



Verwaltungsstandpunkt-Nr. VII-A-08502-VSP-01

Status: öffentlich

Eingereicht von:
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Stammbaum:
VII-A-08502 Stadtbezirksbeirat Alt-West
VII-A-08502-VSP-01 Dezernat
Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
Schulzone 3.0 – Autofreier Vorplatz vor dem Haupteingang an der Schule am Leutzscher Holz

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten): Gremium	Voraussichtlicher Sitzungstermin	Zuständigkeit
DB OBM - Vorabstimmung		Vorberatung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters		Bestätigung
SBB Alt-West	13.09.2023	Anhörung
FA Jugend, Schule und Demokratie	14.09.2023	Vorberatung
FA Stadtentwicklung und Bau	19.09.2023	Vorberatung
Ratsversammlung	20.09.2023	Beschlussfassung

Rechtliche Konsequenzen

Der gemäß Ursprungsantrag gefasste Beschluss wäre

<input type="checkbox"/>	Rechtswidrig und/oder	<input type="checkbox"/>	Nachteilig für die Stadt Leipzig.
<input checked="" type="checkbox"/>	Zustimmung	<input type="checkbox"/>	Ablehnung
<input type="checkbox"/>	Zustimmung mit Ergänzung	<input type="checkbox"/>	Sachverhalt bereits berücksichtigt
<input type="checkbox"/>	Alternativvorschlag	<input checked="" type="checkbox"/>	Sachstandsbericht

Beschlussvorschlag

Dem Antrag wird zugestimmt und das Prüfergebnis (Sachstandsbericht) zur Kenntnis genommen.

Räumlicher Bezug

Stadtbezirk Altwest, Ortsteil Altlindenau

Zusammenfassung

Anlass der Vorlage:

<input type="checkbox"/>	Rechtliche Vorschriften	<input type="checkbox"/>	Stadtratsbeschluss	<input type="checkbox"/>	Verwaltungshandeln
<input checked="" type="checkbox"/>	Sonstiges: Antrag				

Die Prüfung zum Anliegen des Antrags hat bereits stattgefunden, das Ergebnis wird als Sachstandsbericht wiedergegeben. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind verkehrsrechtlich nicht umsetzbar, aber die Verwaltung hat bereits im Zuge der Planung der Erweiterung des Schulstandortes entschieden, in diesem Bereich der Prießnitzstraße einen verkehrsberuhigten Bereich anzuordnen und entsprechend auch in der Ausstattung zu gestalten. Dem Anliegen des Antrags wird somit im Ergebnis Rechnung getragen.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen	<input checked="" type="checkbox"/>	nein		wenn ja,
Kostengünstigere Alternativen geprüft	<input type="checkbox"/>	nein		ja, Ergebnis siehe Anlage zur Begründung
Folgen bei Ablehnung	<input type="checkbox"/>	nein		ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Handelt es sich um eine Investition (damit aktivierungspflichtig)?	<input type="checkbox"/>	nein		ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

Im Haushalt wirksam		von	bis	Höhe in EUR	wo veranschlagt
Ergebnishaushalt	Erträge				
	Aufwendungen				
Finanzhaushalt	Einzahlungen				
	Auszahlungen				
Entstehen Folgekosten oder Einsparungen?		<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	wenn ja, nachfolgend angegeben

Folgekosten Einsparungen wirksam		von	bis	Höhe in EUR/Jahr	wo veranschlagt
Zu Lasten anderer OE	Ergeb. HH Erträge				
	Ergeb. HH Aufwand				
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ergeb. HH Erträge				
	Ergeb. HH Aufwand (ohne Abschreibungen)				
	Ergeb. HH Aufwand aus jährl. Abschreibungen				

Steuerrechtliche Prüfung	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	wenn ja
Unternehmerische Tätigkeit i.S.d. §§ 2 Abs. 1 und 2B UStG	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	ja, Erläuterung siehe Punkt 4 des Sachverhalts
Umsatzsteuerpflicht der Leistung	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Bei Verträgen: Umsatzsteuerklausel aufgenommen	<input type="checkbox"/>	ja	<input type="checkbox"/>	nein, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

Auswirkungen auf den Stellenplan	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	wenn ja, nachfolgend angegeben
Beantragte Stellenerweiterung:				Vorgesehener Stellenabbau:

Ziele

Hintergrund zum Beschlussvorschlag:

Welche strategischen Ziele werden mit der Maßnahme unterstützt?

2030 – Leipzig wächst nachhaltig!

