sind in der Merseburger Straße verortet
- Allee-Charakter als Impuls für den Wandel des Quartiers

Hinweis

- Leitungsbestand muss bei Baumneupflanzungen überprüft werden



2.6 Begleitende Maßnahmen für das Untersuchungsgebiet Altlindenau

7. Baumpflanzungen Henricistraße

Problemlage

- Fehlende Bäume in Baumscheiben

Maßnahme

- Einsatz von Ranksystemen

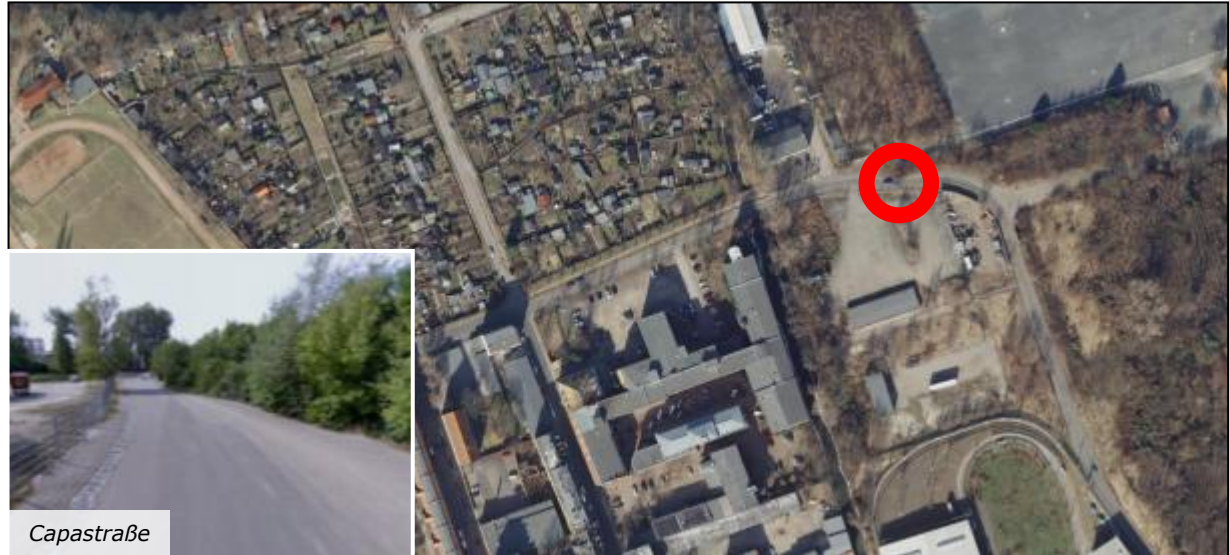


2.6 Begleitende Maßnahmen für das Untersuchungsgebiet Altlindenau

8. Poller Capasträße / Erich-Köhn-Straße

Problemlage

- Illegaler Verkehr auf Capastr. / Erich-Köhn-Straße durch fehlende Poller



Maßnahme

- Verhinderung des illegalen Verkehrs durch Poller



2.6 Begleitende Maßnahmen für das Untersuchungsgebiet Altlindenau

9. Bereich Haltestelle Georg-Schwarz-Straße/Merseburger Straße

Problemlage Haltestelle

- Barrierefreiheit nicht gewährleistet
- Unzureichende Gestaltung des Haltestellenbereichs

Problemlage Radverkehr

- Radfahren Richtung Merseburger Straße (zw. Holteistraße und Merseburger Str.) bisher illegal
- Lichtsignalanlage stellt nur bei LVB-Benutzung auf Grün!

Maßnahme Haltestelle

- Einrichtung eines Haltestellenkaps, um Barrierefreiheit zu gewährleisten
- Aufwertung durch Sitzgelegenheiten

Maßnahme Radverkehr

- Öffnung Einbahnstraße für Radverkehr
- Schleifenkontakt an Kreuzung für Radverkehr für Grünanforderung

Hinweis

- Hier liegen bereits erste Überlegungen seitens des Verkehrs- und Tiefbauamts vor → ein Umbau kann erst erfolgen, wenn Gleise erneuert werden (Zeitpunkt unklar!)



2.6 Begleitende Maßnahmen für das Untersuchungsgebiet Altlindenau

10. Fußgängerzone Merseburger Straße / Endersstraße aufwerten

Problemlage

- Geringe Aufenthaltsqualität
- Potenzielle Gefahrenstelle



Maßnahme

- Grünpflege / -gestaltung
- Aufwertung durch angemessenes Stadtmobiliar



Teil 3 Umsetzungsstrategie

3. Umsetzungsstrategie

Altlindenau ist mit seiner heterogenen Nutzungsstruktur (Wohnen, Einkaufen, Arbeiten) das wichtigste Zentrum im Leipziger Westen. Diese Funktionen gilt es zu stärken und vor allem den **Lindenauer Markt als „pulsierendes Herz“** mit seinem Versorgungs- und ÖPNV-Schwerpunkt zukünftig besonders zu fördern. Eine außerordentlich Rolle spielt hierbei der Umgang mit dem umweltfreundlichen Verkehr (Fuß/Rad/ÖPNV), der im Vergleich zum Kfz-Verkehr bereits heute dominiert.

