

Positionspapier

Pilotquartier Wärmewende – Südvorstadt West

Leipzig, 19.11.2025



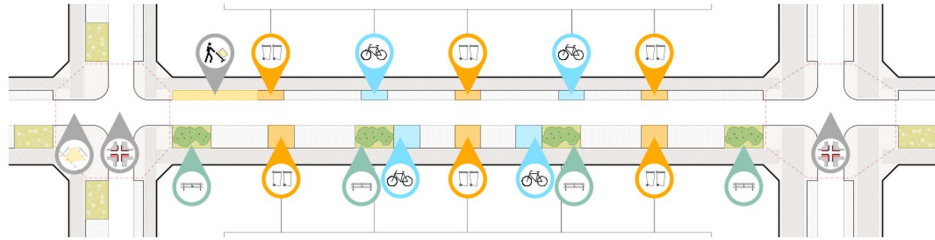
Zusammenfassung

- Wir begrüßen die Absicht der Stadtverwaltung, die notwendigen Umbaumaßnahmen im Zuge des Fernwärmeausbaus für eine klimagerechte, multifunktionalere und multicodierte Straßenraumgestaltung zu nutzen
- Wir bewerten die Planungsansätze des Pilotquartiers in ihrer Zielstellung positiv, sehen aber im Detail die Möglichkeit, Verkehrssicherheit, Verkehrsberuhigung und die Prinzipien bzw. Elemente der blau-grünen Straßenraumgestaltung stärker zu betonen.
- Als zivilgesellschaftliche Vereine wollen wir die weiteren Planungsphasen für eine zukunftsfähige Straßenraumgestaltung in den Quartieren positiv und konstruktiv begleiten.
- Eine gut strukturierte und moderierte Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger in Verbindung mit Möglichkeiten zum Ausprobieren und Erleben von Umgestaltungen, zum Beispiel in Form von flankierenden Reallaboren (Beispiel „Sommerstraßen“), ist für Akzeptanz und Qualität der Planungen von hoher Bedeutung.

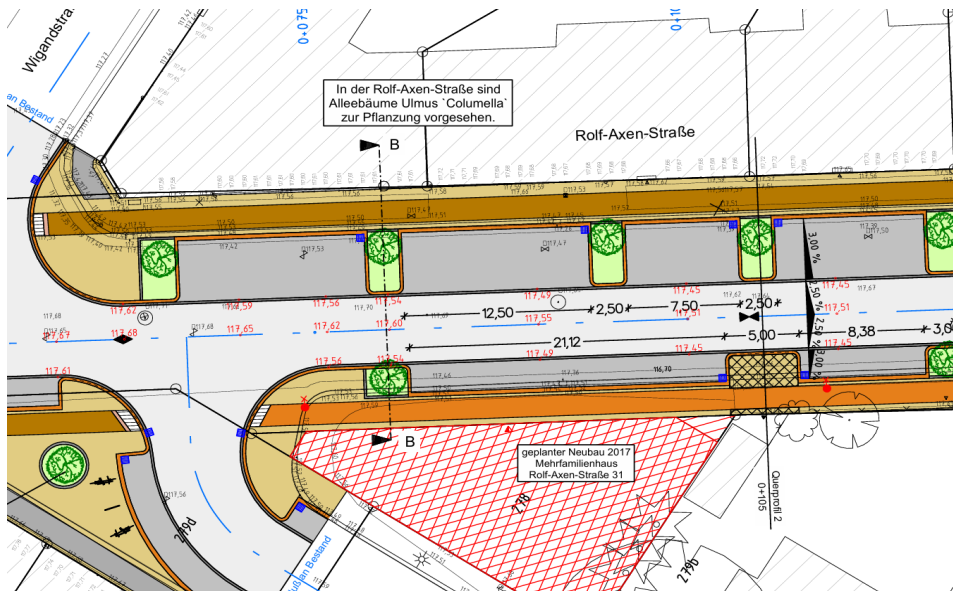
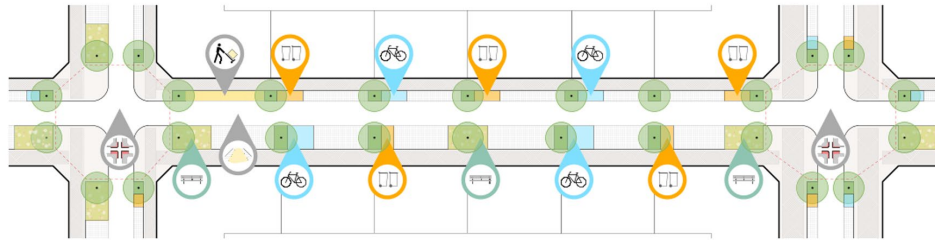


1. Ruhender Verkehr und Straßenraumgestaltung

Ruhender Verkehr und Straßenraumgestaltung



Gestaltungsschema zur Aufwertung mit Aufenthaltsbereichen (sonstige Straßen)



Entwurf
Pilotquartier

Rolf-Axen-
Straße
(realisiert)

Städtebauliche Gestaltung und ruhender Verkehr

- Die Entwürfe lassen eine starke Orientierung an bisheriger Leipziger Straßenraumgestaltung, ergänzt um Elemente multifunktionaler und multicodierter Straßenraumnutzungen, erkennen (Bsp. Rolf-Axen-Straße, Brandvorwerkstraße).
- Straßenräume nur mit einseitigem oder keinem ruhenden Verkehr sind nicht vorgesehen.
- Der ruhende Verkehr sollte im öffentlichen Raum grundsätzlich gering gehalten werden, um Flächen für Mobilitätsalternativen, Aufenthalt, Begegnung und Klimaanpassung zu gewinnen.
- Durch die bauliche Festsetzung von zahlreichen Parkständen besteht die Gefahr von Überkapazitäten, wenn Effizienzpotenziale durch Parkraumbewirtschaftung, Verlagerung auf Privatflächen oder Parkbauten (Quartiersgaragen, Mehrfachnutzung z.B. in Form von „Feierabendparken“) und Verkehrsverlagerungen durch attraktive Alternativen gehoben werden.**

