



## Neufassung Beschlussvorlage-Nr. VII-DS-07720-DS-02-NF-01

Status: **öffentlich**

Eingereicht von:

**Dezernat Stadtentwicklung und Bau**  
**Dezernat Umwelt, Klima, Ordnung und Sport**

Stammbaum:

VII-DS-07720 Dezernat Umwelt, Klima, Ordnung und Sport  
VII-DS-07720-Ifo-01 Dezernat Umwelt, Klima, Ordnung und Sport  
VII-DS-07720-DS-02 Dezernat Stadtentwicklung und Bau  
VII-DS-07720-DS-02-NF-01 Dezernat Stadtentwicklung und Bau  
VII-DS-07720-Ifo-01-ÄA-02 CDU-Fraktion  
VII-DS-07720-Ifo-01-NF-01 Dezernat Umwelt, Klima, Ordnung und Sport  
VII-DS-07720-DS-03 Oberbürgermeister  
VII-DS-07720-DS-03-NF-01 Oberbürgermeister  
VII-DS-07720-DS-03-NF-02 Oberbürgermeister  
VII-DS-07720-DS-04 Dezernat Umwelt, Klima, Ordnung und Sport  
VII-DS-07720-Ifo-02 Dezernat Umwelt, Klima, Ordnung und Sport  
VII-DS-07720-DS-04-DS-01 Dezernat Umwelt, Klima, Ordnung und Sport

Betreff:

**Grundsatz- und Planungsbeschluss zur Wärmewende im Pilotquartier Südvorstadt West**

Beratung im Gremium (Änderungen vorbehalten)	Voraussichtlicher Sitzungstermin	Zuständigkeit
FA Finanzen	01.12.2025	Vorberatung
Klimaschutzbeirat	03.12.2025	Vorberatung
FA Stadtentwicklung und Bau	09.12.2025	Vorberatung
Ratsversammlung	17.12.2025	Beschlussfassung

### Auswirkungen auf Strategie, Haushalt und Stadtraum

Ziele „Leipzig-Strategie 2035“	
Klimawirkung	ja
Auswirkung auf bezahlbares Wohnen	nein
Finanzielle Auswirkungen	ja
Auswirkung auf den Stellenplan	nein
Räumlicher Bezug	Süd

## Beschlussvorschlag

- Das Fernwärmeausbaugebiet Südvorstadt West (Anlage 2) wird als Pilotquartier für die Umsetzung der Leipziger Wärmewende bestätigt.

2. Der Masterplan zur geordneten städtebaulichen Entwicklung des Fernwärmeausbaus im Pilotquartier Südvorstadt West und die Planungsaufgaben zur integrierten Umsetzung der Wärmewende werden für das Pilotquartier bestätigt und bilden die Grundlage für die weitere Planung einschließlich anschließender Baudurchführung.
3. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass parallel mit VII-DS-07720-DS-03 die Gründung der Leipziger Quartiersentwicklungsgesellschaft mbH (LQEG) mit dem Ziel einer ganzheitlichen Quartiersentwicklung im Zuge der anstehenden Transformationsprozesse vorliegt.
4. Der Oberbürgermeister wird ermächtigt, die LQEG nach ihrer Gründung mit der eigenständigen Planung des Pilotquartiers auf der Grundlage des Masterplans und der anschließenden Baudurchführung zu beauftragen. Planungs-, Bau- und Finanzierungsbeschlüsse gemäß Hauptsatzung der Stadt Leipzig sind im Rahmen der Ausführung nicht erforderlich.
5. Mit der Beauftragung der LQEG werden Prämissen für die Bürgerbeteiligung auf Basis der Vorlage zum Informations- und Beteiligungskonzept der Mobilitätsstrategie für Leipzig 2030 (DS-00547-NF-01-DS-05-NF-01) definiert. Die Geschäftsführung der LQEG berichtet im Fachausschuss Stadtentwicklung und Bau über anstehende Beteiligungsschritte und deren Ergebnis.
6. Es wird zur Kenntnis genommen, dass der städtische Anteil für die Planung und die bauliche Umsetzung ca. 51 Mio. € für das gesamte Pilotgebiet beträgt. Dieser Betrag verteilt sich ab 2026 auf ca. 9 Jahre und damit auf rund 5,7 Mio. € pro Jahr.
7. Die notwendigen Kosten und Deckungsquellen ab dem Jahr 2027 sind mit der Haushaltsplanung 2027/28 einzuplanen.
8. Die Einordnung der Aufwendungen/Auszahlungen für die Haushaltjahre 2027/28 ff erfolgt unter maximaler Ausschöpfung von Fördermitteln im Rahmen der weiteren Haushaltsplanung.
9. Mit Abschluss des Pilotquartiers soll dieses Vorgehen evaluiert werden.

## Zusammenfassung

Anlass der Vorlage: Auf Grundlage des Rahmenpapiers des kommunalen Wärmeplans für die Stadt Leipzig (VII-DS-07720-Ifo-01) wird als erstes Fernwärmeausbaugebiet das Pilotquartier Südvorstadt West vorgeschlagen. Für das Pilotquartier wurden die im Masterplan dargestellten Planungsziele entwickelt und Planungsaufgaben für die Quartiersentwicklungsgesellschaft abgeleitet. Mit dieser Vorlage soll zunächst der Planungsbeschluss gefasst werden, um auf dieser Basis zu ermitteln, ob die mit Gründung der LQEG verbundenen Ziele einer zügigen Umsetzung, guten Beteiligung des Stadtrates in Gremien der LQEG, integrierte Planung zwischen Verwaltung und Unternehmen der L-Gruppe“ tatsächlich erreicht werden können. Über die bauliche Umsetzung sollen die Gremien der LQEG befinden. Mit Abschluss des Pilotquartiers soll dieses Vorgehen evaluiert werden.

### Anlass der Vorlage

- Rechtliche Vorschriften  Stadtratsbeschluss  Verwaltungshandeln
- Sonstiges:

## Beschreibung des Abwägungsprozesses

Der Bearbeitungsprozess erfolgte mit der Prämisse, dass die Gründung einer Leipziger Quartiersentwicklungsgesellschaft erfolgt (siehe hierzu VII-07720-DS-03). Während der Bearbeitung sind keine Zielkonflikte zwischen einzelnen Organisationseinheiten der Stadt Leipzig und zwischen Stadt Leipzig und L-Gruppe zu Tage getreten.

Inhaltliche Zielkonflikte wurden im Rahmen einer Phase Null für die Wärmewendeumsetzung im Pilotquartier mit den betroffenen OE der Stadtverwaltung und der L-Gruppe identifiziert und abgewogen. Der Masterplan stellt den fachlich abgewogenen Lösungsansatz für das Pilotquartier dar und zeigt prinzipiell die Eingriffe in die oberirdische Straßenraumgestaltung.

## I. Eilbedürftigkeitsbegründung

entfällt

## II. Begründung Nichtöffentlichkeit

Es handelt sich um eine öffentliche Vorlage.

## III. Strategische Ziele

Ausgangspunkt des Beschlusses ist die Umsetzung des kommunalen Wärmeplans, der darauf abzielt, die vorsorgenden Schritte für eine nachhaltige und erneuerbare Wärmeversorgung im Sinne der städtischen Klima- und Energiestrategie zu gehen. Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung der Wärmeplanung ist eine leistungsfähige technische Infrastruktur. Die Ziele lassen sich hierbei nur gemeinsam mit der Kommunalwirtschaft erreichen und erfordern eine breite Akzeptanz in Politik und Gesellschaft. Daher sollen die Qualitätsziele im öffentlichen Raum und in der Baukultur in Einklang mit den anstehenden Umbaumaßnahmen gebracht werden. Konkret werden folgende strategische Ziele des INSEK und der Leipzig Strategie unterstützt:

- Klimaneutralität 2040 und sichere Energie- und Wärmeversorgung: Ziel ist es, bis spätestens zum Jahr 2040 ein klimaneutrales Leipzig und somit den erforderlichen Beitrag zur Einhaltung des globalen 1,5°C-Ziels zu erreichen und die Folgen des fortschreitenden Klimawandels zu mindern. Wesentliche Handlungsfelder sind dabei der Ausbau der Fernwärme und die schrittweise Umstellung auf erneuerbare Energien. Die Wärmeversorgung soll bereits bis spätestens 2038 klimaneutral gestaltet werden.
- Technische Infrastruktur ausbauen, Daseinsvorsorge gewährleisten: Ziel ist es, Straßen, das Fernwärme-, Strom-, Trink- und Abwassernetz und ggf. das Wasserstoffnetz, Breitband und Sensoren auszubauen bzw. zu erneuern. Der geplante Netzausbau trägt dazu bei, die Energieversorgung der Stadt Leipzig krisensicherer zu gestalten und zugleich die Wärmeversorgung entsprechend dem Ziel der Klimaneutralität durch ein Angebot aus kommunaler Hand näherzukommen sowie die leistungsgebundene technische Infrastruktur insgesamt zu modernisieren.
- Qualität im öffentlichen Raum und in der Baukultur: Die Nutzbarkeit der öffentlichen Räume soll für alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt erhöht werden. Entscheidungen im Baurecht sind in diesem Sinn abzuwagen und aktiv zu gestalten. Dieses Ziel wird umgesetzt, indem die Investitionen in das Fernwärmennetz genutzt werden, um den Straßenraum attraktiv und zukunftsfähig zu gestalten und im Sinne einer zukunftsfähigen, klimaangepassten und wassersensiblen Stadtgestaltung weiterzuentwickeln.



- Leitziel
- Rahmenbedingungen
- Handlungsfelder
- Akteure

## IV. Sachverhalt

### 1. Anlass

#### Kommunale Wärmeplanung ist wichtige Grundlage für die Klimaneutralität Leipzigs

Der Stadtratsbeschluss vom 09.02.2022 (VII-A-02889) und das am 01.01.2024 in Kraft getretene Wärmeplanungsgesetz fordern die Erstellung eines kommunalen Wärmeplans. Ziel ist eine klimaneutrale Wärmeversorgung bis 2038, eingebettet in die Klimaschutzstrategie der Stadt, die bis 2040 vollständige Klimaneutralität anstrebt.

Der 2022 mit den Leipziger Stadtwerken (LSW) und der Leipziger Wohnungs- und Baugesellschaft (LWB) gestartete Wärmeplanungsprozess resultierte im ersten Schritt in einem Rahmenpapier (VII-DS-07720-Ifo-01). In weiteren Schritten wird bis Juni 2026 ein erster gesetzeskonformer Wärmeplan für Leipzig erarbeitet. Die Steuerung erfolgt durch die Bürgermeister der Dezerneate III und VI sowie die LSW-Geschäftsführung. Ein externer Projektbeirat aus Vertretern von Verbraucher-, Mieter- und Umweltschutzorganisationen, Wissenschaft, (Wohnungs-)Wirtschaft und Kammern begleitet das Verfahren.

Ziel der Wärmeplanung ist die Definition von Gebieten, in denen künftig ein zentrales Wärmenetz (Fernwärme- oder Inselnetz) oder eine dezentrale Einzelversorgung bevorzugt wird. Im Rahmenpapier wurden sechs Gebiete identifiziert, für die Fernwärme als nachhaltigste und wirtschaftlichste Versorgungslösung gilt. Die Dekarbonisierung der Fernwärmeerzeugung gemäß Transformationsplan der LSW ist essenziell.

#### L-Gruppe modernisiert zahlreiche Leitungsnetze im Zuge des Fernwärmeausbaus

Parallel modernisiert die L-Gruppe zahlreiche Infrastrukturnetze. Neben der Erweiterung des Fernwärmenetzes erfolgen sofern möglich auch ergänzende Maßnahmen zur Verstärkung des Stromnetzes sowie zur Modernisierung von Wasser- und Abwasserleitungen. Im Zuge des Quartiersumbaus soll ein Teil des anfallenden Niederschlagswassers ausgebunden und vor Ort versickert, gespeichert oder verdunstet werden. Dies führt in den kommenden Jahren zu zahlreichen und umfangreichen Baumaßnahmen in vielen Quartieren. Die Stadt ist als Genehmigungsbehörde intensiv eingebunden, um eine koordinierte Umsetzung sicherzustellen.