Im vorliegenden Verkehrskonzept wurden unterschiedliche Problempunkte im Untersuchungsgebiet Altlindenau aufgezeigt und mittels differenzierter Lösungsansätze versucht, Möglichkeiten zur Problembehebung aufzuzeigen. Durch den Einsatz von bestimmten Maßnahmen bzw. deren Kombination in Hinblick auf **organisatorische** und **bauliche Maßnahmen** sowie **Maßnahmen des Verkehrsmanagements** können Problempunkte je nach Schwere **kurzfristig aber auch mittel- bis langfristig** umgesetzt werden.

Um bestimmte Maßnahmen umzusetzen, können **unterschiedliche Umsetzungsstrategien** angewandt werden, die abhängig sind vom Maßnahmenumfang, den finanziellen Rahmenbedingungen aber auch hinsichtlich einer Akzeptanz auf Seiten der Bürger und Händler. Welche Strategie letztlich angewandt wird, hängt primär vom Umfang bzw. der Art der Maßnahme ab.

Kleinere Aufgaben lassen sich in kurzer Zeit und mit relativ geringem Aufwand umsetzen – dies betrifft meist verkehrsorganisatorische Maßnahmen bzw. das Verkehrsmanagement (z. B. Anpassung der Beschilderung/Markierung).

Umfangreichere Aufgaben sind meist baulicher Natur (Anpassung / Umgestaltung des Straßenraums) die aufgrund von Detailplanungen und evtl. auch Beteiligung mittel- bis langfristig umzusetzen sind.

Zur Umsetzung von größeren baulichen Maßnahmen ist im Vorfeld auch eine **stufenweise Umsetzung** denkbar. Mittels einfacher provisorischer Mitteln (z.

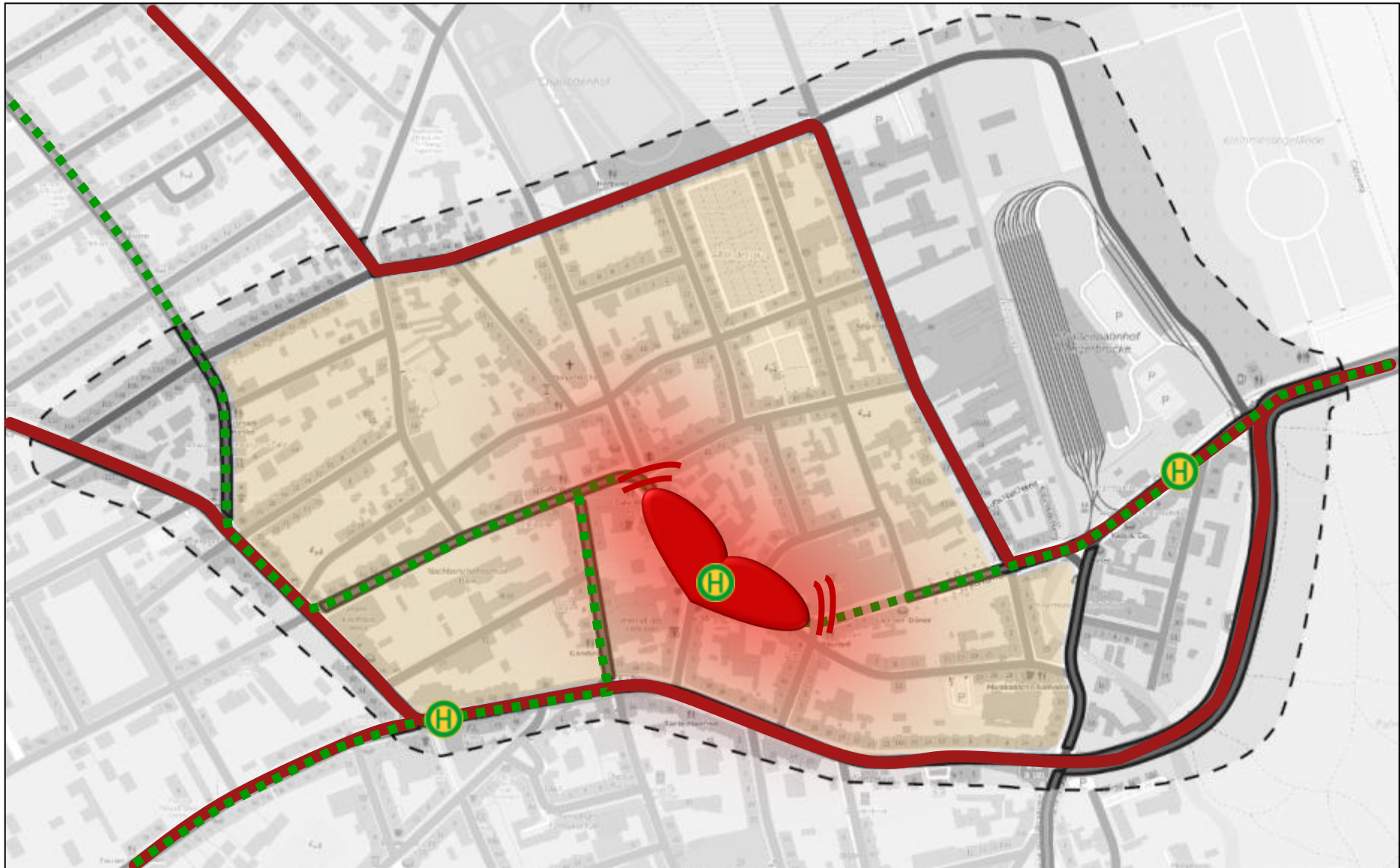
B. Beschilderung, Markierung, provisorische Straßenelemente) können Reaktionen der Verkehrsteilnehmer beobachtet und die Wirkung einer baulichen Anpassung abgeschätzt werden. Hierfür müssen in zeitlichen Abständen Evaluierungen z. B. durch Beobachtungen und Befragungen erfolgen.

