



Beschlussvorlage-Nr. VII-DS-09329

Status: öffentlich

Eingereicht von:
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
Konzept zur Verkehrsberuhigung in Volkmarsdorf und Neustadt-Neuschönefeld nördlich der Eisenbahnstraße

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten): Gremium	Voraussichtlicher Sitzungstermin	Zuständigkeit
DB OBM - Vorabstimmung		Vorberatung
DB OBM - Vorabstimmung		Vorberatung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters		Bestätigung
SBB Ost		Anhörung
Migrantinnen- und Migrantenbeirat		Vorberatung
FA Stadtentwicklung und Bau		Vorberatung
Ratsversammlung	24.04.2024	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

1. Das beiliegende Konzept zur Verkehrsberuhigung in Volkmarsdorf und Neustadt-Neuschönefeld nördlich der Eisenbahnstraße wird beschlossen (Anlage 1 bis 3).
2. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Anhang 4) schrittweise umzusetzen. Der erste Umsetzungsschritt (Anhang 5) ist für 2024 einzuordnen.
3. Für Bereiche mit einer funktionellen Neuaufteilung des öffentlichen Raums (alle weiteren verkehrsberuhigten Bereiche) sind weitere aufsuchende Beteiligungsformate für die betreffenden Straßenabschnitte durchzuführen. Für die Gestaltung werden Pop-Up-Elemente (z.B. Bank, Blumenkübel) verwendet, die kurzfristig zur Aufwertung des öffentlichen Raums beitragen. Die genaue Art und Weise der baulichen und funktionalen Umgestaltung soll erst im Rahmen einer vertiefenden Bürgerbeteiligung mit den direkten Anwohnern und Anliegern erfolgen.
4. Für den Umsetzungsschritt 2 werden noch 2024 Beteiligungsmöglichkeiten (Umfragen und Anhörungen) durchgeführt, um zu einer kurzfristigen Realisierung zu gelangen.
5. Für den ersten Umsetzungsschritt ist die Einrichtung von Modalen Filtern, Lade- und Lieferzonen sowie Kurzzeitparkplätzen vorgesehen. Die veranschlagten Gesamtkosten in 2024 für den ersten Umsetzungsschritt betragen ca. 110.000,- EUR und werden aus PSP 1.100.54.[1-4].0.01.02 (Verkehrssicherungsanlagen) und PSP 1.100.54.1.0.01.19 (Schulwegsicherheit) aus vorhandenen Haushaltspositionen bereitgestellt.

Räumlicher Bezug

Stadtbezirk Ost, Stadtteile Volkmarsdorf und Neustadt-Neuschönefeld

Zusammenfassung

Anlass der Vorlage:

Rechtliche Vorschriften Stadtratsbeschluss Verwaltungshandeln

Sonstiges:

Umsetzung eines Konzepts zur Verkehrsberuhigung und Umgestaltung des öffentlichen Raumes in den Stadtteilen Volkmarsdorf und Neustadt-Neuschönefeld nördlich der Eisenbahnstraße zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung auf Basis des § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO. Gleichzeitig ist eine konsequente Angebotsplanung für den Wirtschaftsverkehr durch die Anordnung von Kurzzeitparkern sowie Lade- und Lieferzonen Teil der Anordnung. Die Neuaufteilung des öffentlichen Raums geht dabei Hand in Hand mit einer gestalterischen Aufwertung z. B. durch Pop-Up-Elemente.

Finanzielle Auswirkungen

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

Im Haushalt wirksam		von	bis	Höhe in EUR	wo veranschlagt
Ergebnishaushalt	Erträge				
	Aufwendungen	2024	2024	110.000,00 €	1.100.54.[1-4].0.01.02 1.100.54.1.0.01.19
Finanzhaushalt	Einzahlungen				
	Auszahlungen				
Entstehen Folgekosten oder Einsparungen?			nein		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 checked="" type="checkbox"/>	nein		wenn ja
Unternehmerische Tätigkeit i.S.d. §§ 2 Abs. 1 und 2B UStG		nein		ja, Erläuterung siehe Punkt 4 des Sachverhalts
Umsatzsteuerpflicht der Leistung		nein		ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Bei Verträgen: Umsatzsteuerklausel aufgenommen		ja		nein, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

Auswirkungen auf den Stellenplan	<input checked="" type="checkbox"/>	nein		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
- Qualität im öffentlichen Raum und in der Baukultur
- Nachhaltige Mobilität
- Vorsorgende Klima- und Energiestrategie
- Erhalt und Verbesserung der Umweltqualität
- Quartiersnahe Kultur-, Sport- und Freiraumangebote

Leipzig schafft soziale Stabilität

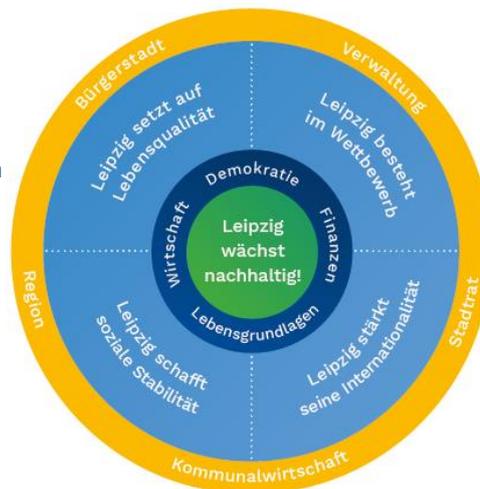
- Chancengerechtigkeit in der inklusiven Stadt
- Gemeinschaftliche Quartiersentwicklung
- Bezahlbares Wohnen

