



**Stadt Leipzig**

# Modellvorhaben Tempo 30 in Leipzig

Informationen zum Prozess und Sachstand

Datum: 02.02.2023

Vortrag von: Caroline Ommeln

Dezernat Stadtentwicklung und Bau, Verkehrs- und Tiefbauamt



# I. Grundlage des Modellvorhabens

## Stadtratsbeschluss zu VII-A-02284-NF-03

„Tempo 30 als Regelhöchstgeschwindigkeit in 3 Gebieten erproben - für mehr Sicherheit, weniger Lärm und bessere Luft!“

Einreicher: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Fraktion DIE LINKE, SPD-Fraktion)

- mit mehreren deutschen Städten und unter Einbezug des Deutschen Städtetags die Rahmenbedingungen für einen Modellversuch zur testweisen Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts in einem abgegrenzten Stadtgebiet untersuchen, den Inhalt einer wissenschaftlichen Begleitung abzustimmen, sowie den Modellversuch anschließend mit diesen und/oder weiteren Städten durchzuführen.
- Vorschlag unterbreiten, welches abgegrenzte Stadtgebiet in Leipzig für einen solchen Modellversuch sinnvoll nutzbar wäre.
- Versuchsaufbau soll neben Betrachtungen des Verkehrsflusses auch Fragen der zu erwartenden Schadstoffemissionen und der Verkehrssicherheit berücksichtigen. Leipziger Verkehrsbetriebe sind einzubinden.

## II. Auswahl potenzieller Modellgebiete

Abfrage von Streckenabschnitten und Gebieten in AG (VTA, AfU, SPA, AWS, OA, PD Leipzig, LVB)

62 Streckenabschnitte

Abgrenzung klar definierter, zusammenhängender Gebiete mit mehreren Tempo 50-Straßen

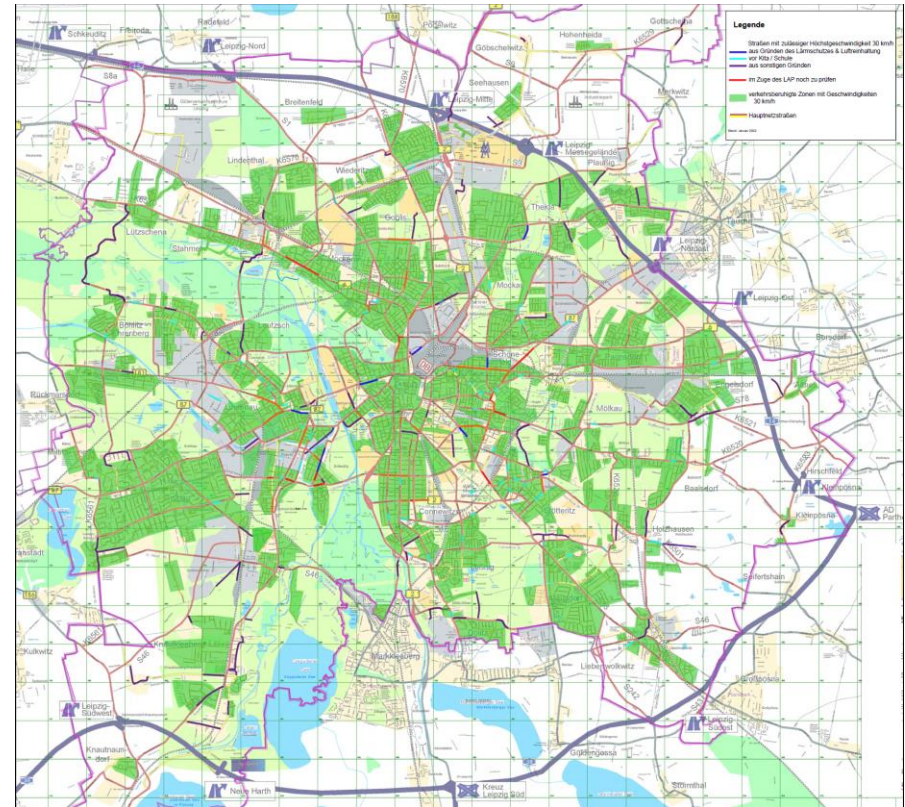
22 Gebiete

gemeinsame Prüfung auf Plausibilität in Verbindung mit übergeordneten Zielen

12 Potentialgebiete

Bewertung der Potentialgebiete anhand von 16 Teilkriterien, anschließende Gewichtung

5 geeignete Gebiete für Modellvorhaben

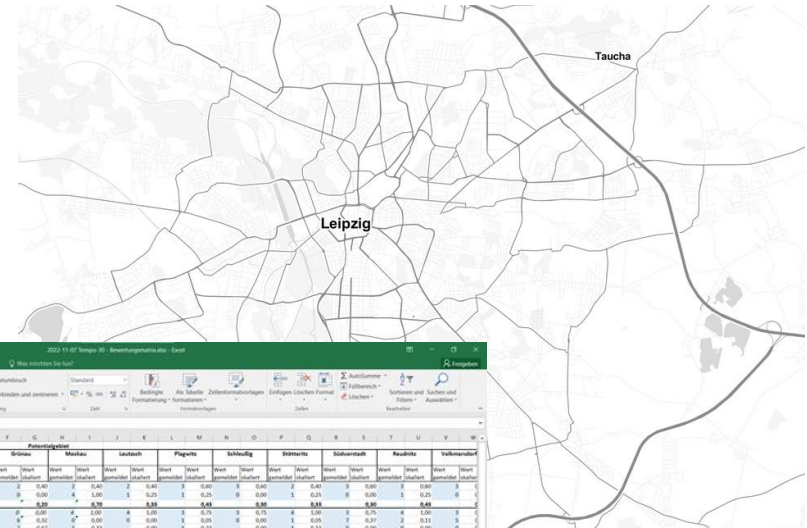


Quelle: Stadt Leipzig 01-2022: T 30 in Leipzig

# II. Auswahl potenzieller Modellgebiete

## Bewertung von 12 plausiblen Potentialgebieten nach fachlichen Kriterien

- Aufenthaltsqualität
- Verkehrssicherheit
- Umweltqualität
- ÖPNV-Beinträchtigung
- Synergien
- Nachteilige Aspekte