Eine Möglichkeit im Rahmen einer schrittweisen Umsetzung ist auch die Nutzung einer **Testphase** für bestimmte Maßnahmen. So lassen sich die Wirkungen von Einzelmaßnahmen einschätzen und es können dann ggf. noch einmal Anpassungen vorgenommen werden.

Zur besseren Übersicht sind dem Bericht nochmals tabellarische Auflistungen sämtlicher empfohlener Maßnahmen angehängt. Darüber hinaus wurden die einzelnen Maßnahmen genau verortet, um ein besseres Bild über die wichtigsten „Brennpunkte“ zu erhalten.

3. Umsetzungsstrategie

Der Lindenauer Markt – Das pulsierende Herz von Lindenau



3. Umsetzungsstrategie – Nächste Schritte

Ausblick

Die vorliegende Untersuchung zeigt, dass die Umsetzung vielfältige Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in Altlindenau und am Lindenauer Markt zu einer **nachhaltigen Steigerung der Lebensqualität der Anwohner** einerseits, aber auch zu einer **Stärkung der Attraktivität des Stadtteilzentrums** führen können.

Die **Umsetzung** der Maßnahmen kann dabei **schrittweise** erfolgen:

Auf diese Weise können in einem ersten Schritt für bestimmte Problempunkte **schnelle und kostengünstige Lösungen** umgesetzt werden.

Maßnahmen zur **baulichen Umgestaltung im Platzbereich des Lindenauer Marktes**, zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, der Aufwertung des Stadtraumes und der Bedingungen für Fußgänger und die Durchführung des Wochenmarktes sollten durch eine **vertiefende stadtgestalterische Betrachtung** konkretisiert werden.

Ziel der Studie sollte die Erarbeitung eines konkreten Pakets von baulichen Eingriffen sein.

Darüber hinaus wird vorgeschlagen, mittels geeigneter Formate die **Anlieger** in die Entscheidung über die Varianten zur neuen **Verkehrsorganisation auf dem Lindenauer Markt einzubeziehen**. Für die Umsetzung dieser Maßnahmen sollte auch gezielt die Möglichkeit von **Testphasen** mit anschließender Evaluierung und ggf. Anpassung betrachtet werden.

Zur Konkretisierung der Maßnahmen zur Verbesserung der **Parkraumsituation** wird die Initiierung entsprechenden **Gesprächsrunden** mit den Akteuren vorgeschlagen, welche insbesondere zum Ziel hat, die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Parkraumpotenziale in zum großen Teil leer stehenden bzw. untergenutzten Parkhäusern und Tiefgaragen für den Stadtteil nutzbar zu machen und den öffentlichen Straßenraum zu entlasten.

Stufenweises Vorgehen: :

→ in mehreren Planungsschritten bzw. Maßnahmenpaketen – dadurch kostengünstige kleinere Maßnahmen möglich!

→ Testphasen ermöglichen!

Förderung von Maßnahmen:

→ Es werden förderfähige Bauabschnitte benötigt, die zur Einholung von Fördermitteln vonnöten sind!

→ Maßnahmen sollten zügig durchgeführt werden – Förderprogramm „Stadtumbau Ost“ läuft 2020 aus!

Bürgerbeteiligung:

Vorstellung einer Zusammenfassung des Konzepts – kurzer Problemaufriss mit entsprechenden Lösungsvorschlägen, die zur Diskussion gestellt werden

→ **Akzeptanzcheck in der Bevölkerung!**

3. Umsetzungsstrategie – Nächste Schritte

Visionen zum Lindenauer Markt

Vision: Weg vom MIV hin zu mehr Fußgängern - Mehr Qualität auf dem Lindenauer Markt!