- Zukunftsorientierte Kita- und Schulangebote
- Lebenslanges Lernen
- Sichere Stadt

Sonstige Ziele

Bei Bedarf überschreiben (max. 50 ZML)

Trifft nicht zu



Leipzig besteht im Wettbewerb

- Positive Rahmenbedingungen für 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 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

Wirkung auf Akteure

- Bürgerstadt
- Region
- Stadtrat

- Kommunalwirtschaft
- Verwaltung

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 type="checkbox"/> Aussage nicht möglich	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Speichert CO2-Emissionen (u.a. Baumpflanzungen)	<input type="checkbox"/> Aussage nicht möglich	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Mindert die Auswirkungen des Klimawandels (u. a. Entsiegelung, Regenwassermanagement)	<input type="checkbox"/> Aussage nicht möglich	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Abschätzbare Klimawirkung mit <u>erheblicher Relevanz</u>	<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 (<u>Prüfschema endet hier.</u>)		
Stufe 2: Die Vorlage berücksichtigt die zentralen energie- und klimapolitischen Beschlüsse (s. leipzig.de)			
<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein (<u>Begründung s. Abwägungsprozess</u>)	<input type="checkbox"/> nicht berührt (<u>Prüfschema endet hier.</u>)	
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

Durch die verkehrsplanerische Konzeption und die darauf aufbauenden verkehrsrechtlichen Anordnungen sollen die Ziele einer nachhaltigen Mobilität im Kontext einer geordneten städtebaulichen Entwicklung so verbessert werden, dass im Projektgebiet die Lebensqualität und Klimaresilienz gesteigert werden können, die Anwohnenden vom Kfz-Durchgangsverkehr entlastet werden und der Umweltverbund insgesamt profitiert. Ebenso soll die Qualität des öffentlichen Raums durch neue Nutzungen weiterentwickelt werden. Eine leistungsfähige technische Infrastruktur soll stabile Rahmenbedingungen für den

Wirtschaftsverkehr ermöglichen.

IV. Sachverhalt

1. Anlass

In den Stadtteilen Neustadt-Neuschönefeld und Volkmarsdorf ist die Wohnbevölkerung in den letzten Jahren deutlich um 33% gewachsen. Dieses Wachstum erfolgte weitestgehend ohne größere Anpassung der städtischen Infrastrukturen. Aufgrund der ohnehin dichten Bebauung konnten in dieser Zeit keine signifikant weiteren Grünflächen und Interaktionsflächen eingerichtet werden. Diese Entwicklung führt in den Stadtteilen zu Übernutzungserscheinungen und Dichtekonflikten im öffentlichen Raum. Darüber hinaus wird die Wohnbevölkerung zunehmend durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auch im Nebennetz belastet.

Mit einem Bündel aus stadtgestalterischen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen soll den Herausforderungen des Bevölkerungswachstums und der Zunahme des Verkehrs innerhalb der Wohnquartiere nördlich der Eisenbahnstraße entgegengewirkt werden.

Leitgedanke ist das Unterbinden von Durchgangsverkehr innerhalb der Wohnquartiere, um dort anschließend den Straßenraum für Aufenthalt, Gewerbe und Interaktion umzugestalten. Das Maßnahmenbündel ist Ergebnis eines Verkehrskonzepts, welches dieser Drucksache beigelegt ist.

2. Beschreibung der Maßnahme

2.1 Rechtsgrundlage

Die gegenwärtig in Leipzig diskutierten Elemente zur Verkehrsberuhigung von Wohnquartieren unter dem Schlagwort „Superblocks“ wurden als Verkehrsversuch für ein Jahr angeordnet. Eine Verstärkung des Verkehrsversuchs (Beschlusspunkte 1 und 2) ist auf Grundlage des § 45 der StVO möglich. Notwendig ist die Anordnung nach § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO entsprechend der gültigen Rechtsprechung BVerwG, Urteil vom 20.04.1994 -11 C 17.93-, juris, RN.22). Die Anordnung von Verkehrszeichen erfolgt gemäß der bundeseinheitlich geltenden Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Die Ausführung der StVO ist nach § 24 Sächsisches Straßenverkehrsrechtsgesetz eine Pflichtaufgabe nach Weisung. Sie obliegt den Straßenverkehrsbehörden im übertragenen Wirkungskreis und unterliegt der Fachaufsicht der oberen Straßenverkehrsbehörde (Landesamt für Straßenbau und Verkehr). Für die Erledigung dieser Weisungsaufgaben ist nach § 53 Abs. 2 SächsGemO allein der Bürgermeister zuständig.

Der § 45 Abs.1b Satz 1 Nr.5 StVO ermächtigt die Straßenverkehrsbehörden, Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zu treffen. Eine geordnete städtebauliche Entwicklung ist der Leitbegriff der Bauleitplanung im Baugesetzbuch. Sie ist Maßstab für die Befugnis wie für die Pflicht zur Aufstellung von Bauleitplänen. Eine geordnete städtebauliche Entwicklung soll dazu beitragen die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Sie ist somit die Grundlage der kommunalen Planungshoheit und der Verpflichtung zur Bauleitplanung, "sobald und soweit" diese erforderlich ist.