Ruhender Verkehr und Straßenraumgestaltung

Straßenraumgestaltung (Bestand)



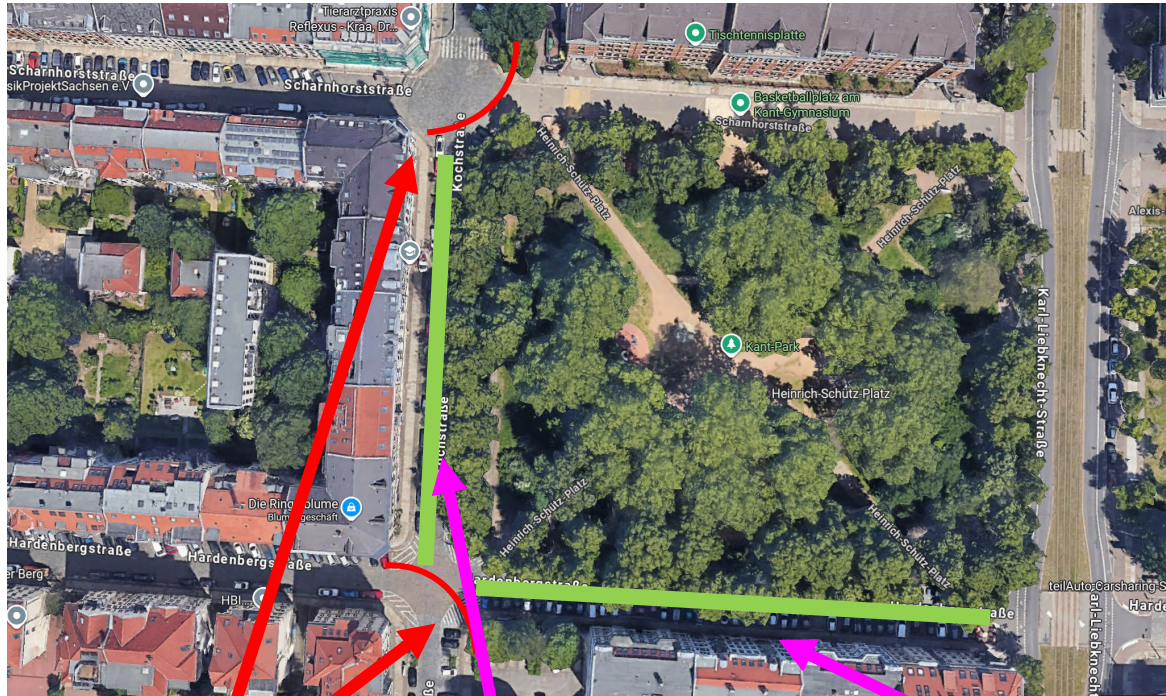
Brandvorwerkstraße

- Beidseitig Parken mit erheblicher Kapazität, fehlende Aufenthaltsqualität
- Fehlende Geschwindigkeitsdämpfung durch lange gerade Straßenverläufe
- Unzureichende Angebote für Mobilitätsalternativen, unzureichende Klimaanpassung



Rolf-Axen-Straße

Ruhender Verkehr und Straßenraumgestaltung



Perspektiven für den Heinrich-Schütz-Platz

Im **Bereich des Heinrich-Schütz-Platz** sehen wir städtebauliche Potenziale für eine Flächenerweiterung. Der Bereich der Kochstraße und Hardenbergstraße könnte beispielsweise als Shared Spaces, verkehrsberuhigter Bereich oder Fußgängerzone in die Park- bzw. Platzgestaltung einbezogen werden.

- Dabei würde die Parkfläche bis an die Hausfassaden erweitert und Parkraum, bis auf notwendige Stellplätze/Ladebereiche, multifunktionaler genutzt. Die künftige Fahrradstraße Kochstraße kann in unterschiedlichen Formen integriert werden. Diagonalsperren wären dann an der Kochstraße/Scharnhorststraße und Kochstraße/Hardenbergstraße notwendig. Die Gestaltung der Scharnhorststraße am Gymnasium ist dafür beispielgebend.

Modale Filter

Erweiterte Platz-
/Parkfläche

Erweiterte Platz-/Parkfläche z.B. mit
Fahrradstraße/Radweg

Ruhender Verkehr und Straßenraumgestaltung

Bestand Kochstraße / Kant-Park



- Klassische Straßenraumaufteilung und Flächennutzung städtebaulich noch wünschenswert und zielgerecht?
- Scharnhorststraße (rechts) bereits guter Ansatz für eine klimaangepasste Weiterentwicklung



Ruhender Verkehr und Straßenraumgestaltung

Beispiele erweiterte Plätze und Parks



Brüssel



Kopenhagen

Ruhender Verkehr und Straßenraumgestaltung

Beispiele erweiterte Plätze und Parks



Antwerpen (Zuidpark)



Antwerpen (Zuidpark)

Ruhender Verkehr und Straßenraumgestaltung

Fahrradparken und Shared Mobility

- Deutlich mehr Flächen für Fahrradparken sind notwendig und begrüßenswert und müssen außerhalb der Flächen des Fußverkehrs angeordnet werden.
- **Notwendig sind darüber hinaus zugangsgesicherte Radabstellanlagen und eine qualitative Aufwertung der Abstellanlagen auf privaten Flächen.** Insbesondere auf Privatflächen werden vorrangig nicht anforderungsgerechte Vorderradhalter („Felgenkiller“) eingesetzt.
- Abstellanlagen für schwere Pedelecs und Lastenräder gibt es im Bestand kaum, was die Nutzungsattraktivität stark einschränkt.
- Es gibt nur wenige Carsharing-Stationen im Gebiet bzw. angrenzend. **Außerhalb** des Einzugsbereichs dieser bestehenden Stationen (ca. 200 m Fußweg) leben nach erster GIS-Analyse ca. 6.019 Menschen!
- Ein deutlich gesteigertes Angebot von Flächen für Radabstellanlagen (inkl. Dimensionierung für gesicherte Anlagen) und Shared Mobility ist zwingend und sollte zwischen den Knotenpunkten und je Straßenseite angeordnet werden (**hohe Dichte, kurze Laufwege**)