→ im Hinblick auf eine zu erwartende Steigerung der Einwohnermengen in Lindenau

1. Schrittweises umsetzen zum Erreichen der Vision:

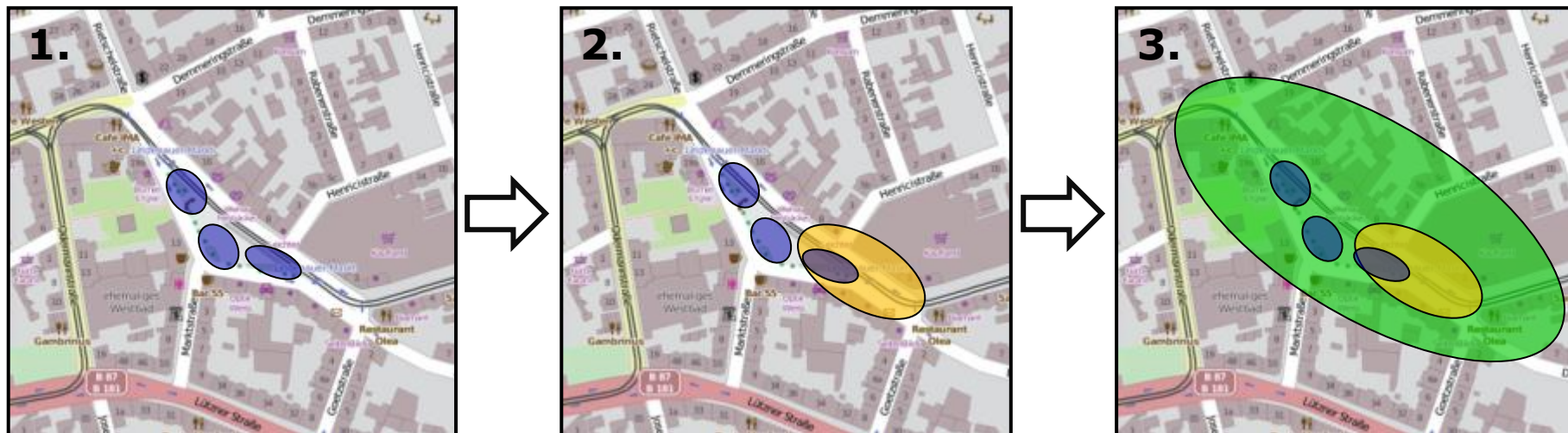
2a) Aufwertungsmaßnahmen Platzinnenbereich

2b) Haltestellenumgestaltung Lindenauer Markt

2c) Platzumgestaltung inkl. Anpassung der Verkehrsführung MIV

2. Alles in Kombination mit einer Aufwertung des Umfelds Lindenauer Markt (Kleine Maßnahmen Altlindenau)

3. Testphasen mit Rückkopplung der Bevölkerung (Evaluierung) kann Rückschlüsse der Bevölkerung zulassen und Akzeptanz erhöhen



3. Umsetzungsstrategie – Maßnahmenübersicht

Maßnahmenübersicht Verkehrskonzept Altlindenau – Verkehrsorganisation

Nr.	Maßnahme	Verortung	Beschreibung	Begründung/Ziel	Umsetzungsmöglichkeit	Maßnahmen- typ	Umsetzungs- horizont			Sonstiges
							K.	M.	L.	
1.1	Anpassung Hauptstraßenführung	Erich-Köhn-Straße / William-Zipperer-Straße	- neue Hauptstraßenführung an Kreuzung W.-Zipperer-Str. / Erich-Köhn-Straße	- Maßnahme zur Verminderung des Durchfahrtsverkehrs am Lindenauer Markt	- Anpassung Markierung und Beschilderung > Neue Zielausweisung Richtung Zentrum	- Verkehrsorganisatorische Maßnahme	X			
		Einmündung zu Kaufland / Kuhturmstraße	- Hauptstraßenführung nicht abknicken lassen	- teils unklare Verkehrssituation	- Neue Zielausweisung Richtung Zentrum	- Verkehrsorganisatorische Maßnahme	X			
		Endersstraße Ecke Henriettenstraße	- Aufgabe Hauptstraßenführung - Einbeziehung Henrietten- und Endersstraße in Tempo-30-Zone - Rechts-vor-Links-Regelung	- Hauptstraßenführung verläuft über Lützner Straße - Unnötige Vorfahrtsregelung - Verkehrsberuhigung	- Alte Markierung / Beschilderung entfernen - Rechts-vor-Links-Regelung	- Verkehrsorganisatorische Maßnahme	X			
1.2	Optimierung Lindenauer Markt	Lindenauer Markt	- unterschiedliche Varianten	Unterteilung in 4 Kategorien - Anpassung der Verkehrsorganisation - Sperrung nördlicher Marktbereich - Teilspernung nördlicher und südlicher Marktbereich - Vollsperrung für Pkw-Verkehr	- Abhängig von jeweiliger Variante	- Verkehrsorganisatorische und/oder bauliche Maßnahme		X	X	- Möglichkeiten siehe Bericht
1.3	Erweiterung Tempo-30-Zone in Altlindenau	Sämtliche Nebenstraßen als Erweiterung im Untersuchungsgebiet	- Erweiterung der bestehenden Tempo-30-Zone	- Verkehrsberuhigung und Erhöhung Durchfahrtswiderstand	- Umsetzung über Anordnung	- Verkehrsorganisatorische Maßnahme	X			
1.4	Tempo-30-Zone erweitern bis Merseburger Straße	Hebelstraße Karl-Ferlemann-Straße	- Tempo-30-Zone-Schilder bis vor zur Merseburger Straße	- Einrückung nicht nachvollziehbar	- Umsetzung über Anordnung	- Verkehrsorganisatorische Maßnahme	X			
1.5	Tempo 30 in umliegenden Straßen	Rietschelstraße (E.-Köhn-Straße <> Friesenstr.) Endersstraße und Henriettenstraße (Lützner Str. <> Engertstraße) Luppenstraße	- Tempo 50 in Tempo 30	- Nebenstraßencharakter hervorheben	- Umsetzung über Anordnung / Beschilderung / Markierung	- Verkehrsorganisatorische Maßnahme	X			
1.6	Unterbindung Falschfahrer Kuhturmstraße	Kuhturmstraße zw. Kaufland-Einfahrt und Lindenauer Markt	- Unterbindung der illegalen Durchfahrt in Kuhturmstraße (bis zu 450 Fahrzeuge pro Tag)	- Illegale Fahrer in beiden Richtungen	- Beschilderung auf Geh- / Radweg inkl. Bänken zwischen Bäumen - Baul. Maßnahmen auf Straßenbahngleisen	- Verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahme	X	X		- Möglichkeiten siehe Bericht