#### Infrastrukturausbau ist Chance, Herausforderung und Teil der integrierten Quartiersentwicklung in Zeiten der Klimawandelanpassung

Der notwendige Infrastrukturausbau der L-Gruppe bietet die Chance, betroffene Stadtbereiche im Sinne der Leipzig Charta nachhaltiger, aktiver und attraktiver zu gestalten. Der Klimawandel erfordert zusätzliche Maßnahmen zur Reduzierung von Hitzeinseln, zur Verbesserung der Stadtbegrünung und zur klimaresilienten Gestaltung. Viele Bereiche benötigen zudem neue Mobilitätsangebote wie z. B. Andienflächen für den Wirtschaftsverkehr und den Ausbau der E-Ladeinfrastruktur, für den im Zuge der Tiefbaurbeiten seitens der Stadtwerke notwendige technische Voraussetzungen geschaffen werden sollen.

Der Quartiersbeschluss initiiert ein koordiniertes Vorgehen zwischen L-Gruppe und Stadtverwaltung, um Modernisierungsmaßnahmen mit der Anpassung des öffentlichen Raums an die städtischen Beschlusslagen zu verknüpfen. Planungen und Bauarbeiten werden zusammengeführt, Genehmigungsverfahren optimiert und Abstimmungen zwischen Infrastrukturbetreibern verbessert. Dadurch werden Belastungen durch Bauarbeiten für Anwohner minimiert und Synergien erzielt. Klimaanpassungsstrategien wie nachhaltige Regenwasserbewirtschaftung und Stadtgrün erhöhen die Lebensqualität langfristig. Die Reduzierung der Hitzebelastung ist nicht nur städtebaulich relevant, sondern auch eine Maßnahme des Katastrophenschutzes. Klimaresiliente Infrastruktur schützt die Bevölkerung vor extremen Wetterereignissen und stärkt die Widerstandsfähigkeit der Stadt.

#### Gemeinsames Handeln schafft Effizienz- und Kosteneffekte

Ziel der koordinierten Planung ist eine Erhöhung der Effizienz und eine Reduktion der Kosten für alle Partner. Ebenso sollen Bauzeiten verkürzt werden.

Abschließend hat insbesondere die avisierte Gründung einer Leipziger Quartiersentwicklungsgesellschaft (LQEG) für die Anpassung des Straßenraumes direkte Effekte auf die Leistungsfähigkeit der Verwaltung. Einerseits ist dies als Entlastung des Mobilitäts- und Tiefbauamtes zu werten, was die Realisierung des Rahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie unterstützt. Andererseits sind die engen Abstimmungen im Planungsprozess und bei der Begleitung der Maßnahmen als Genehmigungsbehörde ein weiterer Beitrag zur Qualitätssicherung.

## **2. Beschreibung der Maßnahme**

Im Zuge der Wärmeplanung und der sechs Fernwärmearausbaugebiete des Rahmenpapiers (VII-DS-07720-Ifo-01), wurde auf Ebene der Bürgermeister die Entscheidung zum Aufbau des "Stabes Wärmewendeumsetzung" getroffen. Der Stab Wärmewendeumsetzung besteht aus Vertreterinnen und Vertretern des Mobilitäts- und Tiefbauamtes (MTA), des Amtes für Wohnungsbau und Stadterneuerung (AWS), des Stadtplanungsamtes (SPA), des Referats für Nachhaltige Entwicklung und Klimaschutz (RNK), des Amtes für Stadtgrün und Gewässer (ASG) sowie der Netz Leipzig bzw. der Leipziger Stadtwerke (LSW) und der Leipziger Wasserwerke (LWW), welche im Folgenden als L-Gruppe zusammengefasst werden. Die Vorlage ist durch diese o.g. Akteure gemeinsam erarbeitet.

### **1. Identifikation eines Pilotquartiers für den Fernwärmearausbau (zu BP. 1)**

Zur Identifikation des Pilotquartiers wurden u.a. die Stadtlimaanalyse, der Entwurf zur Fortschreibung des Rahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie (kurz Rahmenplan Mobilität), das INSEK 2030 bzw. die Leipzig Strategie 2035 sowie die Betrachtungen der L-Gruppe herangezogen. Im Ergebnis konnte das Fernwärmearausbaugebiet Südvorstadt West als Pilotquartier bestimmt werden. Ausschlaggebend waren die Potentiale für blaugrüne Infrastrukturen, der im Vergleich höchste Anteil von Straßen mit schlechten Zustandsnoten und das Votum der LSW. Nicht zuletzt können aufgrund der städtebaulichen Typologien und Strukturen Lerneffekte für die weiteren Fernwärmearausbaugebiete erzielt werden. Eine detaillierte Darlegung des Identifikationsprozesses erfolgt in Anlage I - Kriterien zur Auswahl des Fernwärmearausbaugebiets Südvorstadt West.

### **2. Erarbeitung eines Masterplans zur geordneten städtebaulichen Entwicklung des Fernwärmearausbaus im Pilotquartier (zu BP. 2)**

Das definierte Planungsziel für die Südvorstadt West ist der Ausbau des Fernwärmennetzes westlich der Karl-Liebknecht-Straße, mit Anbindung an das bestehende Netz in der Bernhard-Göring-Straße. Im Zuge der Betrachtungen des Gebietes seitens der L-Gruppe wurde frühzeitig ein klarer Bedarf der LWW geäußert, in zahlreichen Straßenabschnitten das Abwassernetz und das Trinkwassernetz, welches teilweise noch aus den 1890er Jahren stammt, zu erneuern. Abgesehen von der Erneuerung und bedarfsgerechten Erweiterung der technischen Infrastruktur sind die Straßenräume in weiten Teilen des Pilotquartiers an die Beschlüsse des Stadtrates anzupassen. Grundlegend für diese Einschätzung ist der Abgleich des Status Quo mit den flächenwirksamen Aussagen zur Gestaltung der öffentlichen Räume in folgenden Beschlüssen: INSEK 2030; Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum; Rahmenplan zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie; Sofortmaßnahmenprogramm; Straßenbaumkonzept Leipzig 2030; Lärmaktionsplan; Luftreinhalteplan; Fußverkehrsstrategie; Radverkehrsentwicklungsplan sowie die Ziele des Lenkungsnetzwerks Wassersensible Stadtentwicklung. Seitens der Bürgerschaft liegen der Stadtverwaltung zudem Beschwerden zu Lärm- und Verkehrsbelastung im Quartier vor. Diese Konzepte, Bürgeranliegen und Prüfaufträge des Stadtrats verlangen, den Straßenraum insbesondere unter Gesichtspunkten der Anpassung an den Klimawandel und der Förderung nachhaltiger Mobilität sowie neuen Angeboten der E-Ladeinfrastruktur und Angeboten für den Wirtschaftsverkehr zu qualifizieren. Ergänzend kommen die Belange und Maßnahmen aus der Stadtlimaanalyse hinzu.

Mit der Phase Null wurde ein Bearbeitungsprozess mit allen betroffenen OE der Stadtverwaltung und den Unternehmen der L-Gruppe initiiert. In diesem Prozess wurde der öffentliche Raum unter den Gesichtspunkten des Anpassungsbedarfs von Straßenzustand und Mobilitätsangeboten einerseits und der Ausstattung der Straßenräume mit Stadtgrün

bzw. Potentialen für blau-grüne Elemente andererseits bewertet. Im Ergebnis wurden die Straßenräume in drei Kategorien differenziert. Diese Klassifizierung hinsichtlich der Anpassungsbedarfe bildete die Grundlage für die Erstellung des Masterplans zur geordneten städtebaulichen Entwicklung des Fernwärmeausbaus im Pilotquartier Südvorstadt West und die Ermittlung der Kostennote (siehe Anlage 2).

Die im Masterplan enthaltenen, konkreten Maßnahmen wurden für die Straßen mit ausgewiesenen Qualifizierungsbedarf in dem geschilderten Arbeitsprozess organisationsübergreifend abgeleitet. Die Maßnahmen des Masterplans adressieren stadtplanerische, sozial-räumliche, ökologische und verkehrliche Belange. Der Masterplan fungiert damit als Aufgabenstellung für die weiterführende technische Planung in der LQEG. Die Maßnahmen und Planungsziele sind im Einzelnen aufgezeigt in:

- Anlage 3-1 – dem grafisch aufbereiteten Masterplan zur geordneten städtebaulichen Entwicklung des Fernwärmeausbaus im Pilotquartier Südvorstadt West
- Anlage 3-2 – der aus Masterplan und Phase Null abzuleitenden Aufgabenstellung für die weitere technische Planung; die Anlage entspricht einem Lastenheft für die zu gründende Quartiersentwicklungsgesellschaft
- Anlage 3-3 – einer textlichen Darstellung einzelner Aspekte des Masterplans

### 3. Einrichtung einer Quartiersentwicklungsgesellschaft (zu BP 3 und 4)

Um die anstehenden Transformationsprozesse im Zuge der Energie- und Wärmewende – einschließlich Bedarfe der Wasserwirtschaft und Mobilität – im Sinne einer ganzheitlichen Quartiersentwicklung zu gestalten, bestehen u. a. folgende Erfordernisse:

- eine verschränkte Planung zwischen Stadtverwaltung und L-Gruppe,
- behördliche Genehmigungsverfahren zu beschleunigen und
- Ressourcen zur Bearbeitung des neuen Handlungsfeldes bereitzustellen.

Das Ziel von Stadt und L-Gruppe besteht darin, alle Leistungen aus einer Hand zu planen und zu vergeben. Was heute bereits in Kooperationen zwischen Ämtern und Unternehmen der L-Gruppe stattfindet, soll künftig noch stärker gemeinsam organisiert werden. Mit der Beschlussvorlage VII-07720-DS-03 wird die Gründung der Leipziger Quartiersentwicklungsgesellschaft mbH (LQEG) vorgesehen, an der die Stadt mit 52% und die LVV mit 48% gemeinsam beteiligt sind und in deren Rahmen sie gemeinsam vor Ort agieren. Die unmittelbaren Aufgaben der Gesellschaft umfassen u. a.:

- die gemeinsame Planung der infrastrukturellen Baumaßnahmen und des Straßenraumes zwischen L-Gruppe und Stadt Leipzig sowie die Erstellung aller notwendigen Grundlagen im Zuge der Leistungsbilder nach HOAI,
- die gemeinsame Vergabe und Begleitung/Kontrolle der Bauleistungen
- die gemeinsame Kommunikation und (Bürger-) Beteiligungsverfahren
- die Finanzierungsoptimierung u. a. durch Nutzung der technologischen Synergieeffekte sowie die Inanspruchnahme von Fördermitteln.

Die Beauftragung von externen Planungs- oder Kommunikationsbüros durch die LQEG ist vorgesehen. Die Planung der infrastrukturellen Baumaßnahmen der Unternehmen der L-Gruppe kann zunächst weiterhin innerhalb der L-Gruppe erfolgen, ist jedoch prozessual hinreichend mit der Planung der Stadt Leipzig bzw. der LQEG zu verschränken und abzustimmen. Bei der Verschränkung bzw. dem Zusammenführen der Planungen für die technischen Infrastrukturen und für die Verkehrsanlagen, ist die oberirdische Gestaltung und der daraus erwachsende Bedarf im unterirdischen Bauraum von besonderem Belang für die Koordinierung.

Hierfür muss sich die Planung der L-Gruppe auf die Planungsvorgaben der Stadt Leipzig hin ausrichten. Zuerst muss das Bild der Straße / des Quartiers – die Vision der Stadt – vorliegen, erst dann kann die technische Infrastruktur geplant werden.