Voraussetzung ist, dass ein von der Gemeinde (Stadtrat) beschlossenes städtebauliches Verkehrskonzept vorhanden ist. Dieses Konzept/ städtebaulicher Plan muss u.a. hinreichend konkret die verkehrsmäßigen Planungen in einem zu bestimmenden räumlichen Bereich darstellen, die aus Gründen der geordneten städtebaulichen Entwicklung für erforderlich und zweckmäßig gehalten werden.

Dieses Konzept ist der Vorlage beigelegt und über die Beschlusspunkte verankert.

2.2 Betrachtungsgrenzen

Das Betrachtungsgebiet ist durch gründerzeitliche Blockrandbebauung geprägt. Der Stadtteil ist durch seine Innenstadtnähe als Wohnlage beliebt. Diverse Einkaufsmöglichkeiten, medizinische Einrichtungen sowie Schulen und Kitas befinden sich in direkter Umgebung. Das Leipziger Zentrum und den Hauptbahnhof erreicht man fußläufig innerhalb kurzer Zeit, B2 und B6/B87 mit Anbindung an die Autobahn sind wenige hundert Meter entfernt. Bei dem Betrachtungsgebiet handelt es sich demnach um ein dicht besiedeltes und sozial gemischtes, urbanes Quartier. Die PKW-Dichte ist im gesamtstädtischen Vergleich am geringsten. Statistisch hat nur jeder 5. Einwohner bzw. Einwohnerin in den beiden Stadtvierteln ein eigenes Auto. In den zurückliegenden Jahren erfuhr das Quartier insbesondere durch aktive und engagierte Akteure, Anwohner und Gewerbetreibende vor Ort eine positive Stärkung und Revitalisierung.

Angrenzend an das Projektgebiet sind die Eisenbahnstraße, die Herrmann-Liebmann-Straße sowie die Torgauer Straße als Hauptverkehrsstraßen klassifiziert. Darüber hinaus sind im Untersuchungsraum die Adenauerallee und die Brandenburger Straße (B 6/B 87) im nördlichen Umfeld und im südlichen Umfeld die Ludwig-Erhard-Straße, die Kohlgartenstraße, die Lilienstraße sowie die Wurzner Straße als Hauptverkehrsstraßen klassifiziert. Alle weiteren öffentlichen Straßen sind nicht als Straßenhauptnetz klassifiziert und stellen somit Anliegerstraßen dar. Grundlage der Klassifikation des Straßennetzes in der Stadt Leipzig sind die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN).

Das genaue Projektgebiet umfasst nur die zwei Wohnviertel nördlich der Eisenbahnstraße, welche durch die Hermann-Liebmann-Straße getrennt werden. Im Westen endet das Projektgebiet einschließlich der Rosa-Luxemburg-Straße, im Norden an der Bahnstrecke Leipzig-Dresden und im Osten an der Torgauer Straße.

Aufgrund der Klassifizierung als Hauptstraßen ist die Hermann-Liebmann-Straße und die Eisenbahnstraße kein Bestandteil des Projektgebietes, jedoch Teil des Betrachtungsraumes. Die verkehrsberuhigenden Maßnahmen sollen ihre Wirkung innerhalb des Projektgebietes entfalten. Jedoch werden diese Maßnahmen auch Auswirkungen auf die angrenzenden Hauptverkehrsstraßen haben. Ebenso sind großräumigere und intermodale Verkehrsverlagerungen in den anliegenden Stadtbezirken anzunehmen. Eine Untersuchung dieser Auswirkungen ist ebenfalls Bestandteil des beiliegenden Verkehrskonzeptes.

2.3 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit

Aus dem Konzept gehen mehrere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung hervor. Eine Übersicht der Verortung aller Maßnahmen ist dem Anhang zu entnehmen. Folgende Instrumente werden dabei zur Anwendung kommen:

- **Modale Filter auf Knotenpunkten:** Eine Reihe von Sperrpfosten, die von einer Ecke eines Knotenpunktes zur anderen angeordnet werden. Daraus ergibt sich, dass Geradeausfahren und Abbiegen in eine Richtung für Kfz-Verkehr zwangsläufig unterbunden wird. Fuß- und Radverkehr können den Knotenpunkt weiterhin in alle Richtungen queren.
- **Modale Filter auf Straßen:** Eine Reihe von Sperrpfosten, die quer zur Straße angeordnet ist. Daraus ergibt sich, dass das durchfahren der Straße an dieser Stelle für Kfz-Verkehr komplett unterbunden wird. Fuß- und Radverkehr können weiterhin

dem Straßenverlauf folgen.

- Fahrradstraße: Straße, auf der Fahrrad fahren die vorrangige Verkehrsart darstellt.
- Teileinziehung: Der Straßenraum steht dem Kfz-Verkehr nicht mehr zur Verfügung.
- Verkehrsberuhigter Bereich: Umgestalteter Straßenraum, der vorrangig dem Aufenthalt und der Interaktion von Menschen zur Verfügung steht. Kfz-Verkehr hat sich dem Fußverkehr unterzuordnen und darf ausschließlich Schrittgeschwindigkeit fahren. Die Aufenthaltsfunktion überwiegt.