Ziele und Handlungsschwerpunkte

Leipzig setzt auf Lebensqualität

- Balance zwischen Verdichtung und Freiraum



Leipzig besteht im Wettbewerb

- Positive Rahmenbedingungen für

- Qualität im öffentlichen Raum und in der Baukultur
- Nachhaltige Mobilität
- Vorsorgende Klima- und Energiestrategie
- Erhalt und Verbesserung der Umweltqualität
- Quartiersnahe Kultur-, Sport- und Freiraumangebote

- qualifizierte Arbeitsplätze
- Attraktives Umfeld für Innovation, Gründer und Fachkräfte
- Vielfältige und stabile Wirtschaftsstruktur
- Vorsorgendes Flächen- und Liegenschaftsmanagement
- Leistungsfähige technische Infrastruktur
- Vernetzung von Bildung, Forschung und Wirtschaft

Leipzig schafft soziale Stabilität

- Chancengerechtigkeit in der inklusiven Stadt
- Gemeinschaftliche Quartiersentwicklung
- Bezahlbares Wohnen
- Zukunftsorientierte Kita- und Schulangebote
- Lebenslanges Lernen
- Sichere Stadt

Wirkung auf Akteure

- Bürgerstadt
- Region
- Stadtrat
- Kommunalwirtschaft
- Verwaltung

Leipzig stärkt seine Internationalität

- Weltoffene Stadt
- Vielfältige, lebendige Kultur- und Sportlandschaft
- Interdisziplinäre Wissenschaft und exzellente Forschung
- Attraktiver Tagungs- und Tourismusstandort
- Imageprägende Großveranstaltungen
- Globales Denken, lokal verantwortliches Handeln

Sonstige Ziele

Bei Bedarf überschreiben (max. 50 ZML)

- Trifft nicht zu**

Klimawirkung

Klimawirkung durch den Beschluss der Vorlage						
Stufe 1: Grobe Einordnung zur Klimawirkung (Klimaschutzes und zur –wandelanpassung)						
Eingesetzte Energieträger (Strom, Wärme, Brennstoff)	<input checked="" type="checkbox"/>	keine / Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/>	erneuerbar	<input type="checkbox"/>	fossil
Reduziert bestehenden Energie-/Ressourcenverbrauch	<input checked="" type="checkbox"/>	Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/>	ja	<input type="checkbox"/>	nein
Speichert CO2-Emissionen (u.a. Baumpflanzungen)	<input type="checkbox"/>	Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/>	ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein
Mindert die Auswirkungen des Klimawandels (u. a. Entsiegelung, Regenwassermanagement)	<input type="checkbox"/>	Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/>	ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein
Abschätzbare Klimawirkung mit erheblicher Relevanz	<input type="checkbox"/>	ja, da Beschlussgremium RV, GVA, oder VA <u>und</u> mind. 5 Jahre Betriebs- und Nutzungsdauer			<input checked="" type="checkbox"/>	nein
Vorlage hat keine abschätzbare Klimawirkung	<input checked="" type="checkbox"/>	ja (<i>Prüfschema endet hier.</i>)				
Stufe 2: Die Vorlage berücksichtigt die zentralen energie- und klimapolitischen Beschlüsse (s. leipzig.de)						
<input type="checkbox"/>	ja	<input type="checkbox"/>	nein (<i>Begründung s. Abwägungsprozess</i>)	<input type="checkbox"/>	nicht berührt (<i>Prüfschema endet hier.</i>)	

Stufe 3: Detaillierte Darstellung zur abschätzbaren Klimawirkung nur bei <u>erheblicher Relevanz</u>							
	<input type="checkbox"/>	Berechnete THG-Emissionen (in t bzw. t./a): _____					
	<input type="checkbox"/>	liegt vor: s. Anlage/Kapitel der Vorlage: _____					
	<input type="checkbox"/>	wird vorgelegt mit: _____ (z. B. Planungsbeschluss, Baubeschluss, Billigungs- und Auslegungsbeschluss)					

Sachverhalt

Beschreibung des Abwägungsprozesses:

entfällt

I. Eilbedürftigkeitsbegründung

entfällt

II. Begründung Nichtöffentlichkeit

entfällt

III. Strategische Ziele

entfällt

IV. Sachverhalt

Die Prüfung des Anliegens ist bereits erfolgt. Es wird folgendes Prüfergebnis zur Kenntnis gegeben:

zu 1.a Entwidmung, Schulzone, Einbahnstraße:

Entwidmung

Die Prießnitzstraße zwischen William-Zipperer-Straße und Rietschelstraße ist Bestandteil einer Tempo 30-Zone und unterliegt somit bereits einer Verkehrsberuhigung. Mit der Entscheidung für den vorgelagerten Erweiterungsbau für die Schulbaumaßnahme wurde sich zudem bereits frühzeitig (vor Einreichung des Bauantrages) mit der sicheren Ausgestaltung am zentralen Eingang der Schule beschäftigt und die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs geplant und dies mit allen beteiligten städtischen Ämtern (u. a. VTA, SPA, Amt für Schule) mit besonderem Fokus auf die Schulwegsicherheit abgestimmt. Der verkehrsberuhigte Bereich soll voraussichtlich bis Ende Juli 2023 eingerichtet werden.

Mit diesem bewährten Instrument wird mittels Einordnung diverser Gestaltungselemente auf der Fahrbahn (hier z. B. bepflanzte Sitzgruppen, Bänke, Radbügel, farbige Spielflächen etc.) die Verkehrssicherheit im Bereich des Haupteinganges nochmals deutlich erhöht. Den Fahrzeugführern wird somit verdeutlicht, dass in diesen Bereichen die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrverkehr lediglich eine untergeordnete Bedeutung hat. Zudem sind die Kraftfahrer aufgrund der baulichen Gestaltungselemente stets veranlasst, die dort geforderte Schrittgeschwindigkeit nicht zu überschreiten. Die notwendigen Fahrbeziehungen für Rettungs- sowie Entsorgungsfahrzeuge wurden hierbei ebenfalls berücksichtigt und bleiben somit gewährleistet.