### 3. Zeitplan

Mit der Schaffung des notwendigen rechtlichen Rahmens und dem Aufbau personeller Kapazitäten in der LQEG beginnen die Planungs- und zeitlich verzögert die Bauleistungen. Es wird darauf abgestellt, dass dem Baustart der L-Gruppe (zum Fernwärmeausbau und zur Erneuerung der technischen Infrastruktur) die Maßnahmen zur Anpassung der Straßenräume, für die seitens der Stadt ein Anpassungsbedarf besteht, unmittelbar folgen. Aktuell wird davon ausgegangen, dass die komplette Anbindung des Pilotquartiers an das Fernwärmennetz in Unterbauabschnitten über die nächsten sieben bis neun Jahre gestaffelt wird.

Erste Baumaßnahmen zur Erschließung des gesamten Quartiers mit Fernwärme werden durch die L-Gruppe bereits ab dem Jahr 2025 durchgeführt und damit die Ausschöpfung von begrenzten Förderprogrammen ermöglicht. Auch für die Teilnahme an weiteren Förderprogrammen ist es notwendig, dass die städtischen Maßnahmen möglichst zeitgleich vorbereitet und umgesetzt werden können. Dies soll durch die Bearbeitung der Lph. 1-9 nach HOAI innerhalb der zu gründenden LQEG sichergestellt werden, mit der auch dynamisch auf mögliche Veränderungen von Fördermittelprogrammen reagiert werden kann.

### 4. Finanzen und Personal (Details)

Im Haushalt wirksam	von	bis	Höhe in EUR	wo veranschlagt
Ergebnishaushalt	Erträge			
	Aufwendungen			
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			
Auswirkungen auf den Stellenplan (wenn ja, nachfolgend angegeben)				
Geplante Stellenerweiterung:			Vorgesehener Stellenabbau:	

Durch die Verwaltung wurde eine erste Kostennote erarbeitet (Systematik siehe Anlage 2). Demnach belaufen sich die Investitionskosten für die umfassende, oberirdische Gestaltung der Straßenräume im gesamten Pilotquartier auf rund 42,12 Mio. €. Daraus sind Planungskosten von rund 8,425 Mio. € abzuleiten. Der städtische Anteil beläuft sich damit auf ca. 51 Mio. € und verteilt sich ab 2026 auf ca. 9 Jahre und damit auf rund 5,7 Mio. € pro Jahr. Die Kostennote mit Stand 05/2025 beinhaltet keine Betrachtung der künftigen Baupreisentwicklung. Die notwendigen Kosten und Deckungsquellen ab dem Jahr 2027 sind mit der Haushaltsplanung 2027/28 einzuplanen.

Es wird angestrebt, dass die L-Gruppe eventuelle Leistungen der Stadt für das Haushaltsjahr 2026 vorfinanziert.

Mit der Übertragung von Planungs- und Bauaktivitäten des öffentlichen Raums auf die zu gründende Quartiersentwicklungsgesellschaft geht das Erfordernis eines gezielten Stellenaufbaus dieser einher. Zur Herstellung kurzfristiger Handlungsfähigkeit wird geprüft, die Personalbedarfe vorübergehend durch Entsendungen aus der Stadtverwaltung zu kompensieren.

Als neu definiertes Handlungsfeld können die mit dem Fernwärmeausbau und der Straßenraumgestaltung in Verbindung stehenden, hoheitlichen Aufgaben nicht stellenneutral begleitet werden. Dafür werden notwendige personellen Ressourcen i.H.v. 10 VZÄ, die

perspektivisch durch 12 Personen begleitet werden, verwaltungsintern aus dem Pool „strategische Schwerpunktsetzung“ bereitgestellt. Dabei handelt es sich nicht um Stellenerweiterungen, die sich auf den Stelleplan der Stadtverwaltung auswirken, sondern um Stellenwandelungen gemäß Haushaltsmethodik. Zudem handelt es sich beim Fernwärmeausbau um einen jahrelangen Prozess; das Pilotquartier stellt hier lediglich einen Auftakt dar. Die dafür notwendigen personellen Ressourcen werden verwaltungsintern stellenplanneutral bereitgestellt. Inhaltlich ermöglicht dies die Koordination der Wärmewendeumsetzung, die Schaffung von Planungsgrundlagen im Rahmen von Phase Null-Prozessen und v.a. die Bearbeitung der aus den verschiedenen rechtlichen Grundlagen resultierenden Überprüfungen und Genehmigungen. Dazu zählen das Straßenverkehrsrecht, Leitungskoordinierung, Verkehrsökologie, Immissionsschutz, Naturschutz, Bauplanung- und Bauordnung.

Steuerrechtliche Prüfung	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, siehe Anlage zur Begründung

## 5. Klimawirkung (Details)

Die vorgeschlagene Maßnahme

mindert den Ausstoß von Treibhausgasemissionen	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
förderst die Erzeugung von erneuerbarer Energie	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein
Fördert die Anpassung an den Klimawandel (bspw. Hitzeschutz durch Entsiegelung)	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein

Mit der Erweiterung des Fernwärmennetzes werden die Treibhausgasemissionen im Wärmesektor reduziert. Im Zusammenhang mit dem Fernwärmeausbau wird gleichzeitig der Netzentwicklungsplan Strom und der Transformationsplan für das Gasnetz umgesetzt. Dadurch werden der Transport und die Verteilung erneuerbarer Energien direkt unterstützt. Im Zuge der Anpassung der technischen Infrastruktur erfolgt eine Anpassung des Straßenraums an die strategischen Ziele der Stadt hinsichtlich Klimawandelanpassung und nachhaltiger Mobilität.

## 6. Auswirkung auf bezahlbares Wohnen (Details)

Eine Auswirkung auf bezahlbares Wohnen ist aktuell nicht abzuschätzen.

Die vorgeschlagene Maßnahme

<input type="checkbox"/> schafft, <input type="checkbox"/> erhält oder <input type="checkbox"/> mindert mietpreis- u. belegungsgebundenen Wohnraum
<input type="checkbox"/> verringert, <input checked="" type="checkbox"/> stabilisiert oder <input type="checkbox"/> erhöht Miet- und/oder Wohnnebenkosten

Die Auswirkung auf bezahlbares Wohnen ist aktuell nur sehr schwer abschätzbar. Die Transformation der Wärmeversorgung weg von fossilen Energieträgern geht mit erheblichen Investitionen einher, die gesamtgesellschaftlich getragen werden müssen. Nähere Angaben zu den volkswirtschaftlichen Gesamtkosten enthält das Rahmenpapier zur Wärmeplanung. Allgemein ist davon auszugehen, dass die Energiekosten grundsätzlich steigen. Besonders betroffen sind Haushalte, deren Wärmeversorgung allein auf Erdgas ruht, da der CO<sub>2</sub>-Preis und die Netzentgelte bei rückläufiger Kundenzahl weiter steigen werden. Hinsichtlich der in Zukunft relevanten Technologien wie z.B. die Wärmepumpe ist die Fernwärme für Haushalte im Pilotquartier Südvorstadt West die kostengünstigste Variante. Zugleich wird die Preisentwicklung für Haushalte mit FernwärmeverSORGUNG prinzipiell stabilisiert, da Fernwärme künftig aus nichtfossilen Energieträgern erzeugt wird, die unabhängig von

globalen Preisschwankungen sind.

## 7. Bürgerbeteiligung

bereits erfolgt       geplant       nicht nötig

Am 22.11. und 29.11.2025 werden im Pilotquartier gemeinsam mit der L-Gruppe zwei Bürgerinformationsveranstaltungen zum Masterplan (Anlage 3-1) und dem Fernwärmeausbaus im Pilotquartier für Bürgerinnen und Bürger sowie Anlieger und Gewerbetreibende durchgeführt und damit die Grundlage für weitere Beteiligungen gelegt.

Konzeption, Planung und Durchführung der Bürgerbeteiligung zur Realisierung des Masterplans obliegen der Leipziger Quartiersentwicklungsgesellschaft mbH (LQEG), die für die Vorhaben verantwortlich zeichnet.

Wichtiger Bestandteil der weiteren Bearbeitung des Masterplans sind Beteiligungsformate, die eine weitere aktive Auseinandersetzung mit den Gestaltungsbedarfen des öffentlichen Raums beinhalten. Hierbei stehen auch die Information über den Prozess, der direkte Dialog zu den geplanten Maßnahmen sowie Beteiligungsformate zur Gestaltung/Aufteilung des künftigen Straßenraums im Fokus. Zur Sicherung der Qualität der Informations- und Beteiligungsangebote der weiteren Planungsschritte der LQEG werden auf Grundlage des Informations- und Beteiligungskonzepts zur Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig Prämissen für die Bürgerbeteiligung definiert (siehe DS-00547-NF-01-DS-05-NF-01). Die LQEG wird im Fachausschuss Stadtentwicklung und Bau über anstehende Beteiligungsschritte und deren Ergebnis berichten.

## 8. Besonderheiten

keine

## 9. Folgen bei Nichtbeschluss

Bei Nichtbeschluss kann im Zuge der seitens der LSW und LWW geplanten Baumaßnahmen keine Anpassung des oberirdischen Straßenraums an die städtischen Beschlusslagen zur Gestaltung des öffentlichen Raums erfolgen. Die Vorteile einer koordinierten Gestaltung eines Quartiers könnten nicht genutzt werden und Anwohnerinnen und Anwohner und Gewerbetreibende würden häufiger Baumaßnahmen ausgesetzt werden. Sofern kein koordiniertes Bauen möglich ist bzw. keine Inwertsetzung von Effizienzpotenzialen gemäß SOLL-Prozess erfolgt, ist die Umsetzung des Masterplans nicht gesichert. Der Fernwärmeausbau findet gemäß Rahmenterminplan der L-Gruppe statt.

### Anlage/n

- 1 Anlage 1 - Kriterien zur Auswahl des Fernwärmeausbaugebiets Südvorstadt West (öffentliche)
- 2 Anlage 2 - Grundlagen für den weiteren Planungsprozess (öffentliche)
- 3 Anlage 3-1 Masterplan zur geordneten städtebaulichen Entwicklung des Fernwärmeausbaus im Pilotquartier Südvorstadt West (öffentliche)
- 4 Anlage 3-2 - Aufgabestellung zur integrierten Wärmewendeumsetzung (öffentliche)
- 5 Anlage 3-3 - Erläuterungen zu Masterplan Pilotquartier Südvorstadt West (öffentliche)

## Rekapitulation Rahmenpapier des kommunalen Wärmeplanes und sechs definierte Fernwärmeausbaugebiete

Im Rahmenpapier (VII-DS-07720-Ifo-01) werden die ersten Ergebnisse widergespiegelt, die im Verlauf, der seit 2022 laufenden Planungen zur kommunalen Wärmeversorgung ermittelt wurden. Eine Wärmeplanung hat das Ziel, eine gebietsspezifische Vorzugslösung für die Wärmeversorgung zu ermitteln und damit eine Einteilung in verschiedene Wärmeversorgungsgebiete aufzuzeigen. Das hierzu angewendete Vorgehen folgt neben den zu berücksichtigenden Aspekten Versorgungssicherheit, Realisierungsrisiken und Treibhausgasemissionen in erster Linie einer ökonomischen Optimierung. Anhand von prognostizierten Energie-, Sanierungs- und Installationskosten, Wärmebedarfen und sonstigen Randbedingungen wurde gebietsbezogen die wirtschaftlich günstigste Technologie analysiert.