Darüber hinaus werden folgende flankierende Maßnahmen umgesetzt:

- Aufhebung einer Einbahnstraße zur Vermeidung von Wendevorgängen innerhalb des Quartiers.
- Einrichten von Lieferzonen zum Be- und Entladen von Gütern, insbesondere für Gewerbetreibende
- Einrichten von Kurzzeitparkplätzen, um für bestimmte Nutzungen (Pflegedienste, Lieferdienste usw.) den Parksuchverkehr zu reduzieren.
- Entlang der Eisenbahnstraße werden in den Seitenstraßen entsprechend des Bedarfs/Notwendigkeit Kurzzeitparken bzw. Zonen für Parken und Liefern eingerichtet. Die im Konzept ermittelten Zahlen stellen den derzeit ermittelten Bedarf dar, je nach tatsächlicher Auslastung und der weiteren Umsetzungsschritte sind weitere Standorte für den Wirtschaftsverkehr im Prozessverlauf zu ergänzen.
- Parkplätze für Carsharing: Da zur Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen teilweise Parkraum verloren geht, sollen durch die Einrichtung von Carsharing-Parkplätzen alternative Mobilitätsangebote gefördert werden. Die Modalen Filter haben keinen Einfluss auf die Parkraumbilanz.
- Bei der Einrichtung neuer Module für die Steigerung der Aufenthaltsqualitäten (Sitzen, temporäres Grün, Parklett, Bügel etc.) wird ein Beteiligungsschritt (Umfragen und Anhörungen) mit den direkten Anwohnerinnen und Anwohnern durchgeführt. Dabei sollen sie bei der Auswahl der Module mitwirken können.

In direkter Abhängigkeit zum Verkehrskonzept ist parallel ein Umstufungsverfahren gemäß § 7 Sächsisches Straßengesetz (SächsStrG) für die Teilfläche der Schulze-Delitzsch-Straße, Teilfläche des Flurstücks 199 der Gemarkung Neustadt vorgesehen (siehe Bezugsvorlage VII-DS-09329-DS-01). Mit Bestätigung dieser Vorlage soll deshalb aufbauend auf dem Verkehrskonzept ebenso eine Umstufung eingeleitet werden. Die Umstufung fällt jedoch gemäß § 21 Abs. 2 Nr. 18 Hauptsatzung in die Beschlusszuständigkeit des Oberbürgermeisters und ist deshalb nicht Teil dieser Beschlussvorlage.

2.4 Ergebniszusammenfassung

Das Projektgebiet in Leipzig Volkmarsdorf und Neustadt-Neuschönefeld ist durch eine starke Wohnnutzung geprägt. In diesem Bereich kommt es zu festgestellten Nutzungskonflikten zwischen den Anwohnenden, dem ruhenden und dem fahrenden Kfz-Verkehr. Innerhalb des Wohngebietes soll der fahrende Kfz-Verkehr auf Quell- und Zielverkehrsaufkommen durch die Wohnbevölkerung reduziert werden, sodass die Nutzungskonflikte minimiert, die städtebauliche Entwicklung gefördert und die Verkehrssicherheit erhöht werden können.

Eine Verkehrserhebung (Querschnittszählungen und Kennzeichenerfassung) wurde im Rahmen der Konzeption durchgeführt. Ziel der Erhebung war es, den Anteil des Durchgangsverkehrs innerhalb der Wohngebiete am Gesamtanteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) an einem Werktag zu ermitteln. Hierfür wurden am Donnerstag, 04. Mai 2023, an sechs Querschnitten (Kordonstellen) Verkehrsstromzählungen (Querschnittszählungen) und Kennzeichenerfassungen durchgeführt. Die Erfassungen

erfolgten über 24 h (00:00 bis 24:00 Uhr).

Innerhalb der beiden Wohngebiete konnte in der Verkehrserhebung Durchgangsverkehr in einer relevanten Größenordnung ermittelt werden. Insbesondere in Neustadt-Neuschönefeld verkehrt auf der nördlichen Rosa-Luxemburg-Straße und Schulze-Delitzsch-Straße mit circa 30 % der Querschnittsverkehrsmenge ein großer Anteil an Durchgangsverkehr in Anliegerstraßen.

Gerade im Bereich der Grundschule an der Schulze-Delitzsch-Straße ist mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen von Kindern als besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende zu rechnen. Diese stehen insbesondere mit dem verkehrenden Durchgangsverkehr in Konflikt. Die Verkehrssicherheit muss hier durch die Vermeidung des Durchgangsverkehrs erhöht werden. Im Zuge der Erstellung des vorliegenden Konzeptes wurde dieser Sachverhalt auch in der AG Schulwegsicherheit der Stadt Leipzig aufgerufen. Neben Vertretern der Stadt sind hier auch externe Akteure wie die Polizei und der Kreiselterrat Mitglied. Auch in diesem Expertenkreis wurden Maßnahmen zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs als notwendig erachtet. Ebenso gab es im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Doppelhaushalt 23/24 einen entsprechenden Vorschlag zur Verkehrsberuhigung des Straßenabschnitts.