K. – Kurzfristig
M. – Mittelfristig
L. – Langfristig

3. Umsetzungsstrategie – Maßnahmenübersicht

Maßnahmenverortung Verkehrsorganisation



3. Umsetzungsstrategie – Maßnahmenübersicht

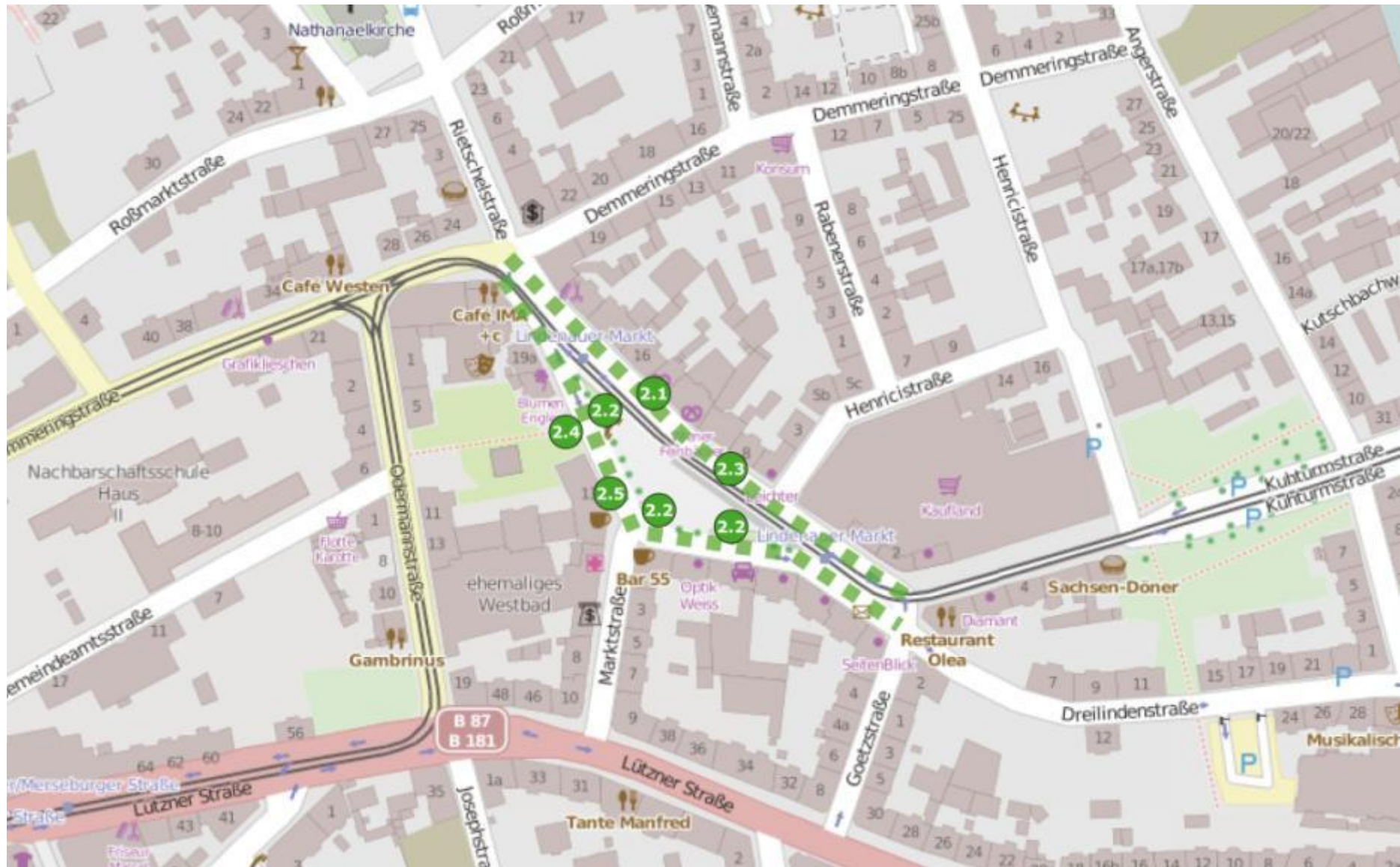
Maßnahmenübersicht Verkehrskonzept Altlindenau – Optimierung Lindenauer Markt