Das Gesetz und die Fachwelt sprechen hier von der Wärmeversorgungsart mit den geringsten Wärmegestehungskosten. Wärmegestehungskosten sind die Kosten einer kWh Wärme. Sie beinhalten sowohl die Investitionskosten für eine Technologie, als auch die Betriebskosten über die gesamte Lebensdauer. Als mögliche Varianten zur Wärmeversorgung wurden im ersten Schritt Wärmenetze (zentral/dezentral), Wärmepumpen (Luft/Geothermie), Biomasseanlagen und Wasserstoffheizungen in die Betrachtung einbezogen, sofern für die jeweilige Technologie entsprechende Erzeugungspotenziale im Gebiet vorhanden sind. Im Ergebnis zeigte sich, dass Wärmenetze in Zukunft die Leittechnologie bei der Versorgung Leipzigs, einer dichtbebauten Großstadt mit erheblichem Altbaubestand, darstellen wird. Diese Betrachtungsweise, die im Kern zunächst eine Kostenoptimierung darstellt, erfordert im zweiten Schritt die Auseinandersetzung mit weiteren zu beachtenden Randbedingungen.

Im Falle der ermittelten potenziellen Fernwärmenetzgebiete spielen Themen wie Netzhdraulik, Wirtschaftlichkeit für den Netzbetreiber, Einspeisemöglichkeiten für Wärme, zu erwartende Genehmigungshürden etc. eine entscheidende Rolle inwieweit das Gebiet tatsächlich für ein Wärmenetz aktuell in Frage kommt. Die Abwägung mit diesen Aspekten führt zu der Tatsache, dass viele Gebiete zunächst als Fernwärmeprüfgebiete eingestuft werden, weil in diesen zunächst noch keine eindeutige Aussage getroffen werden konnte. Aus dem Pool mit aus wirtschaftlichen Gründen grundsätzlich geeigneten Fernwärmeausbaugebieten wurden mit einer Bewertungsmatrix jene Gebiete bestimmt, die in der Risikoabwägung für einen unmittelbaren zeitnahen Ausbau geeignet sind. Die angewendeten Kriterien sind im Rahmenpapier, Kap. 5.8 benannt. Für einen Fernwärmeausbau wurden Gohlis Süd, das Klinikum St. Georg, Neulindenau, Reudnitz, das Waldstraßenviertel und die Südvorstadt West bestimmt, da sie unmittelbar an das bestehende Fernwärmenetz angrenzen (siehe grüne Gebiete in der Karte des Rahmenpapiers Leipzig – Abb. 1).

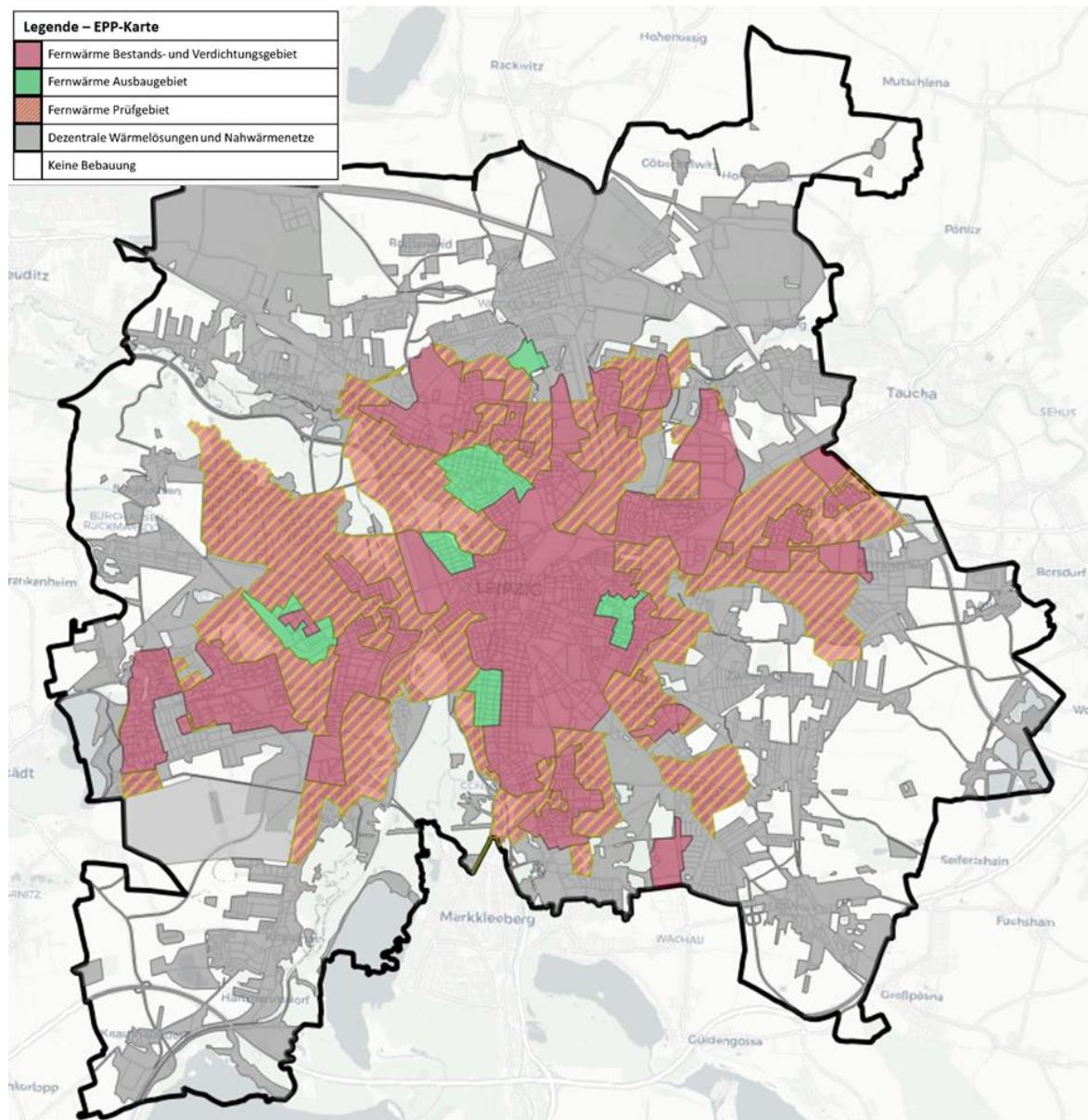


Abb. 1: Abgrenzung von Fernwärmeausbaugebieten (grün) gemäß Rahmenpapier (VII-DS-07720-Ifo-01)

Quelle: VII-DS-07720-Ifo-01

## Vorstellung der Auswahlkriterien sowie Einordnung der Südvorstadt West als Pilotquartier

Die Auswahl des Pilotquartiers (siehe Abb. 2) aus den im Rahmenpapier benannten sechs Fernwärmeausbaugebieten erfolgte durch spezifische, im Folgenden anhand der ausgewählten Südvorstadt West erläuterte Kriterien.

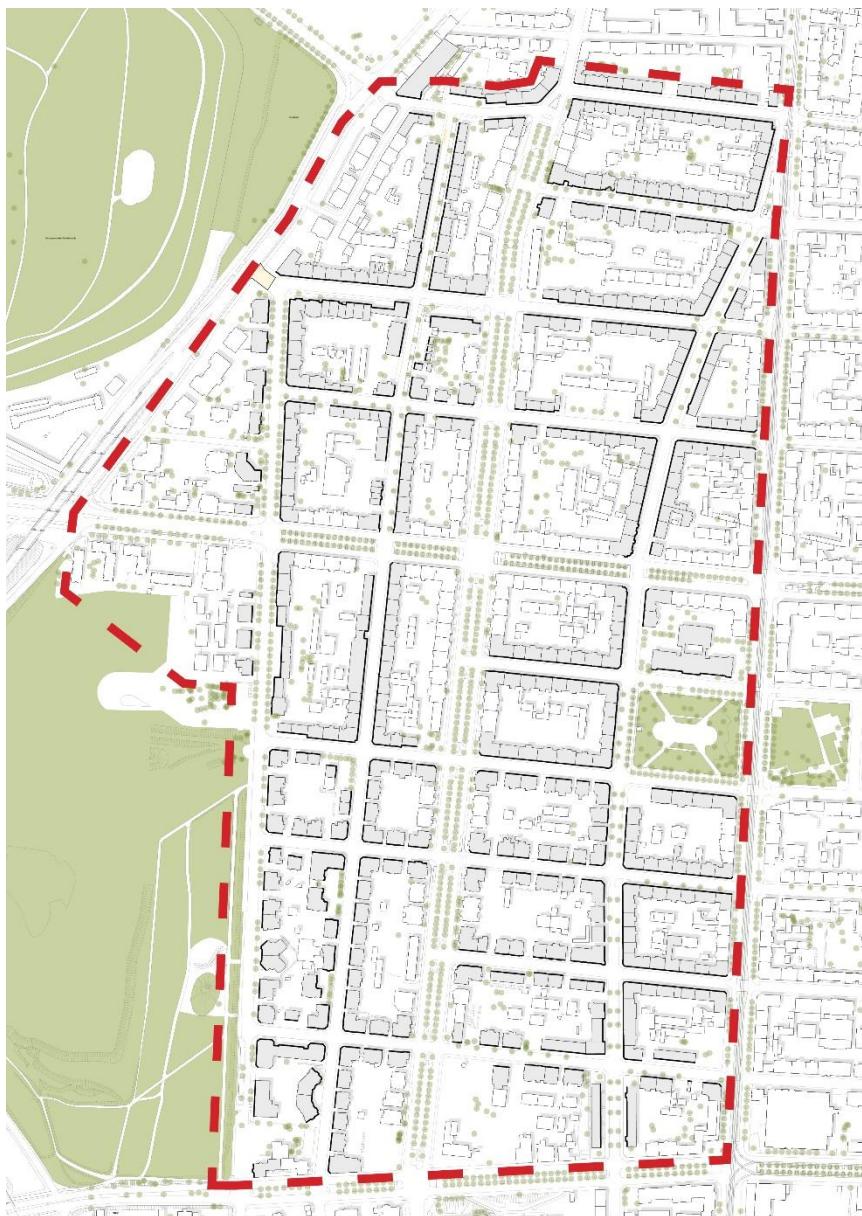


Abb. 2: Umgriff des Pilotgebietes Südvorstadt West

Das **INSEK Leipzig 2030 / Leipzig-Strategie 2035** trifft Aussagen zu strategischen und städtebaulichen Zielen unter dem Leitsatz „Leipzig wächst nachhaltig und dient dem Gemeinwohl.“ Auf den Fernwärmeausbau treffen dabei drei strategische Ziele zu, welche für die Gesamtstadt gelten und in allen Quartieren zu beachten sind:

*Qualität im öffentlichen Raum und in der Baukultur*

Das Ziel wird in der Südvorstadt West verfolgt, indem die Investitionen in das Fernwärmennetz genutzt werden, um den Straßenraum attraktiv nutzbar für alle und zukunftsfähig im Sinne einer klimaangepassten und wassersensiblen Stadtgestaltung weiterzuentwickeln.

*Klimaneutralität 2040 und sichere Energie- und Wärmeversorgung*

Bis spätestens zum Jahr 2040 soll ein klimaneutrales Leipzig und somit der erforderliche Beitrag zur Einhaltung des globalen 1,5°C Ziels erreicht werden, um die Folgen des fortschreitenden Klimawandels zu mindern. Die Wärmewendeumsetzung mit den avisierten Maßnahmen stellt dafür einen Baustein dar.

*Technische Infrastruktur ausbauen, Daseinsvorsorge gewährleisten*

Der geplante Netzausbau durch einen kommunalen Energieversorger trägt dazu bei, Leipzig in der Energieversorgung krisenunabhängiger zu machen und gleichzeitig die Wärmeversorgung entsprechend dem Ziel der Klimaneutralität bis 2040 durch ein Angebot aus kommunaler Hand besser zu gestalten. Somit wird das Ziel, welches die Anpassung auf den Stand der Technik sowie die Resilienz ihrer Funktionalität gegen Störungen beinhaltet, berücksichtigt.

Die stadträumlichen Ziele des INSEK beschreiben zum einen die fachübergreifenden Schwerpunktgebiete und zum anderen die konkreten Ortsteilstrategien. Weisen die Ausbaugebiete eine Übereinstimmung mit den fachübergreifenden Schwerpunktgebieten auf bzw. decken sich die Ortsteilstrategien mit den Zielen des Fernwärmeausbaus, wird das Gebiet in diesem Kriterium höher bewertet.