Neben diesen Aspekten der Verkehrserhebung und Analyse wurden in der Erstellung des Verkehrskonzeptes auch die Abstimmungen mit der Branddirektion geführt. Ebenso wurde dieser Prozess durch eine umfangreiche Beteiligung der Anwohner und gewerblicher Anlieger flankiert (siehe 6.).

Durch die Maßnahmen des Umsetzungsschritt 1 sind überschlüssig 9 Stellplätze betroffen, welche hauptsächlich im Bereich der Wilhelm-Wander-Schule entfallen, wenn dieser sensible Eingangsbereich für die Schulwegsicherheit eine Widmungsänderung erfährt und nicht mehr für den Kfz-Durchgangsverkehr zur Verfügung steht. In verkehrsberuhigten Bereichen sind Stellplätze für den ruhenden Verkehr weiterhin zugelassen, soweit die Aufenthaltsfunktion für den Fußverkehr überwiegt und diese markiert und ausgewiesen werden. Im Umsetzungsschritt 2 trifft dies auf den Abschnitt der Hedwigstraße zwischen Ludwigstraße und Mariannenstraße zu. Da dieser verkehrsberuhigte Bereich erst nach öffentlicher Beteiligung und Mitwirkung geplant werden soll, sind Aussagen über die Stellplatzbilanz dieser Fläche momentan nicht valide und zielführend.

Bisher wurden in Leipzig Lieferzonen und Kurzzeitparker überwiegend bei neuen Straßenplanungen oder auf Nachfrage geplant. Das vorliegende Verkehrskonzept bietet die Möglichkeit eine Angebotsplanung durchzuführen. Gleichzeitig wird damit dem Beschlusspunkt 1, 1. Anstrich des Stadtratsbeschlusses VII-A-07626 „Erleichterung des Wirtschaftsverkehrs in Leipzig unter Berücksichtigung des Klimanotstands“ entsprochen.

3. Realisierungs- / Zeithorizont

Die Realisierung soll in mehreren Schritten erfolgen. Die Maßnahmen aus dem Umsetzungsschritt 1 sollen bereits im Kalenderjahr 2024 erfolgen. Für den Umsetzungsschritt 2 sind die Beteiligungsformate ebenso 2024 durchzuführen, sodass eine kurzfristige Realisierung dieser Maßnahmen möglich wird. Die langfristigen Maßnahmen die sich aus den Umsetzungsschritten 3 bis 5 ergeben, sind erst nach Einordnung im Haushaltsplan für 2025/26 (fortfolgend) avisiert.

Eine Evaluation der Maßnahmen mit einem Mindestabstand von einem Jahr nach Abschluss der baulichen und stadtgestalterischen Maßnahmen wird durchgeführt, so dass die Erreichung der Zielsetzung des Konzeptes geprüft werden kann und ggf. weitere

Maßnahmen zur Nachsteuerung initiiert werden können.

4. Finanzielle Auswirkungen

Mit dem Vorhaben sind finanzielle Auswirkungen verbunden welche bereits im Verkehrs- und Tiefbauamt durch bestehende Haushaltspositionen gedeckt sind.

Für den ersten Umsetzungsschritt ist die Einrichtung von Modalen Filtern, Lade- und Lieferzonen sowie Kurzzeitparkplätzen vorgesehen. Die veranschlagten Gesamtkosten in 2024 für den ersten Umsetzungsschritt betragen ca. 110.000,- EUR und werden aus PSP 1.100.54.[1-4].0.01.02 (Verkehrssicherungsanlagen) und PSP 1.100.54.1.0.01.19 (Schulwegsicherheit) bereitgestellt.

Die folgenden Maßnahmen müssen im Rahmen der Haushaltsplanung für die Jahre ab 2025 (fortfolgend) eingeordnet werden. Für 2025 ff ist eine finanzielle Eintaktung über den Steckbrief Mobi2030_II-10_F_4 nach Bestätigung des Rahmenplans vorgesehen. Eine konkrete Kostenschätzung für die Ausgestaltung der verkehrsberuhigten Bereiche kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht getroffen werden, da zuerst die Planungsprämissen in Beteiligungsschritten erarbeitet werden müssen.

Eine Finanzierung einzelner Umsetzungsschritte über (Städtebau)Fördermittel wird geprüft.

5. Auswirkungen auf den Stellenplan

keine

6. Bürgerbeteiligung

bereits erfolgt

geplant

nicht nötig

6.1 Vorgelagerte Bürgerbeteiligung

Um Schwachstellen im Leipziger Fußverkehrsnetz aufzuspüren, setzte die Stadt u.a. auf ihre Bürgerinnen und Bürger. Zwischen dem 1. Juni und 15. Juli 2022 war dafür ein Online-Portal geschaltet, auf dem die Leipzigerinnen und Leipziger in einer Kartenansicht ihre Hinweise hinterlassen können. Über 2000 einzelne Hinweise wurden über das Portal gemeldet, gleichzeitig wurde über 14.600-mal die Möglichkeit genutzt, bereits gemeldete Hinweise anhand eines Smileys zu bewerten.