Ruhender Verkehr und Straßenraumgestaltung

Fahrradparken im Bestand



- Unzureichende Abstellanlagen auf Privatflächen
- Fehlende Abstellanlagen im öffentlichen Raum

Ruhender Verkehr und Straßenraumgestaltung

Beispiele Fahrradparken auf Privatflächen (links) und zugangsgesichert (rechts)



Basel

- Bestandsnah anforderungsgerechte Abstellanlagen mit Überdachung bei zahlreichen Wohngebäuden – auch bei geringer Platzverfügbarkeit



Hamburg

- Mietbare Fahrradgaragen im Straßenraum ermöglichen das sichere Abstellen auch schwerer und wertiger Fahrräder

Ruhender Verkehr und Straßenraumgestaltung

Beispiel zugangsgesichertes Fahrradparken



Düsseldorf

- Mietbare Stellplätze in kleinen Sammelschließanlagen bieten Raum für unterschiedliche Fahrradtypen
- Anlagen können an Mobilitätsstationen angeschlossen und städtebaulich integriert werden
- Betrieb durch kommunale Connected Mobility Düsseldorf GmbH

Ruhender Verkehr und Straßenraumgestaltung

Wirtschaftsparkplätze – „Liefern, laden, leisten“

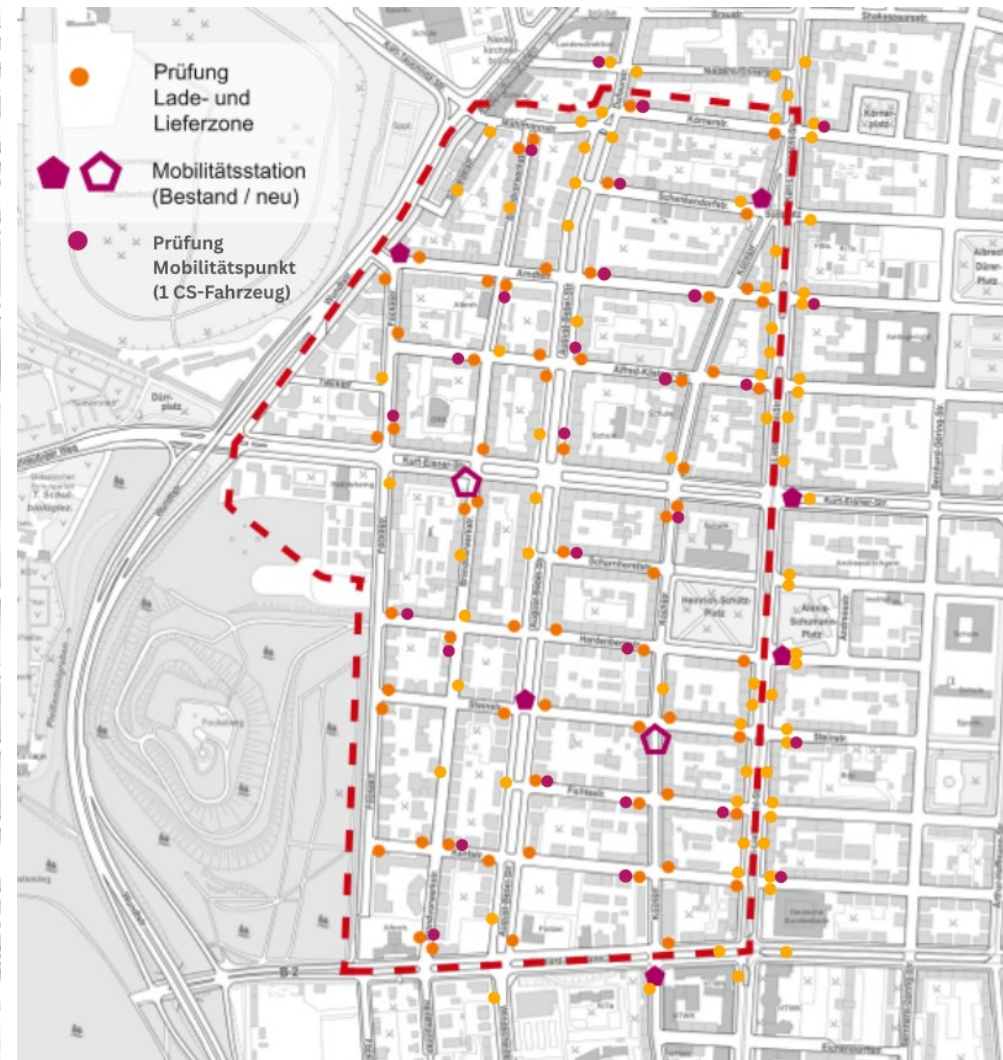
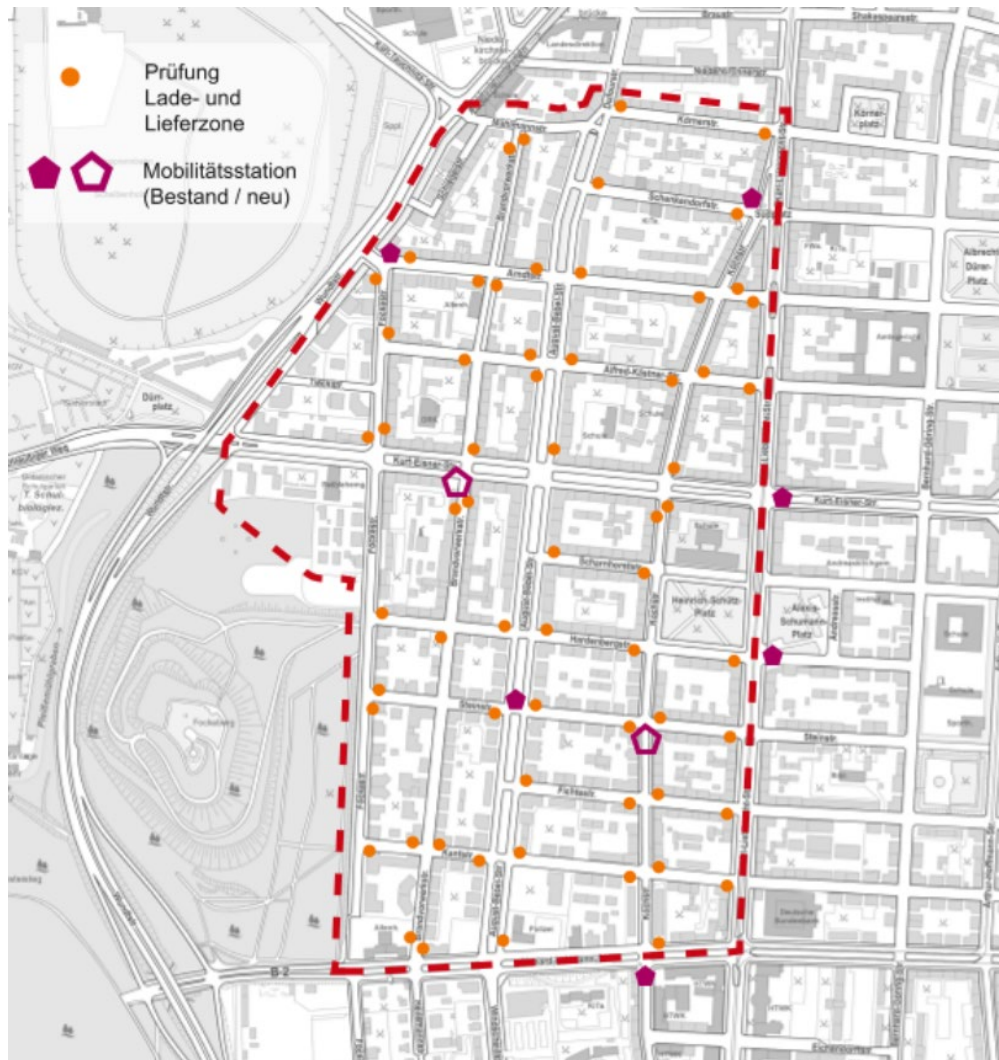
- Gemäß des Masterplans sind Liefer-/Ladezonen für die urbane Logistik in dichtem Abstand **bis zu 300 Metern geplant**.
- Während an Hauptstraßen ein höherer Bedarf für die Andienung und Belieferung besteht, sind in Wohngebieten hohe Bedarfe für KEP-Dienstleister, Handwerksbetriebe, Dienstleistungen (u.a. Pflegedienste) und für die Ladeprozesse der Bevölkerung notwendig. Insbesondere die Förderung der Lastenradlogistik erfordert Flächen in kurzen Abständen, um der hohen Stoppdichte zu entsprechen. In der Regel liegt die Stoppdichte bei 50 bis 100 Metern.
- Für die Wirtschaftsparkplätze (für KEP, Handwerk, Dienstleistung) empfiehlt sich daher eine höhere Dichte von **50 bis 200 Metern** (je nach Bedarfen und Nutzungsdichte). Grundsätzlich sollte zwischen allen Knotenpunkten in jeder Fahrtrichtung mindestens eine Lieferzone eingerichtet werden. Eine Kombination mit einem Carsharing-Stellplatz ist anzuraten.