Synergien, die der Fernwärmeausbau mit der Gestaltung des öffentlichen Raumes bildet, zu nutzen, sind ein essenzielles Leitprinzip des INSEK und sollen auch in der weiteren Umsetzung der Leitgedanke sein, der die Zusammenarbeit zwischen Stadtwerken und Stadt und deren gemeinsame Aktivitäten prägt. Dieses Vorgehen entspricht auch den stadträumlichen Zielen der Südvorstadt: Integrierte Entwicklung des Quartieres, mehr Grün im bestehenden Stadtraum sowie Verbindung von Straßenbaumaßnahmen mit einer Qualifizierung des öffentlichen Raums. Der Fernwärmeausbau im Pilotquartier Südvorstadt West trägt zu einer doppelten Innenentwicklung bei, da notwendige Maßnahmen der technischen Infrastruktur mit den blau-grünen Maßnahmen verbunden werden sollen.

Aus dem INSEK können weiterhin Wechselwirkungen abgeleitet werden, welche in den Fachkonzepten dargestellt sind. Im Fachkonzept Freiraum und Wohnen werden für die Südvorstadt die Hot Spots der nächtlichen Wärmebelastung, die Nutzung der Potenziale blau-grüner Infrastrukturen und der Abbau klimatischer Belastungen sowie von Defiziten in der Grünflächenversorgung aufgeführt. Das Fachkonzept Wohnen spricht sich für die Erhaltung der Qualitäten in diesem urbanen Gebiet aus. Im Fachkonzept nachhaltige Mobilität wird das Augenmerk auf die Förderung der Multimodalität gelegt. Dem Fernwärmeausbau wird im Fachkonzept Klimaschutz und technische Infrastruktur Bedeutung eingeräumt.

Die **Stadtclimaanalyse** stellt als Kriterium den Handlungsbedarf im Bereich des Stadtklimas auf Ebene der jeweiligen Straßen dar. Je mehr Handlungsbedarf besteht, desto höher wird das Gebiet bewertet. Die Stadtclimaanalyse zeigt für die Südvorstadt West, dass sich die Straßenbereiche größtenteils in einem ungünstigen, stadtklimatischen Zustand mit bereichsweisen Hitzeinseln befinden. Insgesamt besteht ein durchschnittlicher stadtklimatischer und lufthygienischer Handlungsbedarf im Vergleich zu den anderen fünf Fernwärmeausbaugebieten.

Der fortzuschreibende **Rahmenplan Mobilität** wird als Kriterium herangezogen, um Synergien in bereits priorisierten Straßenbaumaßnahmen in den Quartieren herauszustellen. Eine hohe Bewertung erfolgt bei Übereinstimmung des Ausbaugebietes mit den zukünftigen Maßnahmen. Der Abgleich mit dem Plangebiet zeigt keine Maßnahmen, die im Widerspruch zur Wärmewendeumsetzung stehen.

Die bereits vor Beginn der Arbeit des Stabes Wärmewendeumsetzung aufgearbeitete sog. **Investitionspotentialkarte** der L-Gruppe stellt eine weitere Priorisierungsgrundlage dar. Die Karte beinhaltet den Straßenzustand, die Baumanzahl je Straße, den Zustand der Trink- und Abwasserleitungen sowie der Gasleitungen und das Vorhandensein von Fernwärmestrassen. Sind in der Überlagerung der einzelnen Themenkarten eine Vielzahl an Defiziten oder

zukünftig zu erfolgenden Sanierungen vermerkt, erfolgt für das jeweilige Gebiet eine höhere Bewertung.

In der Südvorstadt West sind die Straßenzustände im Vergleich mit den fünf weiteren Ausbaugebieten mit dem höchsten Anteil an Straßen mit schlechten Zustandsnoten aufgezeigt (siehe Abb. 3). Einige Trink- und Abwasserleitungen sind mit einer unteren Bewertung eingestuft, welche zeigt, dass hier ein regulärer Austausch nach Betriebsjahren zukünftig zu erfolgen hat.

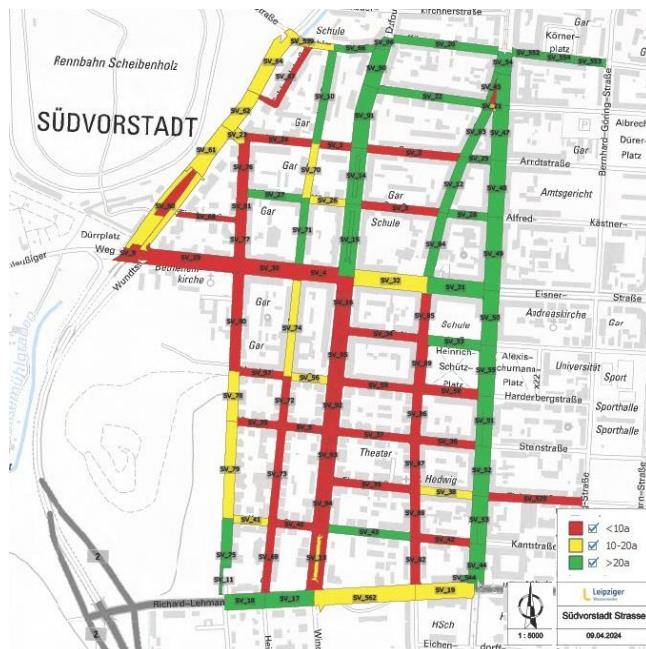


Abb. 3: Bewertung Handlungsbedarf Straßen Südvorstadt West

Quelle: LWW

Als weitere Kriterien für die Auswahl des Pilotquartiers aus den ersten sechs Fernwärmeausbaugebieten wurden unter dem Oberbegriff **Sonstiges** Abhängigkeiten, Risiken und Ausschlusskriterien mit anderen Maßnahmen sowie örtliche Gegebenheiten einbezogen. Bestehen Abhängigkeiten zu anderen Projekten oder umfangreiche Risiken wird das jeweilige Gebiet als ungeeignet für ein Pilotquartier eingeordnet. Im Pilotgebiet Südvorstadt West bestehen nach aktuellem Kenntnisstand keine wesentlichen Abhängigkeiten zu anderen Planungen und Projekten, welche einen größeren Planungsaufwand oder Risiken für den Fernwärmeausbau mit sich bringen. Weiterhin wird das in den Straßenquerschnitten homogene Quartier der Südvorstadt West bspw. höher bewertet, da hier eine Blaupause abgeleitet sowie auftretende Probleme erkannt und im Generellen diskutiert werden können.

Das Votum innerhalb der **L-Gruppe** umfasst als Kriterium den Aufwand bzw. die Schwierigkeit der Neuverlegung der Fernwärmetrassen, die netzhydraulische Bewertung, das Investitionsrisiko sowie die Wärmedichte und die Kundenstruktur inklusive eingegangener Nachfragen. Das Votum der L-Gruppe fällt für die Südvorstadt West als Ausbaugebiet positiv aus, da hier ein geringer Aufwand bei der Neuverlegung der Fernwärmetrasse besteht, eine günstige Netzhydraulik gegeben ist, das Investitionsrisiko als eher gering eingeschätzt wird, eine hohe Wärmedichte vorliegt und ein v. a. hohes Kundeninteresse besteht.

Das Kriterium **Aufgabenstellung** bewertet die Gebiete hinsichtlich Ihrer Eignung zur Erstellung einer "Blaupause" der Phase Null und des anschließenden Planungs- und Realisierungsprozesses. Prozesse, Planungs- und Arbeitsstrukturen sollen mit der Entwicklung und Anwendung im Pilotquartier für die weiteren Gebiete stetig optimiert werden.

Die Südvorstadt West ist aufgrund vorangestellter Kriterien als geeignet herausgestellt worden. Mit der mittleren Flächengröße, den geordneten, gründerzeitlichen Strukturen bzw. Straßenquerschnitten sowie einer hohen Anschlussquote stellt es eine gute Basis für ein Pilotprojekt mit Mustercharakter dar, um den Fernwärmeausbau im gesamten Stadtgebiet voranzutreiben, zusammen mit allen Stakeholdern Einigkeit herzustellen und bis 2038 abzuschließen.

Nachfolgende tabellarische Zusammenfassung stellt die Kriterien mit der jeweiligen Bewertung in den sechs Fernwärmeausbaugebieten<sup>1</sup> dar (siehe Tab. 1).

- 1 Geringe Übereinstimmung
- 2 Mittlere Übereinstimmung
- 3 Hohe Übereinstimmung

Ausbau-gebiet	INSEK 2030/ Leipzig Strategie 2035	Stadtklima-analyse und Luftqualität	Rahmen-plan Mobilität	Investitions-potential-karte	Abgleich Aufgabe	Sonstiges	L-Gruppe	Σ
St. Georg	1	1	2	1	1	2	1	9
Gohlis Süd	1	3	3	3	2	1	2	15
Wald-straßen-viertel	2	1	3	3	3	1	1	14
Neulindenau	2	1	2	2	1	1	2	11
Reudnitz	3	2	3	1	3	1	1	14
<b>Südvorstadt West</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>18</b>

Tab. 1: Bewertung der gekennzeichneten Fernwärmeausbaugebiete bzgl. Eignung als Pilotquartier

<sup>1</sup> Die Tabelle stellt keine Bearbeitungsreihenfolge der Gebiete dar, sondern dient der Herausstellung des Pilotquartiers. Im Zuge der Wärmewendeumsetzung werden alle Quartiere zeitnah bearbeitet und umgesetzt, um das Ziel der Wärmewende 2038 zu erreichen.

## Anwendung der Phase Null als interdisziplinäres Planungsinstrument für den oberirdischen Straßenraum

Im Pilotgebiet Südvorstadt West bündeln sich die komplexen Anforderungen an integrierte Baumaßnahmen, die von Anfang an, die Disziplinen aller Fachämter, der L-Gruppe und anderer Akteurinnen und Akteure benötigen. Um die Ziele der Stadt Leipzig besser koordinieren und realisieren zu können, müssen vorab Zielkonflikte identifiziert und diskutiert werden. Dazu braucht es ein Instrument, welches so früh wie möglich in die fachliche und interdisziplinäre Betrachtung des Planungsgebietes einsteigt, dabei Stadtratsbeschlüsse, Prüfaufträge und Beschwerden aus der Bürgerschaft zu Lärm- und Verkehrsbelastung im Quartier integriert. Mit der Phase Null wurden für das Pilotquartier in zwei intensiven Arbeitsphasen abgestimmte Ergebnisse in der Form von Leitzielen, Prämissen und Gestaltungssystematiken geschaffen, die für die weiterführenden technischen Planungsphasen verbindlich sind und so tragfähige Vorzugsvarianten garantieren. Im Austausch standen dabei das Stadtplanungsamt, das Amt für Stadtgrün und Gewässer, das Amt für Bauordnung und Denkmalpflege, das Amt für Wohnungsbau und Stadtneuerung, das Amt für Umweltschutz, das Mobilitäts- und Tiefbauamt, die Branddirektion sowie die LWW, die Netz Leipzig und die LVB.

Die Umsetzung im Pilotgebiet beinhaltet nicht nur die unterirdische Verlegung von Fernwärmeleitungen, die Koordination mit Bestandstrassen, sondern auch die Ermittlung und Ausgestaltung oberirdischer Bedarfe, die aus verschiedenen städtischen Zielen und den Wünschen der Bürgerinnen und Bürger heraus resultieren. Dazu zählen u. a. dezentrale Straßenoberflächenentwässerung, Beschattung durch Bäume (blau-grüne Infrastruktur) bis hin zu multimodalen Mobilitätsangeboten und mehr Qualität im öffentlichen Raum; kurz: die Beachtung der Ziele einer klimaresilienten Stadtentwicklung.