Im Bereich des Projektgebietes wurden 34 Hinweise zur Errichtung eines Superblocks im Wohngebiet nördlich der Eisenbahnstraße gemeldet. 15 Mal wurden zugeparkte Kreuzungsbereiche in den Seitenstraßen im Raum Mariannenstraße und Ludwigstraße gemeldet. Darüber hinaus wurden noch partielle Gehwegschäden in der Infrastruktur gemeldet.

Am 11.10.2022 fand eine öffentliche Bürgersprechstunde des Oberbürgermeisters als Rundgang zu Fuß im Leipziger Osten (Ortsteil Neustadt-Neuschönefeld) mit ca. 45 Teilnehmenden statt. Hier wurde u.a. auch das Thema der Projektidee eines Superblocks im Leipziger Osten durch Anwohnerinnen und Anwohner und aktive Vereine an die Verwaltung herangetragen. Aus dieser Vorstellung erfolgte der Arbeitsauftrag zur Anordnung einer beispielhaften Erprobung eines Superblock-Elements nach §45 1b 5, um mit Diagonalsperren und Elementen der Verkehrsberuhigung, den Durchgangsverkehr zu minimieren/auszuschließen, damit eine geordnete städtebauliche Entwicklung unterstützt wird.

6.2 Prozessbegleitende Bürgerbeteiligung über das Pilotprojekt „Neue Nähen – SUPERBLOCKS Leipzig“

Das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) fördert im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik 17 Pilotprojekte, die angesichts der COVID-19-Pandemie innovative und beispielgebende Lösungen für krisenfeste Stadt- und Quartiersstrukturen erproben. Der SUPERBLOCKS Leipzig e.V. in Koproduktion mit der Stadt Leipzig erhielt hierfür einen Zuschlag für Fördermittel für den Zeitraum Oktober 2021 bis April 2024.

Die Vision des Pilotprojektes ist es, potentielle Standorte für eine dauerhafte städtebauliche Entwicklung in Verkehrsversuchen durch Leipziger Superblock-Module zu erproben und zu realisieren. Mit der Gründung des SUPERBLOCKS Leipzig e.V. wurde die Basis für die ko-produktive Zusammenarbeit zwischen Zivilgesellschaft, Politik, Verwaltung und Wissenschaft geschaffen. Gemeinsam mit den anliegenden Nachbarschaften und den Projektpartnerinnen und Projektpartnern entwickelte das Kernteam eine Ko-Produktionsstrategie, über die sowohl eine niederschwellige Beteiligung der Menschen im Quartier ermöglicht wurde, als auch Stakeholder aus Politik und Verwaltung nachhaltig eingebunden wurden. Dabei spielt der integrierte Projektbeirat eine herausragende Rolle. Dreimal pro Jahr treffen dort Vertreterinnen und Vertreter der Stadtverwaltung Leipzig, dem Stadtrat, dem Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung (UFZ) sowie von Interessenverbänden und Zivilgesellschaft zusammen.

Gemeinsam wurden im Vorfeld die Anwohnenden durch vielfältige Veranstaltungen, durch Türaushänge, Gespräche und Mitmachforen informiert und durch verschiedene Beteiligungsformate begleitet. Es wurde ein Mitmachforum ins Leben gerufen, welches regelmäßig niedrigschwellig in der Straße als ein offenes Forum informiert und alle Belange der Teilnehmenden aufnimmt. Alle Foren wurden aufgezeichnet und sollen im Nachgang wissenschaftlich ausgewertet werden. Partner ist hier das Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung. Zu allen Veranstaltungen war ein mobiles Wunschbüro im Einsatz, die eine standardisierte, mehrsprachige Befragung mit den Teilnehmenden durchführt. Die Befragung konnte auch online durchgeführt werden. Ein Newsletter informiert regelmäßig über das Projekt, ebenso mehrsprachige Flyer. Insgesamt wurden bisher im Projektzeitrahmen 15 Aktionstage durchgeführt, das mobile Wunschbüro war 30-mal auf den Straßen im Quartier unterwegs und es wurden 5 große Mitmachforen (inklusive temporärer Straßensperrung) organisiert.

Die Angebote der Bürgerbeteiligung wurden insbesondere durch Akteure des geförderten Pilotprojektes organisiert und durchgeführt. Bei den öffentlichen Veranstaltungen war die Stadt Leipzig durch offizielle Ansprechpartner vertreten, sodass direkte Kommunikation und ein niedrigschwelliger Austausch jederzeit gegeben war.

Im Rahmen der Prozessbeteiligung, wurden jedoch auch kritische Stimmen laut. Insbesondere wurde die späte Beteiligung der anliegenden Gewerbetreibenden bemängelt. Im Rahmen eines Vor-Ort-Termins wurden daraufhin zentrale Themenstellungen der Gewerbetreibenden rund um die Hildegardstraße gesammelt, bewertet und Verbesserungen umgesetzt. Da es sich um ein Pilotprojekt handelt, sind Lerneffekte und Verbesserungen der aktiven Kommunikation nicht ausgeschlossen. Durch einen Unternehmerstammtisch (siehe Kapitel 6.5) und Formate der „aufsuchenden Bürgerbeteiligung“ sollen zukünftig Bedarfe und Ängste frühzeitig erkannt werden.