Mobilitätsangebote

Ruhender Verkehr und Straßenraumgestaltung

Anordnung Lieferzonen und Carsharing im Masterplan (links) und bedarfsgerecht (rechts)

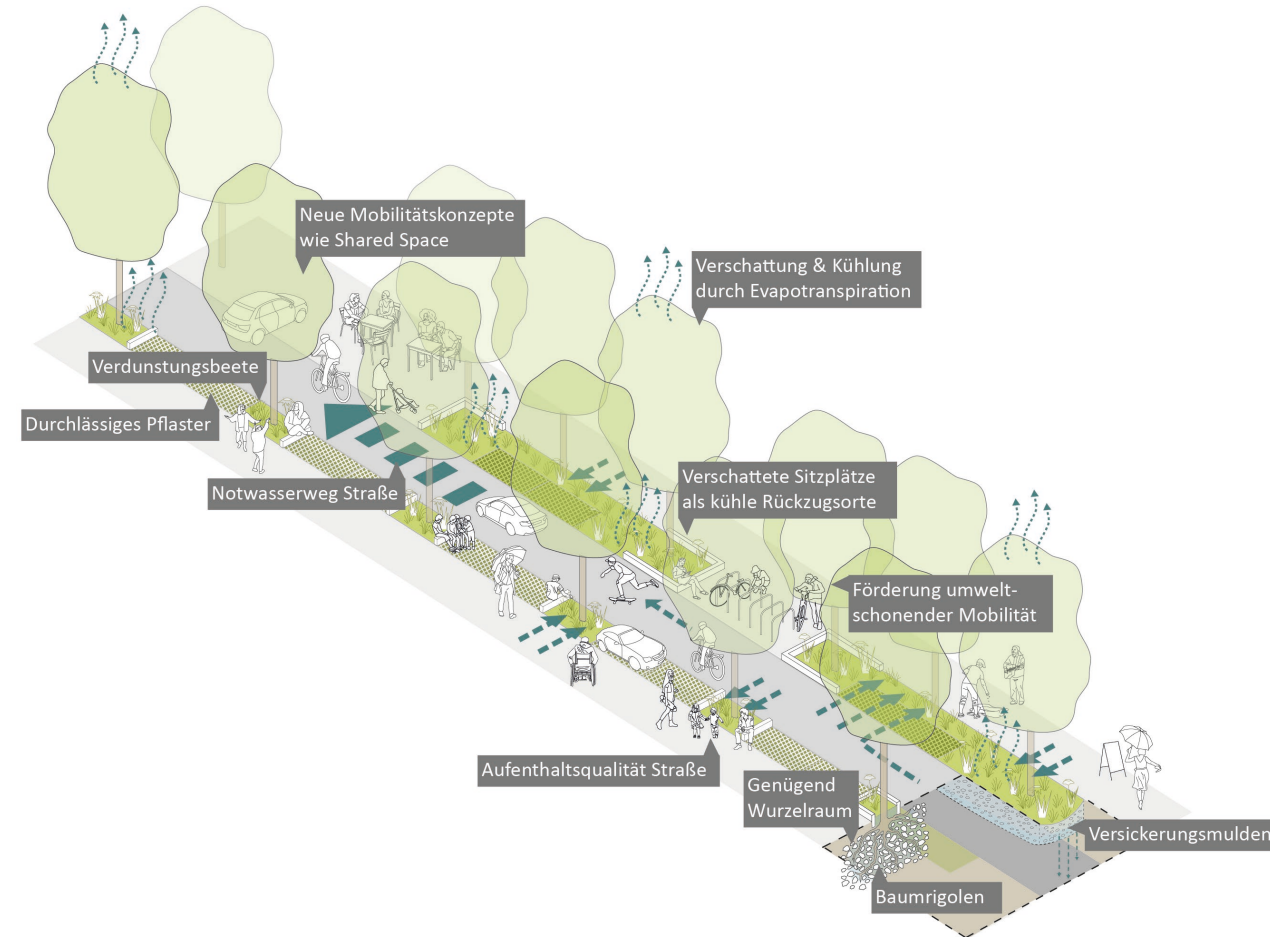


2. Klimaanpassung / Schwammstadt

Klimaanpassung / Schwammstadt

Blau-grüne Infrastruktur (BGI)

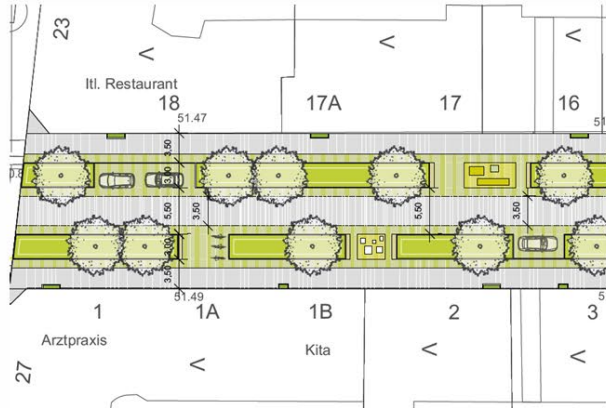
- (Weitgehend) durchgehende blau-grüne Infrastrukturelemente (BGI/BGI-Korridore) sind bislang nicht vorgesehen. Multifunktionsstreifen sind ein erster Ansatz, der sich jedoch nicht nur auf den ruhenden Verkehr (MIV und Radverkehr) und Stadtbäume beschränken sollte. Aufenthaltsflächen und weitere BGI sollten dort von Beginn an integriert werden.
- Ziel: Priorisierung von Aufenthalt, Erhalt/Aufbau von Stadtgrün, BGI und wassersensibler Entwicklung in durchgängigen Korridoren von Beginn an in geeigneten Straßen/Straßenabschnitten.
- Die Zielsetzung der Klimaanpassung gemäß § 8 KAnG muss verstärkt in den Vordergrund gerückt werden und die dezentrale Regenwasserbewirtschaftung und -nutzung, wo es sinnvoll, verhältnismäßig und umsetzbar ist, gestärkt werden.
- Ein Baumabstand von höchstens 15 Metern ist zielführend, wenn Bäume mit ausreichend großer Kronenausbildung gepflanzt werden. Das Wurzelraumvolumen der Pflanzgruben sollte für mittelgroße Bäume 24 m^3 und für großkronige Bäume 36 m^3 betragen.
- Indikatoren und Zielwerte, z.B. zum angestrebten Verschattungsgrad oder Anteile von Aufenthalts- und Grünflächen sind für die Evaluation hilfreich.
- Fassadenbegrünung ist insbesondere in Straßen von Bedeutung, in denen nur einseitig Straßenbäume gepflanzt werden können.
- Wünschenswert sind im Rahmen einer Pilotierung daher ausgewählte Straßen, für die ein Straßenraumentwurf als Gartenstraße/Straßenpark/Klimastraße mit entsprechender Beteiligung (z.B.