Kriterium	Teilskriterium	Bewertung als Teilskriterium	max. Bewertung	Potentialgebiete																				
				Grünau	Merseburg	Leutzsch	Plagwitz	Schleifrig	Südvorstadt	Seitzenviertel	Leipzig	Leipzig	Leipzig	Leipzig	Leipzig									
1	Aufenthaltsqualität	Bewertung der Bausituation für den Fußweg geringe Gehstrecken	50%	1	2	0,40	2	0,40	2	0,40	2	0,40	3	0,60	2	0,40	3	0,60	3	0,60	3	0,60	3	0,60
2	Verkehrssicherheit	Überwindende Verkehrsfläche Verkehrsauffläge Abgabe der Geschwindigkeit/Überbreite Innen- und Außenverkehrsflächenbreite	100% 50% 25% 35%	4	4	0,80	4	0,80	4	0,80	4	0,80	4	0,80	4	0,80	4	0,80	4	0,80	4	0,80	4	0,80
3	Umweltqualität	Luftqualität Lärmbelastung	40% 40%	4	1	0,20	0	0,00	3	0,20	0	0,20	3	0,20	2	0,20	3	0,20	3	0,20	3	0,20	3	0,20
4	ÖPNV	Stadtbahn Führung nicht in zusammenf. Bausituation gegeben Zuführung des Umweltverbunds möglich	100% 20%	2	4	0,80	2	0,40	1	0,20	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
5	Synergien	Stadtbahnführung Übergangsbereich auf Gesamtstadt Belastung für den Radverkehr	30% 35% 100%	4	1	0,20	4	0,80	2	0,40	1	0,20	4	0,80	2	0,40	3	0,60	4	0,80	4	0,80	4	0,80
6	Nachteilige Aspekte	Belastung als Wohnort Verkehrslärm	50% 100%	2	4	0,80	2	0,40	2	0,40	2	0,40	2	0,40	2	0,40	2	0,40	2	0,40	2	0,40	2	0,40
						<b>0,88</b>		<b>0,25</b>		<b>0,25</b>		<b>0,25</b>		<b>0,25</b>		<b>0,25</b>		<b>0,25</b>		<b>0,25</b>		<b>0,25</b>		<b>0,25</b>
						<b>0,88</b>		<b>0,25</b>		<b>0,25</b>		<b>0,25</b>		<b>0,25</b>		<b>0,25</b>		<b>0,25</b>		<b>0,25</b>		<b>0,25</b>		<b>0,25</b>

### III. Geplantes weiteres Verfahren

- 27.02.2023 – 1. Workshop der erweiterten Arbeitsgruppe
  - **Beteiligung** und Integration relevanter Interessensvertreter: Verkehrswacht, IHK, HWK, Ökolöwe, BUND, ADFC, ADAC, VCD, verkehrspol. Sprecher
- Abstimmung eines von allen Interessenvertretern getragenen Modellgebiets zum Vorschlag der Erprobung von Tempo 30
- Behandlung qualitativer Kriterien und Aspekte, die die Arbeitsgruppe nicht bewerten konnte (z.B. notwendigen Kosten bei LSA-Programmierung, Planungsaufwand, Bewertung Wirtschaftsverkehr, Prüfung von Begleitmaßnahmen für ÖPNV etc.)
  - Ergebnisoffenheit: ggf. sind nicht alle 5 Potentialgebiet realisierbar
  - Offenlegung aller Aspekte
- Aufbereitung der Vorzugsvariante zur Beschlussfassung durch Stadtrat. Klärung über **Aufwand und Finanzierbarkeit** des Modellversuchs
- Beantragung des Modellversuchs bei oberster Straßenverkehrsbehörde bzw. Prüfung selbstständiger Realisierung im Rahmen der Eigenverantwortung. **Genehmigung** ist Grundlage weiterer Durchführung.

## IV. Gestaltung des Modellversuchs

- Der Modellversuch wird auf 12 Monate angelegt. Die entstehende Jahresganglinie erlaubt im Abgleich mit dem Status Quo komplexe Analysen und Vergleiche.
- Für das ausgewählte Modellgebiet werden Begleitmaßnahmen geprüft (mit dem Ziel der Vermeidung von Schleichverkehren, zur Geschwindigkeitsreduzierung oder zur ÖPNV-Beschleunigung)
- Die Feldphase des Tempo-30-Modellversuchs wird von einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit in den Medien und vor Ort bei den Anwohner:innen begleitet.
- Eine wissenschaftliche Begleitung evaluiert den Modellversuch und ermöglicht eine objektive Bewertung hinsichtlich Wirkweise, Übertragbarkeit / Skalierbarkeit und spricht Empfehlungen aus.
- Eine Begleitung durch das Ordnungsamt ist unabdingbar. Geschwindigkeitsüberwachungen und das verstärkte Überwachen des ruhenden Verkehrs garantieren belastbare Ergebnisse.
- Die Ausgestaltung, Meilensteine und Ergebnisse werden in regelmäßigen Abständen dem Fachausschuss und dem Städtenetzwerk erläutert.



**Stadt Leipzig**

**Vielen Dank für  
Ihre Aufmerksamkeit!**