Nr.	Maßnahme	Verortung	Beschreibung	Begründung/Ziel	Umsetzungsmöglichkeit	Maßnahmen- typ	Umsetzungs- horizont			Sonstiges
							K.	M.	L.	
2.1	Erweiterung Gehwege	Nordseite Lindenauer Markt	- Gehwegbereiche müssen erweitert werden, da Gehwege zu schmal sind	- Fußgängerfreundlichere Umgestaltung - hohes FG-Aufkommen	- Bauliche Unterbindung Falschparker - Kontrollen	- Bauliche Maßnahme	X	X	X	- abhängig von Umgestaltungs- variante
2.2	Hindernisse entfernen	Innenbereich Lindenauer Markt	- Hindernisse auf Markt entfernen, da unnötige Umwege entstehen	- Barrieren vermindern	- Laufachsen freigehalten - Freiflächen erweitern, mit modernem Mobiliar ausstatten - Neue Sitzmöglichkeiten sinnvoll aufteilen	- Bauliche Maßnahmen		X	X	
2.3	Umgestaltung Nordseite	Nordseite Lindenauer Markt	- <i>Maßnahmen in Abhängigkeit der Umgestaltungsvariante (Teilspernung / Vollsperrung Nordseite)</i>	- Markt soll attraktiver für Fußgänger werden!	- verschiedene Varianten möglich (siehe Bericht!)	- Verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahmen	X	X	X	
2.4	Querung Südbereich	Südseite Markt Querung zu Schlippe	- Querungshilfe an Schlippe	- Viele Kinder queren Stelle zum ÖV - gerechte Bevorrechtigung der „stärksten“ Verkehrsart	- Markierung/Beschilderung - Fußgängerüberweg	- Verkehrsorganisatorische Maßnahme	X			- abhängig von Umgestaltungs- variante
2.5	Umgestaltung Südbereich	Südseite Lindenauer Markt	- <i>Maßnahmen in Abhängigkeit der Umgestaltungsvariante (Teilspernung / Vollsperrung Nordseite)</i>	- Markt soll attraktiver für Fußgänger werden!	- verschiedene Varianten möglich (siehe Bericht!)	- Verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahmen		X	X	- abhängig von Umgestaltungs- variante

K. – Kurzfristig
M. – Mittelfristig
L. – Langfristig

3. Umsetzungsstrategie – Maßnahmenübersicht

Maßnahmenverortung Optimierung Lindenauer Markt



3. Umsetzungsstrategie – Maßnahmenübersicht

Maßnahmenübersicht Verkehrskonzept Altlindenau – Optimierungen im Ruhenden Verkehr