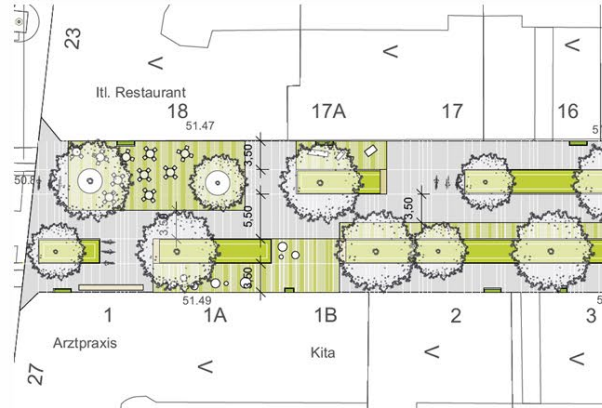
Klimaanpassung / Schwammstadt

Beispiel Gartenstraße/Klimastraße - Machbarkeitsstudie Klimastraße Hagenauer Straße (Berlin)

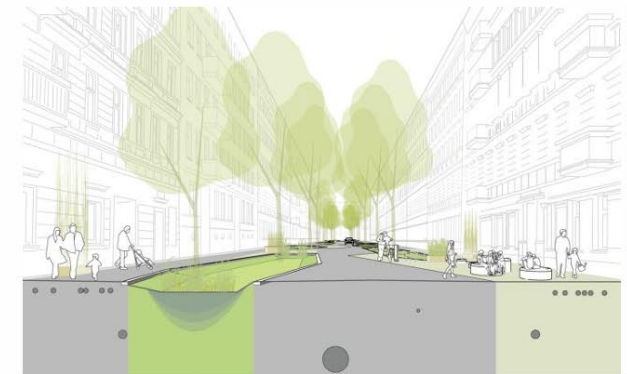
**Variante 1 - Lineare
Straßenraumaufteilung**



**Variante 2 - verspringende
Straßenraumaufteilung**



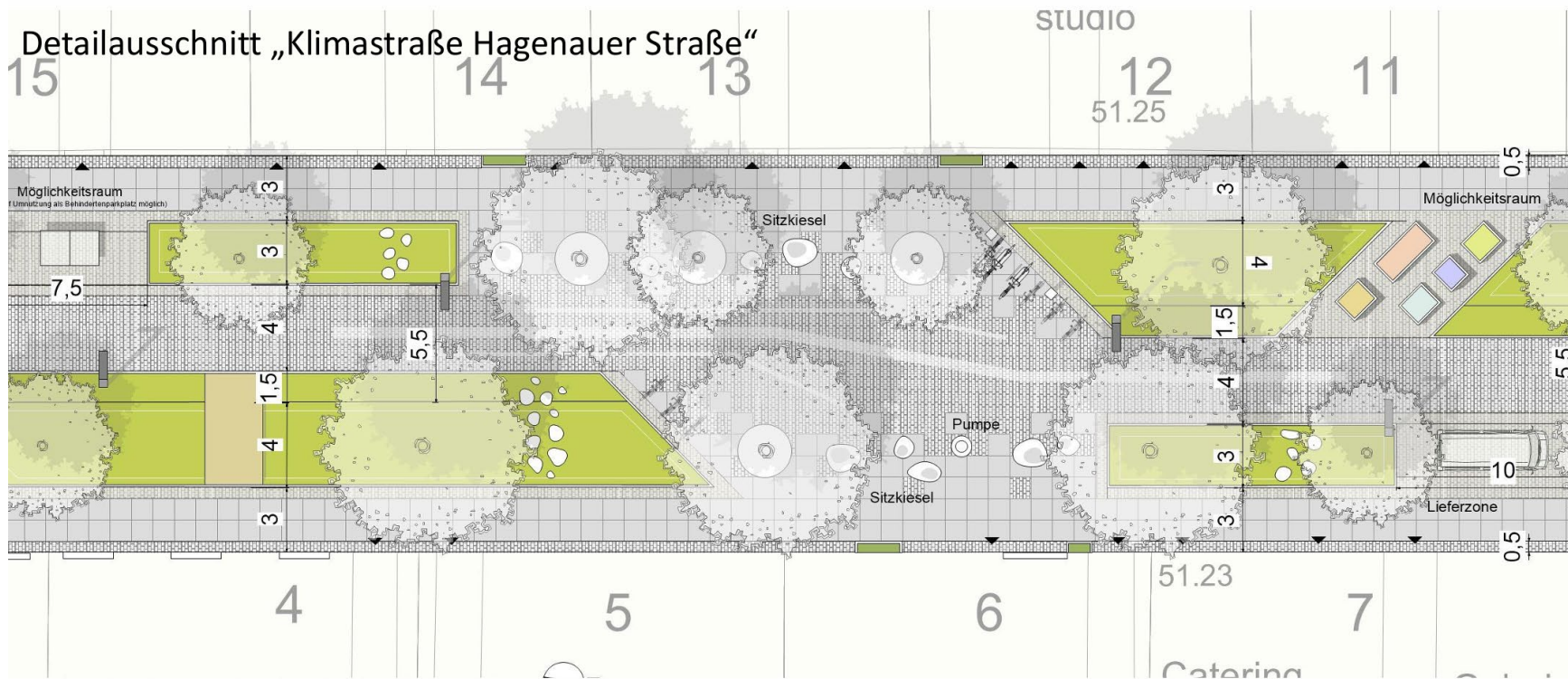
**Variante 3 - Platzartige
Straßenraumaufteilung**



Klimaanpassung / Schwammstadt

Beispiel Gartenstraße/Klimastraße - Machbarkeitsstudie Klimastraße Hagenauer Straße

Klimastraße mit Ladezonen und Behindertenstellplätzen (Vorzugsvariante)



Klimaanpassung / Schwammstadt

Beispiel BGI-Flächennutzung - Machbarkeitsstudie Klimastraße Hagenauer Straße (Berlin)



Quelle: bgmr https://www.hlnug.de/fileadmin/dokumente/klima/Aktuelles/241204_Input_HagenauerStr_Walz-1.pdf

3. Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung

Defizite Verkehrssicherheit

Gestaltungssystematik

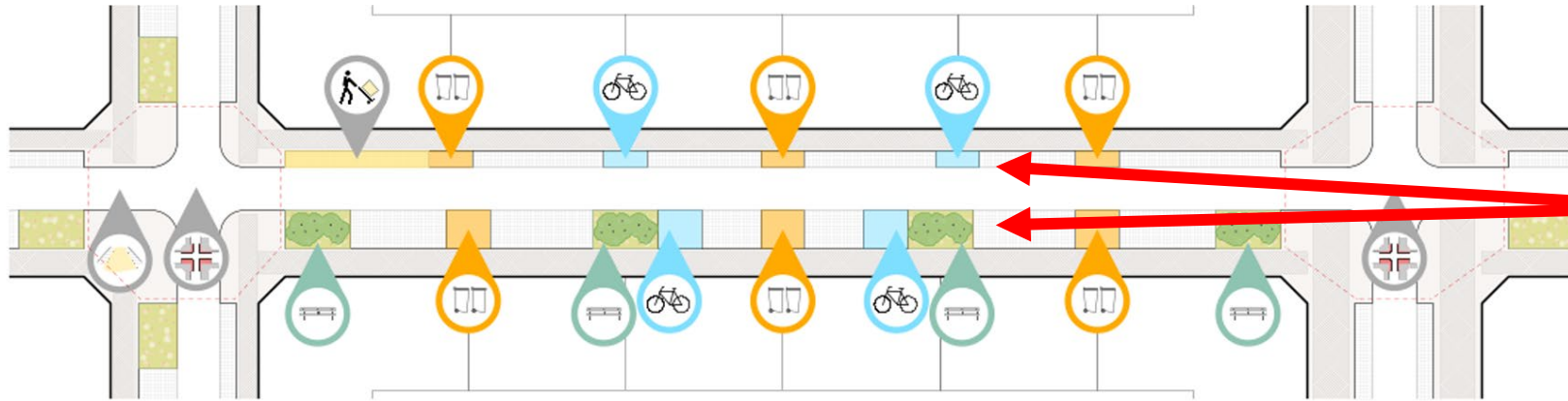
Das Ziel einer gesamtheitlichen Betrachtung des Quartiers hinsichtlich des Fernwärmeausbaus und einer damit verbundenen Aufwertung der öffentlichen Räume erfordert auch einen gesamtheitlichen gestalterischen Ansatz. Dabei müssen die aus dem baukulturellen Erbe erwachsenen Qualitäten des gründerzeitlichen Straßenraums mit den neuen gesellschaftlichen Anforderungen an eine größere Multifunktionalität des Straßenraumes verschnitten werden. Die folgende Gestaltungssystematik ist daher als Fortentwicklung der gründerzeitlichen baukulturellen Tradition zu verstehen:

1. Der Straßenquerschnitt soll einer Ordnungssystematik im gesamten Quartier folgen. Bei der Straßenraumaufteilung ist eine achsiale Symmetrie der Straßenraumaufteilung anzustreben.
2. Die Stellplatzordnung soll für die gesamte Straße einheitlich sein (keine wechselseitige Stellplatzordnung).
3. Die nutzbare Gehwegbreite auf beiden Straßenseiten soll annähernd gleich sein. D.h., dass sich bei einer kombinierten Stellplatzordnung aus einseitig Längs- und Senkrechtparken der Überhang des Senkrechtparkers über dem Gehweg befindet und die Bordlagen im Straßenzug um die Überhangbreite differieren.
4. Der Multifunktionsstreifen¹ ist beidseitig einzuordnen.
5. Die Baumachsen bzw. blau-grünen Elemente sollen im gesamten Straßenzug einheitlich sein. Die Einordnung der Straßenbäume ist beidseitig mit gleichem Fassadenabstand vorzunehmen. Bestandsbäume sind zu erhalten.
6. Ist die beidseitige Einordnung von Bäumen auf Grund des unterirdischen Leitungsbestandes nicht möglich, sollen die Bäume vorrangig auf der Nordseite eingeordnet werden. Ist dies nicht möglich, sollen Bäume auf der Südseite eingeordnet werden. Bei Straßen in Ost-West-Richtung haben bei einseitiger Einordnung Straßenbäume auf der Ostseite Vorrang.
7. Anzustreben ist ein gleichmäßiges Straßenbaumraster bei größtmöglicher Kronenüberdeckung. Der durchschnittliche Abstand der Bäume zueinander soll 15m nicht überschreiten.
8. Sollten auf Grund des Leitungsbestandes keine Bäume möglich sein oder durch Leitungsumverlegungen keine Potentiale geschaffen werden können, sind nach dem Gestaltungsprinzip des Masterplans andere blau-grüne Infrastrukturen (z.B. Pflanzbeete) gem. Baukastensystem einzuordnen.
9. Die Größe der Baumscheibe richtet sich nach der Stellplatzgröße.
10. Jede Baumscheibe ist im Wechsel mit einer Fläche für Fahrradanhängbügel und einem Leerungsstandort für Mültonnen für die Tage der Abfallentsorgung zu kombinieren. Die Fläche hat jeweils die Größe eines Stellplatzes.
11. In den Straßenabschnitten sind Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten (entspricht 3 Senkrechtparkplätzen) einzuordnen. Die Lage dieser Bereiche ist im Zuge der Bürgerbeteiligungen zu wählen.
12. Pro Straßenabschnitt ist beidseitig eine Lade- und Lieferzone gem. MTA-Funktionsprinzip im Multifunktionsstreifen einzuordnen.
13. Erhalt und Ausbau von Kurzzeitparken in den Knotenarmen der Anliegerstraßen mit den Hauptverkehrsstraßen nach Bedarf.
14. Die Oberflächenbeläge sollen im Quartier einheitlich sein. In Gründerzeitgebieten richtet sich die Materialwahl nach dem historischen Bestand; Ersatzmaterialien aus Beton für Granitkrustrplatten und das Großpflaster der Stellplatzflächen sind gem. Stadtvorgaben möglich.