## Klassifizierung Straßenabschnitte hinsichtlich Anpassungsbedarf blau-grüner und mobilitätsgerechter Qualitäten

Die Attraktivität des öffentlichen Raumes im Pilotquartier Südvorstadt West ist als höchst differenziert zu bezeichnen. Einerseits konnten in den vergangenen Jahren Straßen – insbesondere nördlich der Kurt-Eisner-Straße – bereits grundhaft erneuert werden. Diese Maßnahmen, die mit Städtebaufördermitteln aus dem Sanierungsgebiet finanziert wurden, zeichnen sich durch eine grundhafte Ordnung des ruhenden Verkehrs, intakte Oberflächen und die Integration von Stadtgrün im Straßenraum aus. Andererseits gibt es zahlreiche Straßen, die keinerlei Stadtgrün, einen deutlichen Erneuerungsbedarf der Fahrbahn und teilweise auch der Fußwege aufweisen oder in denen im Rahmen des Stadtbauprogramms Baumpflanzungen im sogenannten „Zwickauer Modell“ umgesetzt wurden.

Grundlage für die Klassifizierung der Straßenabschnitte ist die Investitionspotentialkarte der L-Gruppe (siehe Anlage 1), die neben dem Leistungsbestand auch den Straßenzustand aller Straßen beinhaltet. Darüber hinaus ist für die Straßenabschnitte erfasst, wie diese mit Straßenbäumen ausgestattet sind und welches Potential diese für zusätzliche blau-grüne Infrastrukturen aufweisen. Um der Heterogenität der Straßen gerecht zu werden, wurden alle Straßen innerhalb des Pilotquartiers analysiert hinsichtlich

- der bestehenden Aufenthaltsqualität und
- der Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote (siehe Abb. 1).

Handlungsfeld		Aufenthaltsqualität öffentlicher Raum		
	erforderliche Strategie	Erhalt	Aufwertung Bestand	grundlegende Aufwertung
Verkehrsinfrastruktur und Mobilität	Erhalt			
	Aufwertung Bestand			
	grundlegende Neuordnung			
	Kategorie I	bestehende Qualitäten erhalten		
	Kategorie II	Qualitäten stärken		
	Kategorie III	grundlegende Aufwertung		

Abb. 1: Systematik zur Anpassung des öffentlichen Raums im Zuge der Fernwärmeerweiterung im Pilotquartier

Die Verschneidung der Ergebnisse lässt eine Kategorisierung der Straßen in drei Kategorien zu, aus denen für das weitere Verfahren unterschiedliche Strategien abgeleitet werden können (siehe Abb. 2).

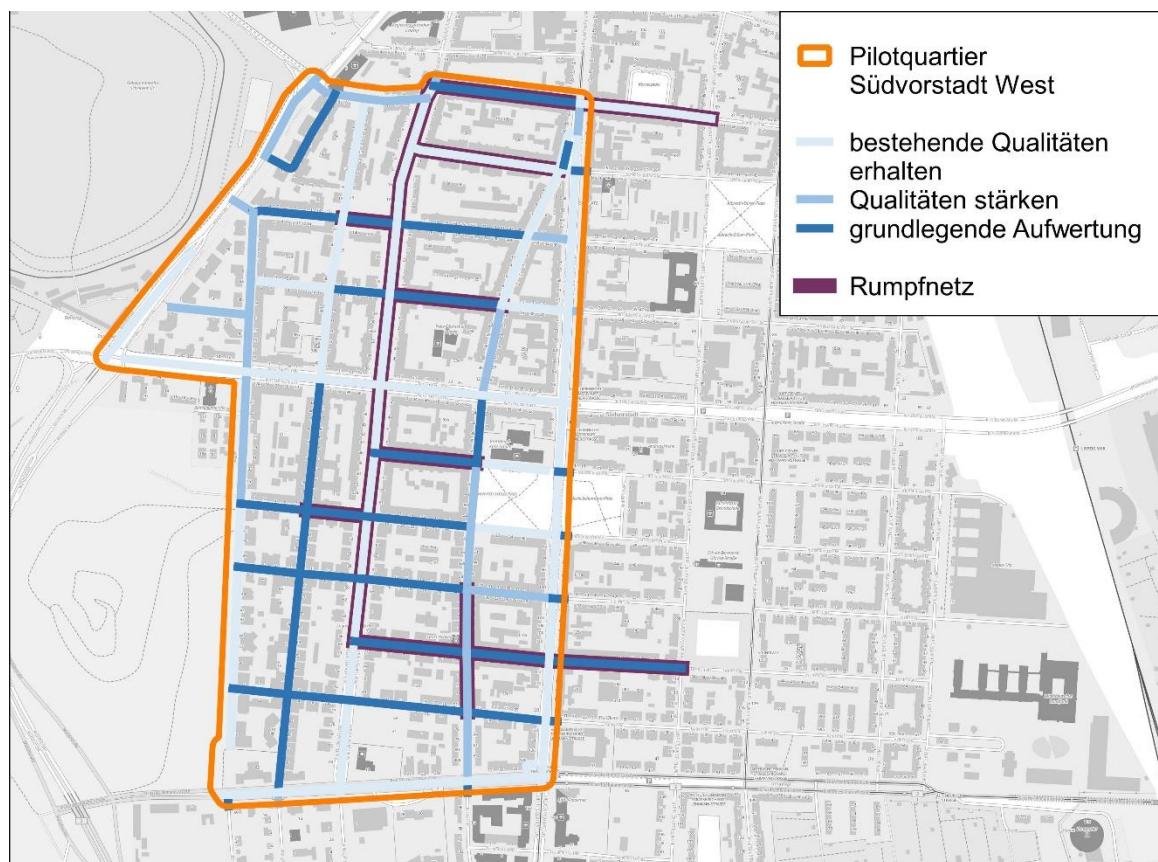


Abb. 2: Anpassungsbedarf blaug-rüner und mobilitätsgerechter Qualitäten an den öffentlichen Raum  
Quelle: Stadt Leipzig i.V.m. Netz Leipzig

Anmerkung: Die Gestaltung des oberirdischen Raums der Kurt-Eisner-Straße wird nicht im Rahmen dieser Planungen zum Fernwärmeausbau in der Südvorstadt West aufgegriffen. Ursächlich dafür sind die parallelen und sehr weitreichenden Planungen zur Südsehne. Die Gestaltung des öffentlichen Raums der Kurt-Eisner-Straße ist Bestandteil des Projektes Südsehne.

Straßen der Kategorie 1 zeigen allgemein ein bestehendes, teils hochwertiges Stadtgrün und eine hohe Aufenthaltsqualität. Die Verkehrsinfrastruktur zeigt keinen Sanierungs- oder

Instandsetzungsbedarf der Straßen und Wege. Zudem bestehen multimodale Angebote wie Radabstellanlagen. Im Zuge des Fernwärmeausbaus sollen diese bestehenden Qualitäten erhalten bleiben. Die Straßenräume werden mehrheitlich keine Überprägung erfahren. Bei der Erstellung des Masterplans zur geordneten städtebaulichen Entwicklung des Fernwärmeausbaus im Pilotquartier (siehe Anlage 3) erfahren diese Straßenabschnitte bis auf die Einordnung von Lade- und Lieferzonen und ggf. die Herstellung von Gehwegvorstreckungen im Bereich der Knoten keine weiteren Betrachtungen.

Straßen der Kategorie 2 weisen hinsichtlich der Attraktivität des öffentlichen Raums erste Qualitäten aus. Die Straßen weisen einen Sanierungs-/Instandsetzungsbedarf des Straßenbelags auf. Beispielhaft dafür steht die Kochstraßen südlich der Kurt-Eisner-Straße mit beidseitigen Baumpflanzungen.

Ebenso sind Straßen in gutem Zustand, aber mit geringer Aufenthaltsqualität der Kategorie 2 zuzuordnen. Im Rahmen des Fernwärmeausbaus sollen bestehende Qualitäten gestärkt werden, z.B. durch den Ausbau blau-grüner Infrastrukturen oder den Ausbau multimodaler Angebote.

Die Straßenzüge der Kategorie 3 legen aufgrund von fehlendem Stadtgrün, geringen Qualitäten des öffentlichen Raums, Defiziten in der Verkehrsinfrastruktur und fehlenden Angeboten für nachhaltige Mobilität eine grundlegende Aufwertung nahe, die ein umfangreiches, koordiniertes Bauen bedeuten würde.

Gemäß dieser defizitorientierten Systematik zeigt Abbildung 2 für das Pilotquartier die abgeleiteten Anpassungsbedarfe für den öffentlichen Raum. Straßen der Kategorie 2 und 3 werden im Zuge der Masterplanung zur geordneten städtebaulichen Entwicklung des Fernwärmeausbaus im Pilotquartier grundlegend betrachtet. Es besteht der Bedarf an einer Aufwertung der Straßenräume durch die Integration von blau-grünen Infrastrukturen (Straßenbäume, Tiefbeete, versickerungsoptimierte Parkstände etc.) und die Gestaltung des Mobilitätsraums (Deckensanierungen, Gehwegvorstreckungen, Lade- und Lieferzonen, Aufstellflächen, Radabstellanlagen, Mobilitätsstationen etc.).

## Vorstellung Rumpfnetz und geplante Erschließung des Pilotquartiers Südvorstadt West

Die ganzheitliche Erschließung des Pilotquartiers Südvorstadt West mit Fernwärme erfolgt ab dem Jahr 2025 in mehreren Stufen. Um die zur Versorgung erforderlichen Voraussetzung zu schaffen, ist die Errichtung eines Fernwärmevernetznetzes erforderlich (Rumpfnetz siehe Markierung in Abb. 2). Abgehend vom Rumpfnetz erfolgt die weitere Erschließung (zeitgleich oder zeitversetzt) des Verteilnetzes. Daraus ergeben sich folgende Ausbaustufen:

### Stufe 1 (Querungsbauwerke im Projektumgriff K.-Liebknecht-Str.) „vorgezogene Maßnahmen“

Im Rahmen der LVB-Gleisbaumaßnahme im Bereich der Karl-Liebknecht-Str. werden im Projektumgriff, unter Beachtung der Ziele der Wirtschaftlichkeit sowie der Minimierung von Bauzeiten und entsprechender Einschränkungen für Anwohnende und den Straßenverkehr 2025 folgende erste Fernwärme-Rumpfnetzmaßnahmen durchgeführt:

1. Errichtung einer Fernwärme-Straßenquerung in der Körnerstraße. im Zuge der LVB-Maßnahme in der Karl-Liebknecht-Str. (inklusive Strom, Telekommunikation (TK) und Trinkwasser)

2. Errichtung einer Fernwärme-Straßenquerung in der Fichtestraße im Zuge der LVB-Maßnahme in der Karl-Liebknecht-Str. (inkl. Strom und TK)

#### Stufe 2 (Errichtung Transportnetz / Rumpfnetz)

Das sogenannte Rumpfnetz ist als Fernwärmevernetzung das Rückgrat der Fernwärmeerschließung im Pilotquartier (siehe Abb. 3). Folgende Maßnahmen sind dazu erforderlich:

1. Errichtung von Netzabzweigen am Fernwärme-Bestandsnetz in der Bernhard-Göring-Str. (Höhe Körnerstr. und Fichtestraße)
2. Errichtung von Fernwärmestrassen in der Körnerstraße, Fichtestraße und August-Bebel-Str. (gegebenenfalls inklusive Strom und TK) als Ringschluss
3. Errichtung von Abzweigungen im Rahmen des Rumpfnetzes in vorgegebene Seitenstraßen (Schenkendorfstraße, westliche Arndtstraße, östliche Alfred-Kästner-Straße, südliche Scharnhorststraße, westliche Hardenbergstraße und Teile der Kochstraße)

Verbindliche Aussagen über die zeitliche Realisierung dieser Baumaßnahmen können mit dem aktuellen Planungsstand noch nicht getroffen werden.