Nr.	Maßnahme	Verortung	Beschreibung	Begründung/Ziel	Umsetzungsmöglichkeit	Maßnahmentyp	Umsetzungs- horizont			Sonstiges
							K.	M.	L.	
3.1	Förderung Parken in Parkhäusern / Tiefgaragen	Parkdeck Kaufland	- Dauerparken > 90 min	- Parken muss attraktiver werden, da Auslastung Parkdeck zu gering	- Ausschilderung, Parkraumbewirtschaftung Bereich Lindenauer Markt	- Verkehrsorga. Maßnahme, Verkehrsmanagement	X	X		
		Parkhaus Gemeindeamtsstraße	- Nutzbarmachung	- Parkhaus mit 180 Parkplätzen ungenutzt	- Gespräche mit Eigentümer - Nutzungskonzept notwendig	- Verkehrsmanagement	X	X		
		Tiefgarage GutsMuthsstraße	- Nutzbarmachung	- Tiefgarage trotz Ausschilderung immer geschlossen	- Gespräche mit Eigentümer - Nutzungskonzept notwendig	- Verkehrsmanagement	X	X		
		Tiefgarage Commerzbank	- Nutzbarmachung für Öffentlichkeit	- Tiefgarage leider nicht für Öffentlichkeit nutzbar	- Gespräche mit Eigentümer - Nutzungskonzept notwendig	- Verkehrsmanagement	X	X		
3.2	Illegales Parken unterbinden	Fläche Dreilindenstraße	- Unterbindung illegales Parken	- Grünfläche wird zerstört	- Unterbindung durch Parkverbot und Kontrollen	- Bauliche Maßnahme, Verkehrsmanagement	X	X		
		Fläche Gemeindeamtsstraße		- Wildes Parken	- Recherche ob wildes Parken und Unterbindung durch Kontrollen	- Verkehrsmanagement	X			
		Einmündung Lindenauer Markt/Marktstraße		- Gehwegbeziehung wird gestört – Gefahrenpotenzial	- Umgestaltung / Poller / Markierung	- Bauliche Maßnahme		X		
		Behindertenstellplatz vor Kaufland		- Benutzung von Nicht-Behinderten	- Unterbindung durch Kontrollen	- Verkehrsmanagement	X			
3.3	Verhinderung Zuparken von Lieferzonen	Nordseite Lindenauer Markt auf Lieferzone	- Unterbindung illegales Parken	- Fußgänger und Lieferfahrzeuge werden behindert	- Verstärkte Kontrollen oder Umgestaltung Lind. Markt	- Verkehrsmanagement	X	X		Auch bauliche Umsetzung möglich
3.4	Förderung nicht ausgelasteter Parkflächen	Parkplatz Odermannstraße	- Neue Möglichkeiten zum Parken im öffentlichen Raum am Markt	- Stellplätze v.a. für Kurzzeitparken werden benötigt	- evtl. zum öffentlichen Parkplatz machen, vorher Gespräche mit Eigentümer	- Verkehrsmanagement		X		
3.5	Besucherparken Musikalische Komödie	Parkdeck Kaufland	- Parken während MuKo-Vorstellung auf Parkdeck Kaufland	- zu wenig Abstellmöglichkeiten während Vorstellung im Gebiet MuKo	- Verhandlung/Gespräche zw. Kaufland/MuKo notwendig	- Verkehrsmanagement	X	X		
3.6	Busparken Musikalische Komödie	Zschochersche Straße	- Neuer Bushalt für Reisebusse	- Busse benötigen Platz zum Halten	- Markierung und Beschilderung (zeitl. beschränktes Parkverbot)	- Verkehrsorga. Maßnahme, Verkehrsmanage.		X		
3.7	Fahrradparken	Bereich Lindenauer Markt	- Schrotträder beseitigen	- Schrotträder belegen Platz für Fahrradparker	- Markierung der Schrotträder und Abholung nach gewisser Zeit	- Verkehrsorga. Maßnahme, Verkehrsmanagement		X		
			- Radverkehrsanteil wird steigen	- Bügelanzahl am Markt steigern	- Nutzungskonzept notwendig					
3.8	Parkraumbewirtschaftung	Bereich Lindenauer Markt + unmittelbar umliegende Straßen	- Parkscheinautomaten aufstellen zur Reglementierung und Steuerung des Ruhenden Verkehrs	- Maßnahmen zur Verminderung des Parkdrucks und dem Anreiz zur Benutzung von Parkhäusern	- Parkraumbewirtschaftung durch Parkscheinautomaten	- Verkehrsorga. Maßnahme, Verkehrsmanagement		X		
3.9	Umgestaltung Marktstraße	Marktstraße	- Haltezone Ärztehaus	- Verhinderung Parken in zweiter Reihe	- Umgestaltung / Markierung	- Verkehrsorga. Maßnahme, Verkehrsmanage., bauliche Maßnahme	X	X		
			- Einordnung Fahrradabstellanlagen	- Fahrradparken vor Ärztehaus	- ggf. mit Gehwegnase vor Eingang Westbad					
			- Umgestaltung Verkehrsraum	- Verhinderung illegales Parken	- Umgestaltung / Poller / Markierung an Ecke Marktstraße-Markt					
3.10	Parkfläche Gemeindeamtsstraße	Gemeindeamtsstraße ggü. Nachbarschaftsschule	- Westbad plant hier Stellflächen-nachweis (30 Stück) für neue Veranstaltungsräume	- Öffentlicher Raum braucht keine neuen Flächen für Parkplätze - ausreichend vorhanden	- Ausreichende Kapazität in Parkhaus Gemeindeamtsstr. vorhanden; hier Gespräche / Einlenken von Stadt notwendig!	- Verkehrsmanagement	X			Schnelle Reaktion von Stadt wichtig

K. – Kurzfristig
M. – Mittelfristig
L. – Langfristig

3. Umsetzungsstrategie – Maßnahmenübersicht

Maßnahmenverortung Optimierungen im Ruhenden Verkehr



3. Umsetzungsstrategie – Maßnahmenübersicht

Maßnahmenübersicht Verkehrskonzept Altlindenau – Begleitende Maßnahmen im Untersuchungsgebiet