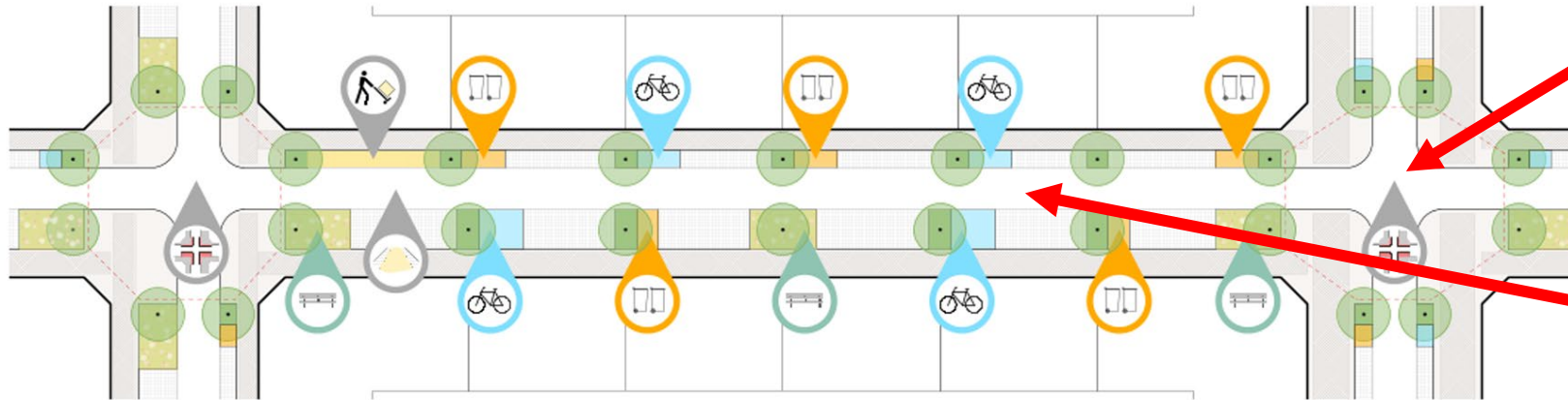
Hinweise

- Die Umgestaltung der Kochstraße zur Fahrradstraße wird begrüßt. Die Fockestraße ist ebenfalls als solche geeignet und zu prüfen. Mit dem Bau der neuen Fuß-/Radbrücke über die S-Bahn, ist die Steinstraße als Fahrradstraße zu prüfen.
- Begrüßenswert sind die vorgesehen Gehwegüberfahrten, deren bauliche Umsetzung mit sinusförmigen Rundborden erfolgen sollte.
- Die Entwürfe und Erläuterungen zur achsialen Symmetrie der Straßenraumaufteilung erschweren bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, die sich wirksam geschwindigkeitsdämpfend auswirken.
- Insbesondere Versätze von Fahrbahnen sind somit nicht eingeplant. Es entstehen lange gerade Straßenverläufe, die zu einem erhöhten Geschwindigkeitsniveau beitragen.
- Zur wirksamen Geschwindigkeitsdämpfung sollten Abschnittsbildungen stattfinden und vor allem **Fahrbahnverschwenkungen/-versätze**, Aufpflasterungen von Knotenpunktf lächen und Querungen genutzt werden.
- Durch die Anlage von Senkrechtparkständen ist das linienhafte Queren für den Fußverkehr erschwert. In den Entwürfen ist **nicht** ersichtlich, dass Fußverkehr zusätzliche vorgezogene Seitenräume erhält, um den linearen Querungsbedarf sicherer und komfortabler zu gestalten.

Defizite Verkehrssicherheit



Gestaltungsschema zur Aufwertung mit Aufenthaltsbereichen (sonstige Straßen)



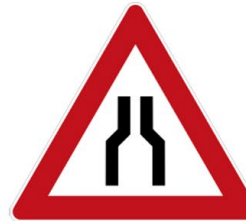
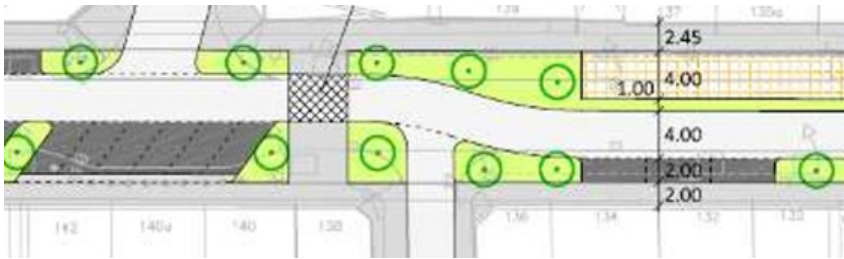
**Fehlende vorgezogene
Seitenräume zum queren**

**Keine aufgepflasterten
Knotenpunktfächen**

**Lange gerade
Fahrbahnachsen ohne
bauliche
Geschwindigkeits-
dämpfung**

Lösungsansätze Verkehrssicherheit

Verkehrsrechtliche und bauliche Verkehrsberuhigung



V-8 Reduktion der Fahrbahnbreite und Fahrbahnversatz

Beschreibung

Eine Temporeduktion kann auch durch eine Reduktion der Fahrbahnbreite beziehungsweise Fahrbahnversätze, gern auch in Kombination, erzielt werden.



Abbildung 8: Fahrbahnversatz mit gleichzeitiger Reduktion der Fahrbahnbreite Böckhstraße

Quelle: SenMVKU (2024) – Leitfaden zur Verkehrsberuhigung in Kiezen

Lösungsansätze Verkehrssicherheit



4. Beispielsammlung Straßenraumgestaltung und Transformation

multifunktional – aufenthaltsorientiert – klimaangepasst

Beispielsammlung I

Winterthur Neuwiesen



Beispielsammlung II

Zürich Guggachstraße



Beispielsammlung III

Oslo



Amsterdam



Beispielsammlung IV

Antwerpen



Beispielsammlung V

Berlin



Beispielsammlung VI

Wien



Beispielsammlung VII

Brüssel



Amsterdam



Beispielsammlung VIII

Beispiele erweiterte Plätze und Parks



Brüssel



Beispielsammlung IX



Dijon



Beispielsammlung X



Utrecht