#### Stufe 3 (Erweiterung Verteilnetz bis Vollerschließung)

Gleichzeitig oder auch zeitlich versetzt, erfolgt die Errichtung von Fernwärmestrassen abgehend vom Rumpfnetz zur Erschließung aller Straßenzüge. Mit der sukzessiven Erschließung aller Straßenzüge wird flächendeckend den Eigentümerinnen und Eigentümern der Gebäude ein Anschluss an das Fernwärmennetz ermöglicht. In Abbildung 3 sind diese Straßenzüge subsumiert in den Bauabschnitten 2 und 4 (rot bzw. blau umrandeter Bereich).

Die zeitliche Einordnung dieser Baumaßnahmen wird im gemeinsamen Soll-Prozess aus den Ausbauszenarien abgeleitet und steht in Verbindung zu mehreren Faktoren. Dazu zählen die Erarbeitung der planerischen Grundlagen insbesondere hinsichtlich der Qualifizierung des öffentlichen Raumes genauso wie Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen der Netz Leipzig GmbH, die sich u. a. an der vertraglichen Bindung von Kundinnen und Kunden orientiert.

Anlage 2 - Grundlagen für den Planungsprozess des oberirdischen Straßenraums und Maßnahmen der L-Gruppe

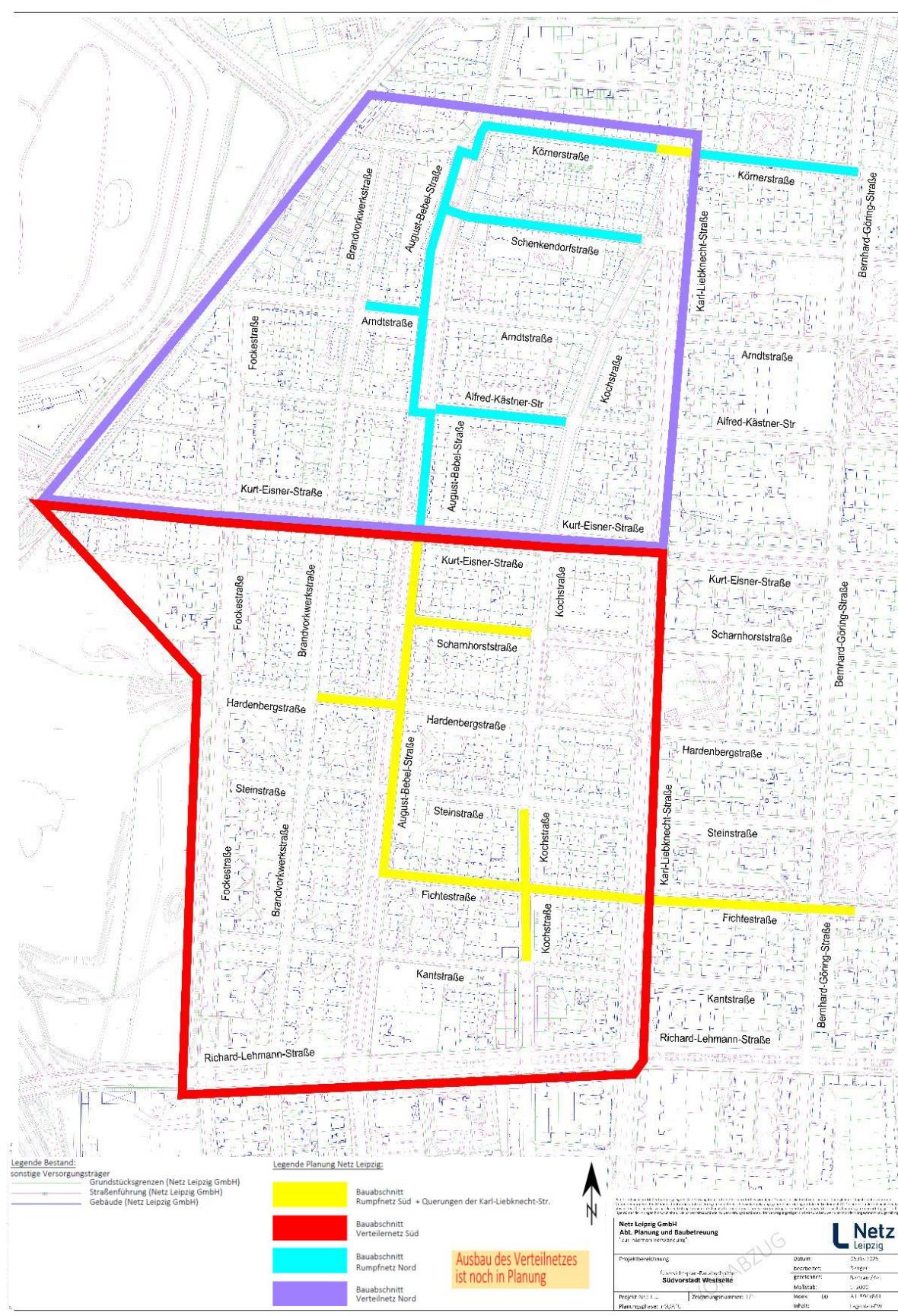


Abb. 3: Lage des Rumpfnetzes (rot dargestellt) zur Erschließung des Pilotquartiers Südvorstadt West  
Quelle: Netz Leipzig

## Herleitung einer ersten Kostennote

Zur Ermittlung einer ersten Kostennote für die anstehenden oberirdischen Bauleistungen im öffentlichen Raum (Maßnahmen der Stadt Leipzig) wurden auf Basis der Erkenntnisse aus der Bestandserfassung alle Straßenräume, in denen Handlungsbedarf hinsichtlich der Oberfläche und Ausstattung bezüglich blau-grüner Bausteine erfasst. Grundlage dafür ist die Investitionspotentialkarte der L-Gruppe. Im ersten Schritt wurde für die Ermittlung einer ersten Kostennote noch keine differenziertere Unterteilung der Straßenräume der Kategorie 2 und 3 unternommen. Ursächlich hierfür sind u.a. die noch nicht vorliegende Kostenermittlung für zukünftige blau-grüne Bausteine und weitere noch fehlende Grundlagen wie z.B. Vereinbarungen zur Kostenteilung bei der Leitungsumverlegung.

Gemäß den aufgezeigten Stufen im Abschnitt "Vorstellung Rumpfnetz und geplante Erschließung des Pilotquartiers" und unter Beachtung der Ausführungen zur Kategorisierung der Straßen hinsichtlich der Gestaltungsbedarfe gehen die Straßenabschnitte der Kategorie 1 aus der finanziellen Betrachtung "von Hauskante zu Hauskante" nicht in die Berechnung der Kostennote ein. Dazu zählen zum Beispiel die August-Bebel-Straße, aber auch die im Rahmen der Sanierungsmaßnahme "Innerer Süden" sanierten Straßenabschnitte nördlich der Kurt-Eisner-Straße. Die Eingriffe in diesen Straßen wurden bei der Ermittlung der ersten Kostennote komplett den Medienträgern zugeordnet.

Auf Basis dieses Herangehens wurde im nächsten Schritt die Fläche aller in Kategorie 2 und 3 befindlichen Straßenabschnitte überschlägig ermittelt. Im weiteren Planungsverfahren sind die anfallenden Leistungen nach Mitbaukosten zu differenzieren.

Die ermittelten Flächen wurden mit 400€/m<sup>2</sup> netto (476€/m<sup>2</sup> brutto) inkl. blau-grünen Bausteinen multipliziert. Der Ansatz einer Mischkalkulation war zu wählen, da zum aktuellen Zeitpunkt weder die Kosten für die blau-grünen Bausteine vorliegen noch die tatsächlichen Straßenzustände jenseits der Deckschicht fachlich ermittelt sind. Beides kann erst im weiteren Planungsprozess vertieft werden.

Rein rechnerisch ergeben sich als erste Kostennote für den Quartiersumbau oberirdisch 42,2 Mio. €. Bei der Annahme, dass 20% der Nettobaukosten zuzüglich Nebenkosten für Planungsleistungen sowie bauvorbereitenden Leistungen (Baugrundgutachten, Vermessungsleistungen, etc.) mindestens gerechnet werden muss, ergeben sich somit rund 8,5 Mio. € für die planungs- und bauvorbereitenden Leistungen (siehe Abb. 4).

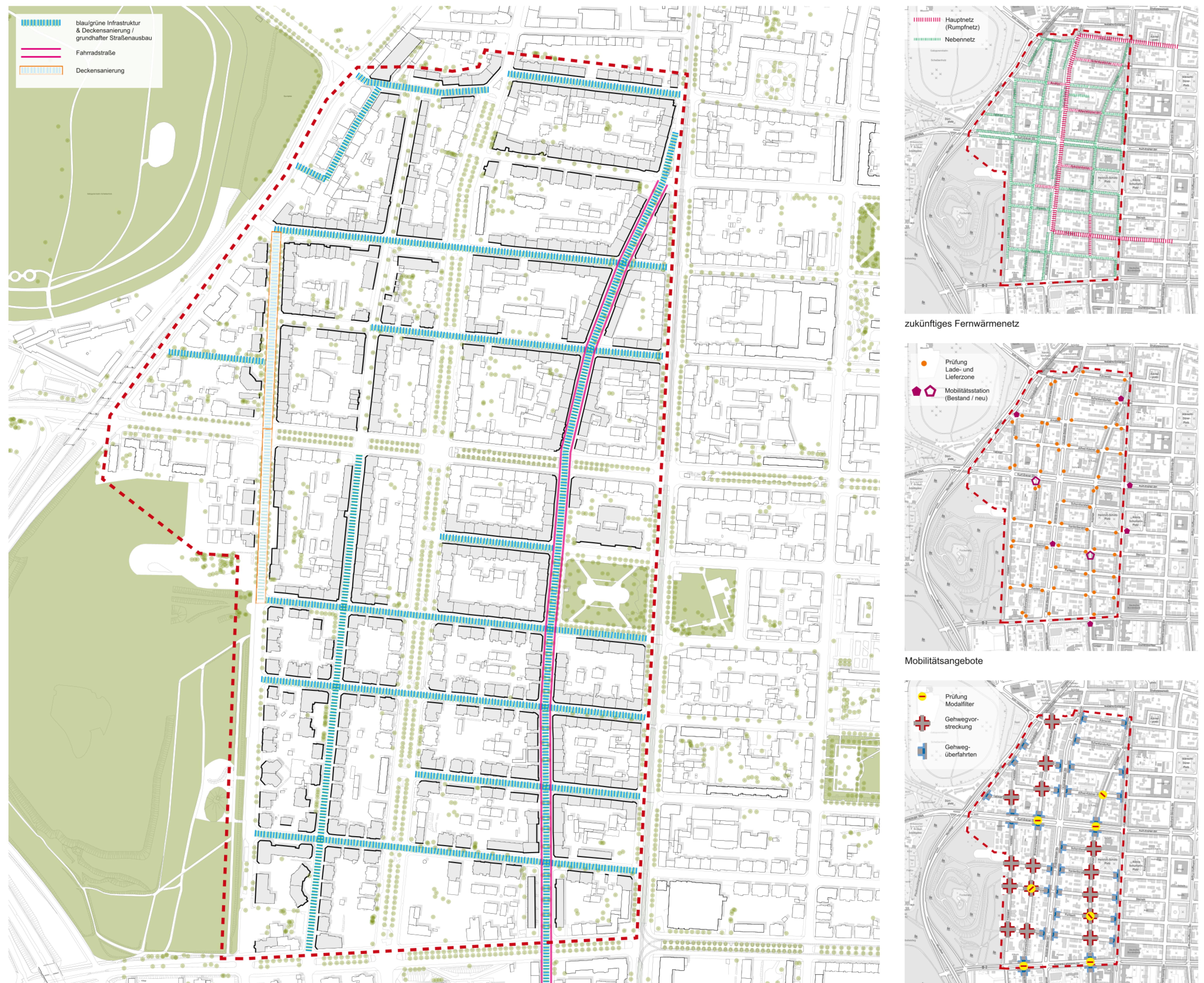
Die Kostennote kann aufgrund der dargestellten Unklarheiten lediglich als erster Richrahmen dienen. Die Kostennote hat den Stand Mai 2025 und keine künftige Baupreisentwicklung.