Nr.	Maßnahme	Verortung	Beschreibung	Begründung/Ziel	Umsetzungsmöglichkeit	Maßnahmentyp	Umsetzungs- horizont			Sonstiges
							K.	M.	L.	
4.1	Allee Merseburger Straße	Merseburger Straße (Lützner Richtung Nordwest)	- Durchgängige Pflanzung von Baumallee auf Merseburger Straße	- Aufwertung Straßenraum notwendig - Stadtauswärts nur zwischen Lützner & Demmeringstr. Bäume gepflanzt	- Detailplanung notwendig (Straßensanierung mit Aufwertung durch Baumpflanzung)	- Bauliche Maßnahme		X	X	
4.2	Umgestaltung Haltestellenebereich Georg-Schwarz-Straße	LVB Haltestelle Georg-Schwarz-Straße / Merseburger Straße	- Sperrung für Kfz	- Aufwertung durch Beruhigung	- Anordnung Erweiterung Sperrung Einrichtungsverkehr in Zweirichtungsverkehr	- Verkehrsorga. und bauliche Maßnahme	X	X		
	Legalisierung Radverkehr		- Aufwertung Haltestelle	- Barrierefreiheit nicht gewährleistet - Unzureichende Gestaltung des Haltestellenbereichs	- Einrichtung eines Haltestellenkaps, um Barrierefreiheit zu gewährleisten - Aufwertung durch Sitzgelegenheiten, Unterstand etc.					
			- Radfahren zw. Holteistraße und Merseburger Str. bisher illegal zur Radfahrerbenutzung - Lichtsignalanlage stellt nur bei LVB-Benutzung auf Grün!	- Öffnung Einbahnstraße für Radverkehr - Schleifenkontakt an Kreuzung für Radverkehr zur Grünanforderung	- Legalisierung via Beschilderung - LSA-Anforderung Radverkehr über Leiterschleife	- Verkehrsorga. und bauliche Maßnahme	X	X		
4.3	Fußgängerzone Merseburger / Endersstraße aufwerten	Fußgängerzone Merseburger Straße	- Umgestaltung Fußgängerzone	- Geringe Aufenthaltsqualität, potenzielle Gefahrenstelle	- Grünpflege / -gestaltung - Aufwertung durch angemessenes Stadtmobiliar	- Bauliche Maßnahme		X	X	
4.4	Poller Capastrasse	Capastrasse/Erich-Köhn-Straße vor Betriebszufahrt	- Verhinderung des illegalen Verkehrs durch Poller	- Illegaler Verkehr auf Capastr./ Erich-Köhn-Str. durch fehlende Poller	- Einbau Pollerreihe	- Bauliche Maßnahme		X		- Betriebszufahrt muss gewährleistet sein
4.5	Baumpflanzungen Henricistraße	Henricistraße	- Baumpflanzung oder Einsatz von Ranksystemen	- Fehlende Bäume in Baumscheiben	- Bepflanzung in bestehende Baumscheiben	- Bauliche Maßnahme	X	X		
4.6	Aufwertung Endersstraße bis Henriettenstraße	Endersstraße bis Henriettenstraße	- Durchgängige Bepflanzung mit Bäumen	- Nur zwischen Lützner und GutsMuthsstr. Bäume gepflanzt	- Bepflanzung fortsetzen! (Detailplanung notwendig)	- Bauliche Maßnahme		X		
4.7	Anpassung Straßenraum Rietschelstraße	Rietschelstraße zwischen E.-Köhn-Straße und Friesenstraße	- Erweiterung Gehweg - Einheitliche Straßenbreite 5,5 m	- Überdimensionierter, unproportionaler Straßenraum	- Straßenraumgestaltung durch Erweiterung Fußgängerbereich	- Bauliche Maßnahme			X	
4.8	Umgestaltung Knotenpunkt Rietschelstraße / Roßmarktstraße	Rietschelstraße / Roßmarktstr.	- Anpassung überdimensionierter Straßenraum - Straßenraumgestaltung Roßmarktstraße bis Hahnemannstraße - Anpassung Pflasterbelag	- Überdimensionierter, unproportionaler Straßenraum - Pflaster weist große Fugen auf – Gefahr für Radverkehr	- Straßenraumgestaltung durch Erweiterung Fußgängerbereich	- Bauliche Maßnahme		X	X	
4.9	Aufwertungsmaßnahmen Demmeringstraße	Demmeringstraße / Rietschelstraße / Odermannstraße	- Kreuzung als Tor zum Lindenauer Markt	- Unübersichtliche Verkehrsführung	- Straßenraumgestaltung durch Erweiterung Fußgängerbereich	- Bauliche Maßnahme	X	K. – Kurzfristig M. – Mittelfristig L. – Langfristig		
			- Sicheres Queren der Demmeringstraße	- Überdimensionierter Straßenraum, lange Fußgängerwege						
			- Verhinderung illegales Parken	- Behinderung Straßenbahn durch illegale Parker am Rand						

3. Umsetzungsstrategie – Maßnahmenübersicht

Maßnahmenverortung Begleitende Maßnahmen im Untersuchungsgebiet



3. Umsetzungsstrategie – Maßnahmenübersicht

Gesamte Maßnahmenverortung