Alle Phasen der Prozessentwicklung – Projekte, Aktivierung der Bürgerschaft, Evaluation etc. – sollen in eine umfassende Dokumentation münden. Sie soll als Praxishandbuch dienen, um weitere Projekte zur Verstetigung der Entwicklung von „Leipziger Superblocks“ anzustoßen.

6.3 Beteiligung zum Verkehrsversuch Hildegardstraße

Damit die Projektidee einer urbanen Intervention ausgetestet werden kann, wie ein Stadtteil durch ein Netz fußgängerfreundlicher öffentlicher Räume sowie Fahrrad- und Spielstraßen profitieren kann, wurde im Mai 2023 ein Verkehrsversuch in der Hildegardstraße durch die Stadtverwaltung initialisiert. Der Verkehrsversuch ist ebenso als Beteiligung der Öffentlichkeit zu sehen und wurde ergebnisoffen für ein Jahr angeordnet. Zielstellung hierbei ist es, profunde Ergebnisse und Erfahrungswerte zu sammeln, welche sich von einer faktischen Umnutzung ableiten. Erst durch ein solches Modellprojekt können Erkenntnisse gesammelt werden, die sich für die Bewohner, Anlieger und für die Stadtverwaltung an der tatsächlichen Nutzung solcher Räume ableiten.

Prozessevaluation

Durch den Verkehrsversuch sollte ein Versuchsraum geschaffen werden, um durch eine frühzeitige Einbindung der Stadtgesellschaft Erfahrungen bei der Ausgestaltung eines Konzeptes zur Verkehrsberuhigung und Umgestaltung des öffentlichen Raumes in einem Stadtteil zu erlangen. Da dieses Konzept auf Basis des § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO angelegt ist, sind hierfür insbesondere Aspekte und Maßnahmen zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung erforderlich.

Wirkungsevaluation:

Durch den Verkehrsversuch sollten ebenso erste Erfahrungen gesammelt werden, durch welche einfachen baulichen Interventionen der öffentliche Raum so verändert werden kann, um einerseits die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums ohne Komplettumbau des Straßenquerschnitts zu verbessern und andererseits eine Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereiches (Verkehrszeichen 325) StVO regelkonform zu gewährleisten.

Durch das Setzen von Modalen Filtern auf Knotenpunkten, in Form einer Reihe von Sperrpfosten, sollte erprobt werden, ob der Kfz-Verkehr so gelenkt werden kann, dass bestimmte Fahrbeziehungen für den Kfz-Verkehr nicht mehr möglich sind und damit der Durchgangsverkehr unterbunden werden kann. Gleichzeitig sollte die Erreichbarkeit aller Adressen und Ziele im Quartier für den motorisierten Verkehr weiterhin erreichbar bleiben.

Ergebnis:

Durch den Verkehrsversuch konnte eine wertvolle und vielschichtige Prozessevaluation erreicht werden, welche direkt in die Erstellung des Konzeptes zur Verkehrsberuhigung und Umgestaltung des öffentlichen Raumes einfließen konnte. Folgende Aspekte konnten durch den Verkehrsversuch evaluiert werden:

- Der Modale Filter erfüllt seinen Zweck der Verkehrslenkung für den Kfz-Verkehr. Es wurden keine Zwangspunkte oder Probleme in der praktischen Verkehrsführung festgestellt. Die praktische Gewährleistung von Andienung und Erschließung konnte jederzeit auch von Schwerlastverkehr unter Sicherstellung der Schleppkurven gewährleistet bleiben.
- Die Offenhaltung aller Verkehrsrelationen für den Fuß- und Radverkehr konnte durch den Modalen Filter ebenso gewährleistet werden. Es konnten keine Zwangspunkte oder Problemlagen festgestellt werden, die durch die Sperrpfosten für den Radverkehr induziert wurden. Für den Fußverkehr haben sich die Querungsbeziehungen am Knotenpunkt verbessert, da neben den regulären Querungen, eine weitere diagonalverlaufende Relation in der praktischen Nutzung der zu Fuß Gehenden entstanden ist.
- Ergebnisse für die Abschätzung der Evaluation für den verkehrsberuhigten Bereich sind aus quantitativer Sicht schwieriger abzuschätzen. Die Gestaltung des verkehrsberuhigten Bereichs hat jedoch nach Wahrnehmung der Verwaltung zu einer höheren Nutzung des öffentlichen Raums geführt und die Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert.
- Als Ergebnis kann jedoch schon jetzt festgehalten werden, dass im Vorfeld der Einführung weiterer Bereiche mit einer funktionellen Neuaufteilung des öffentlichen

Raums aufsuchende Beteiligungsformate für die betreffenden Straßenabschnitte durchgeführt werden sollten. Dabei hat sich insbesondere im Austausch mit den Gewerbetreibenden an der Hildegardstraße herausgestellt, dass der Prozess durch eine klare Kommunikation durch die Stadtverwaltung geführt werden muss, um eine hohe Verbindlichkeit sicherzustellen. Während sich bei der Projektentwicklung und Begleitung ein Ko-Produktiver-Ansatz bewährt hat, ist in der konkreten Realisierungsphase (u.a. im Vorfeld von verkehrsrechtlichen Anordnungen) die Stadtverwaltung in der Kommunikation von zentraler Bedeutung.