Vor diesem Hintergrund wird eine Entwidmung für den Kfz-Verkehr als nicht notwendig

erachtet, zumal es grundsätzlich für jede Beschränkung des Verkehrs einer Ermächtigung bedarf. Verkehrszeichen dürfen nur angeordnet werden, wenn sie zwingend erforderlich sind; Beschränkungen des fließenden Verkehrs nur dann, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung übersteigt. Eine solche Gefahrenlage ist hier nicht gegeben, ebenso ist die Annahme einer abstrakten Gefahrenlage nicht anwendbar, da aufgrund der geplanten baulichen Umgestaltung zu einem verkehrsberuhigten Bereich (inkl. entsprechender Beschilderung), keine zukünftigen Verkehrsgefährdungen zu erwarten sind.

Schulzone

Die Stadt Köln setzt, zusammen mit Schulleitungen, Elternvertretungen und Initiativen, ein Pilotprojekt "Schulstraßen" mit der Laufzeit von einem Jahr um und will dann anhand der Erfahrungen über die Fortführung oder notwendige Anpassungen entscheiden. Die Leipziger Verwaltung verfolgt das Projekt mit großem Interesse und hat die Stadt Köln bereits bezüglich der notwendigen Rechtsgrundlagen und weiterer Hintergrundinformationen zu ihrem Pilotprojekt angefragt. Generell stehen wir dieser Maßnahme wohlwollend gegenüber und hoffen, infolge der noch ausstehenden Auskunft die Einrichtung einer solchen Schulstraße im Leipziger Stadtgebiet prüfen und umsetzen zu können.

Einbahnstraße

Die Anordnung einer Einbahnstraße kann für diesen Abschnitt gegenwärtig ebenfalls nicht in Betracht gezogen werden. Auch die Anordnung einer Einbahnstraße setzt den Nachweis einer besonderen Gefahrenlage voraus, der wie bereits erwähnt nicht geführt werden kann. Darüber hinaus zeigt die Erfahrung, dass wegen des Fehlens von Gegenverkehr in Einbahnstraßen dem Ziel der Verkehrsberuhigung eher entgegengewirkt wird und das Geschwindigkeitsniveau ansteigt.

zu 1. b Kiss & Ride- Zone:

Prinzipiell unterliegt das Parken im öffentlichen Verkehrsraum dem Gemeingebrauch, trotzdem stehen gerade in den Gründerzeitgebieten der Stadt i.d.R. keine ausreichenden Stellplatzkapazitäten im öffentlichen Raum für die Anwohner zur Verfügung. Dies ist auch in der William-Zipperer-Straße der Fall. Aus diesen Gründen können für die meisten Einrichtungen wie Kitas und Grundschulen auch keine zusätzlichen Verkehrsflächen für die Abwicklung des Bring- und Holverkehrs im öffentlichen Raum ausgewiesen werden.

Für den entsprechenden Bereich der Prießnitzstraße wurde hingegen bereits eine Ausnahmeregelung getroffen, so dass angrenzend zur Einmündung William-Zipperer-Straße, ein 25,00 m langes Kurzzeitparken besteht. Der Geltungszeitraum wurde hierbei auf die primären Bring- und Holzeiten (Mo-Fr, 7 – 9 h, 15 – 17 h) angepasst. Darüber hinaus werden im Zuge des Schulumbaus noch zwei weitere Stellplätze (inkl. Behindertenstellplatz) auf dem Schulgrundstück hergestellt, die für die Abwicklung des Bring- und Holverkehrs verwendet werden können.

Die Anordnung weiterer Kurzzeitparkplätze im Umfeld des Schulstandortes ist gegenwärtig nicht möglich. Es muss davon ausgegangen werden, dass sich die Eltern beim Bringen und Holen an die nur begrenzt zur Verfügung stehenden Stellplatzkapazitäten anpassen, so dass bei Möglichkeit die alternativen Fortbewegungsarten (z. B. Laufen, Radfahren, ÖPNV) primär in Anspruch genommen werden. Insbesondere bei Grundschulen sollte es der Grundsatz sein, dass die Schülerinnen und Schüler ihren Schulweg selbständig zurücklegen können und ihnen dies von den Eltern auch ermöglicht wird.

zu 2. Vorstellung des Prüfergebnisses:

Der SBB erhält das Prüfergebnis mit diesem Verwaltungsstandpunkt.

Da die Schulleitung bereits in dem Ortstermin der AG Schulwegsicherheit am 21.03.2023 über die konkrete Ausgestaltung des verkehrsberuhigten Bereiches informiert wurde, erscheint eine erneute Vorstellung in der Schulkonferenz nicht notwendig.

zu 3. prioritäre Bearbeitung der Prüfung:

erledigt

Anlage/n
Keine