- Durch den Verkehrsversuch konnten ebenso Erfahrungswerte zur nachträglichen Ergänzung von Liefer- und Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr erkannt werden.
- Hier kann selbstkritisch festgehalten werden, dass flankierenden Maßnahmen für den Wirtschaftsverkehr anfänglich nicht im Fokus der Verwaltung standen. Im weiteren Verfahren zum Verkehrskonzept wurde dieser Aspekte von vornherein eingeplant.

Unter den hier definierten Prämissen kann festgehalten werden, dass der Verkehrsversuch an der Hildegardstraße alle zu untersuchenden Parameter zufriedenstellend sicherstellt.

6.4 Offizielle Beteiligung zur verkehrsplanerischen Konzeption

Am 26.10.2023 fand das Forum Leipziger Ost mit Vertretern von Verwaltung und Planungsbüro sowie Anwohnenden und einen Teil der anliegenden Gewerbetreibenden und weiteren Akteuren im Quartier statt. Um die 100 Personen nahmen an dieser Veranstaltung teil. Neben Ideen und Hinweisen zum laufenden Verkehrsversuch in der Hildegardstraße konnten ebenso Kritik und Wünsche zum Entwurf der verkehrsplanerischen Konzeption gegeben werden. Alle Hinweise und Anmerkungen sind im Anhang zusammengetragen. Ebenso wird transparent dargestellt, wie mit diesen Eingaben umgegangen und weiter verfahren wurde.

6.5 Weitere Beteiligungsschritte

Nach Beschluss dieser Vorlage soll es insbesondere für die Bereiche einer funktionellen Neuaufteilung des öffentlichen Raums weitere aufsuchende Beteiligungsformate für die betreffenden Straßenabschnitte geben. Dies betrifft insbesondere den Abschnitt der Schulze-Delitzsch-Straße vor der Wilhelm-Wander-Schule und den Abschnitt der Hedwigstraße zwischen Ludwigstraße und Mariannenstraße. Die genaue Art und Weise der baulichen und funktionalen Umgestaltung soll im Rahmen einer vertiefenden Bürgerbeteiligung mit den Anwohnenden und Anliegern erfolgen.

Am 14.12.2023 hat ein zusätzlicher Rundgang mit dem Wirtschaftsbürgermeister und dem Referat für Gleichstellung im Quartier stattgefunden. Als Resultat dieser Begehung wurde gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern der lokalen Wirtschaft festgelegt, dass ein Unternehmerstammtisch für die Eisenbahnstraße initialisiert werden soll. Ebenso wurde der Bedarf an Lieferzonen, Kurzzeitparkern und E-Ladestationen diskutiert und in der Konzeption berücksichtigt. Für die kritischen Stimmen aus den Reihen der Gewerbetreibenden wurden zusätzliche Informations- und Beteiligungsformate angeboten und durchgeführt (zuletzt am 06.03.2024).

7. Besonderheiten

Der ko-produktive Ansatz im Projektgebiet erfuhr bereits umfangreiche regionale und bundesweite Aufmerksamkeit in den Medien und der wissenschaftlichen Begleitforschung z.B. durch das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen oder durch den Freistaat Sachsen in seiner „so geht sächsisch“ Kampagne als gelingendes Beispiel für gesellschaftliches Engagement.

Für die bereits durchgeführte Beteiligung der breiten Öffentlichkeit ist der Verein

SUPERBLOCKS Leipzig e. V. als einer der drei Finalisten in der Kategorie „Zivilgesellschaftliche Beteiligungsvorhaben 2024“ durch den Freistaat Sachsen für den Sächsischen Beteiligungspreis ausgezeichnet worden. Mit dem Sächsischen Beteiligungspreis werden herausragende Projekte aus ganz Sachsen von einer externen Fachjury geehrt, die als Vorbild für zukünftige Beteiligungsvorhaben dienen können.

8. Folgen bei Nichtbeschluss

Ohne Beschluss dieser Vorlage können keine Maßnahmen ergriffen werden, um über den Passus der geordneten städtebaulichen Entwicklung verkehrsrechtliche Anordnungen gemäß § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO vorzunehmen. Der im Konzept dargestellte signifikante Durchgangsverkehr würde weiterhin über die Anliegerstraßen erfolgen. Eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum wäre durch die Dominanz des Kfz-Verkehrs verhindert. Die Belange der Schulwegsicherheit vor der Wilhelm-Wander-Schule müssten durch eine gesonderte Vorlage bearbeitet werden. Der Verkehrsversuch an der Hildegardstraße würde im Mai 2024 auslaufen.

Anlage/n

- 1 Verkehrskonzept (Anlage 1) (öffentlich)
- 2 Anhang Verkehrskonzept (Anlage 2) (öffentlich)
- 3 Anhang Verkehrszählungen (Anlage 3) (öffentlich)
- 4 Anhang 4 (Umsetzungsschritte) (öffentlich)
- 5 Anlage 5 (Umsetzungsschritt 1) (öffentlich)
- 6 Ergebnisdokumentation Forum Leipziger Osten (öffentlich)
- 7 Umgang mit den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung (Synopsis) (öffentlich)
- 8 Zusammenfassung Deutsch, English, Español, Russkiy, Arabisch, Farsi, Türkçe, Kurdî (öffentlich)