Anlage 2 - Grundlagen für den Planungsprozess des oberirdischen Straßenraums und Maßnahmen der L-Gruppe

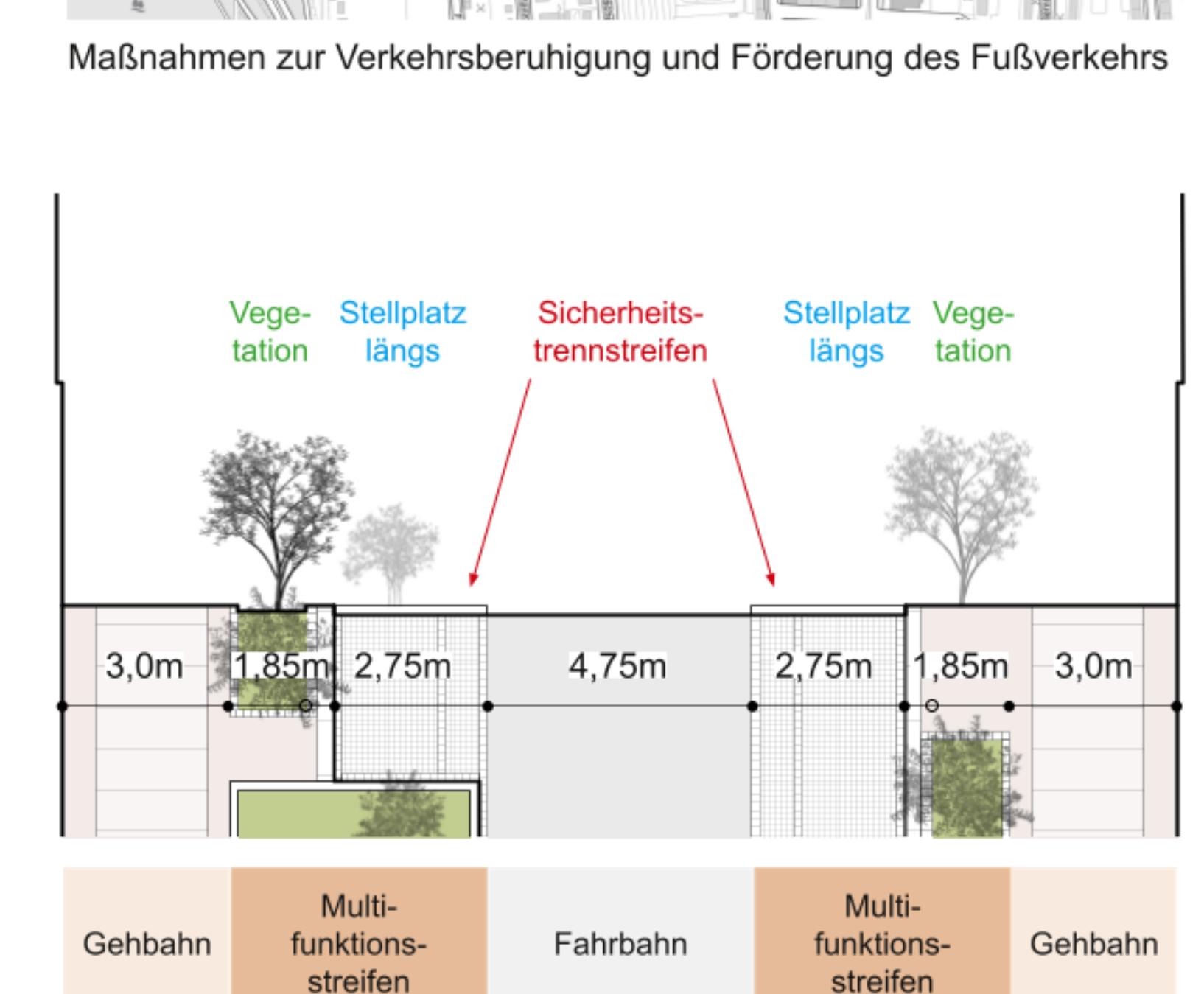
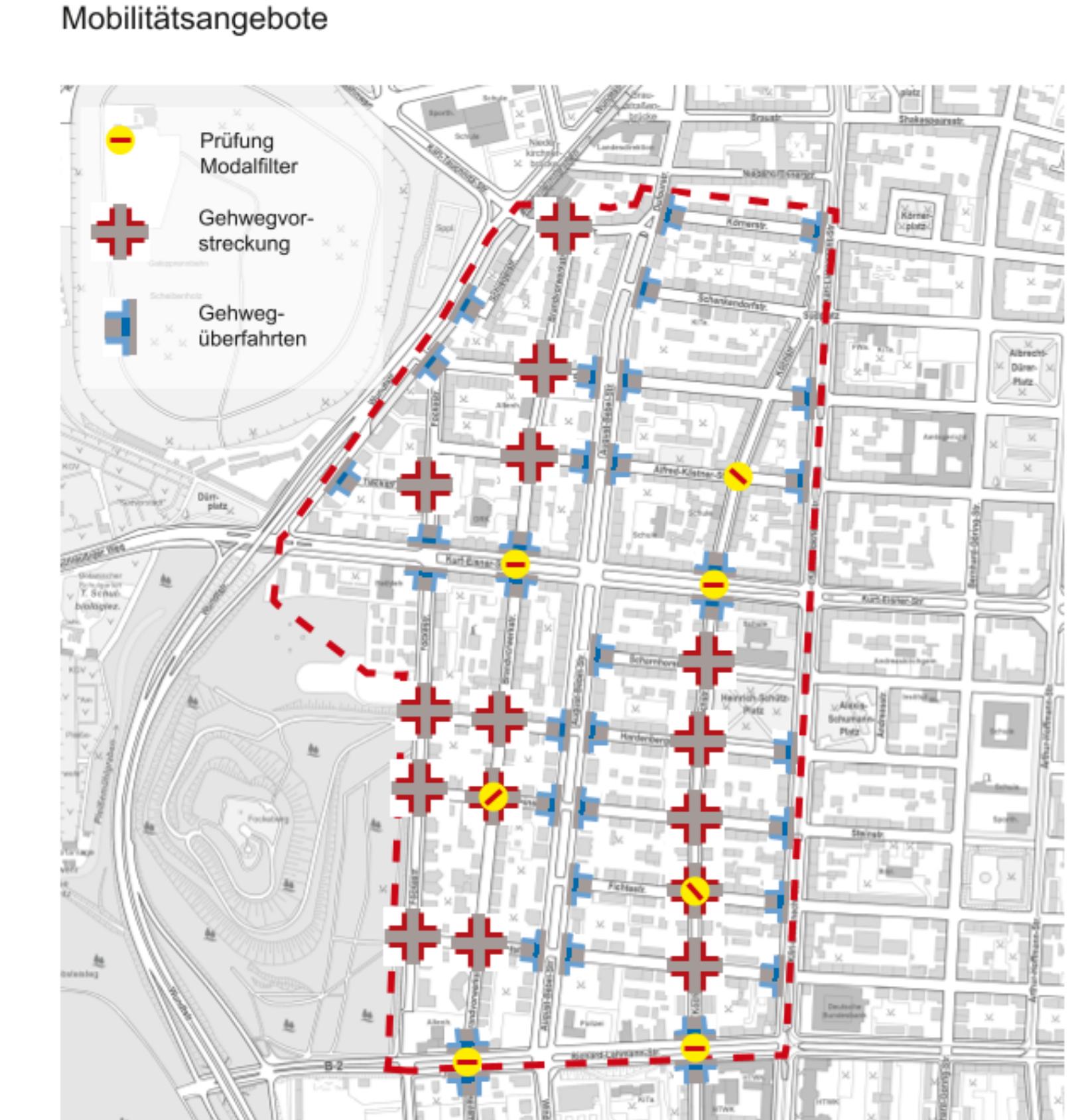
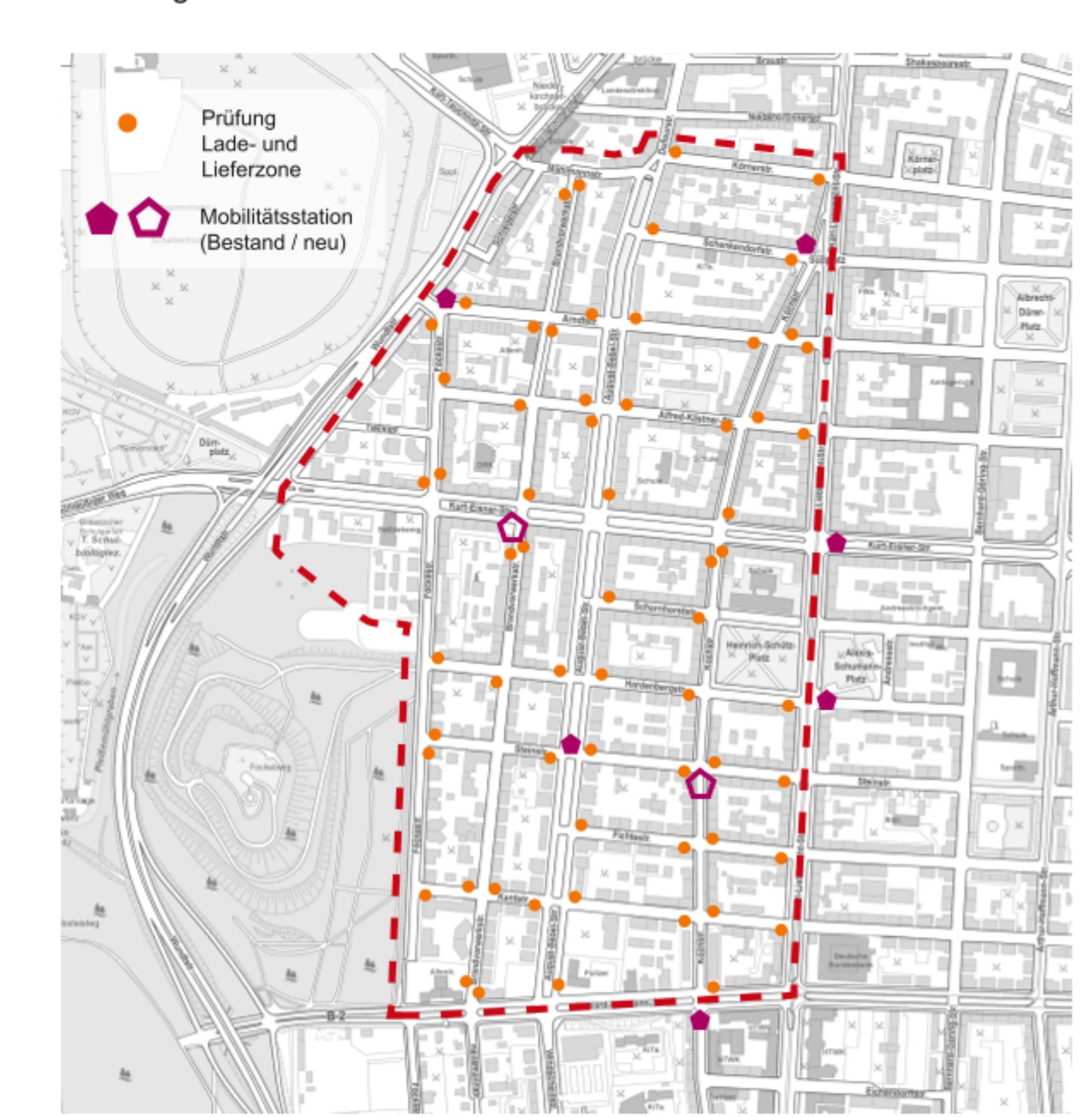
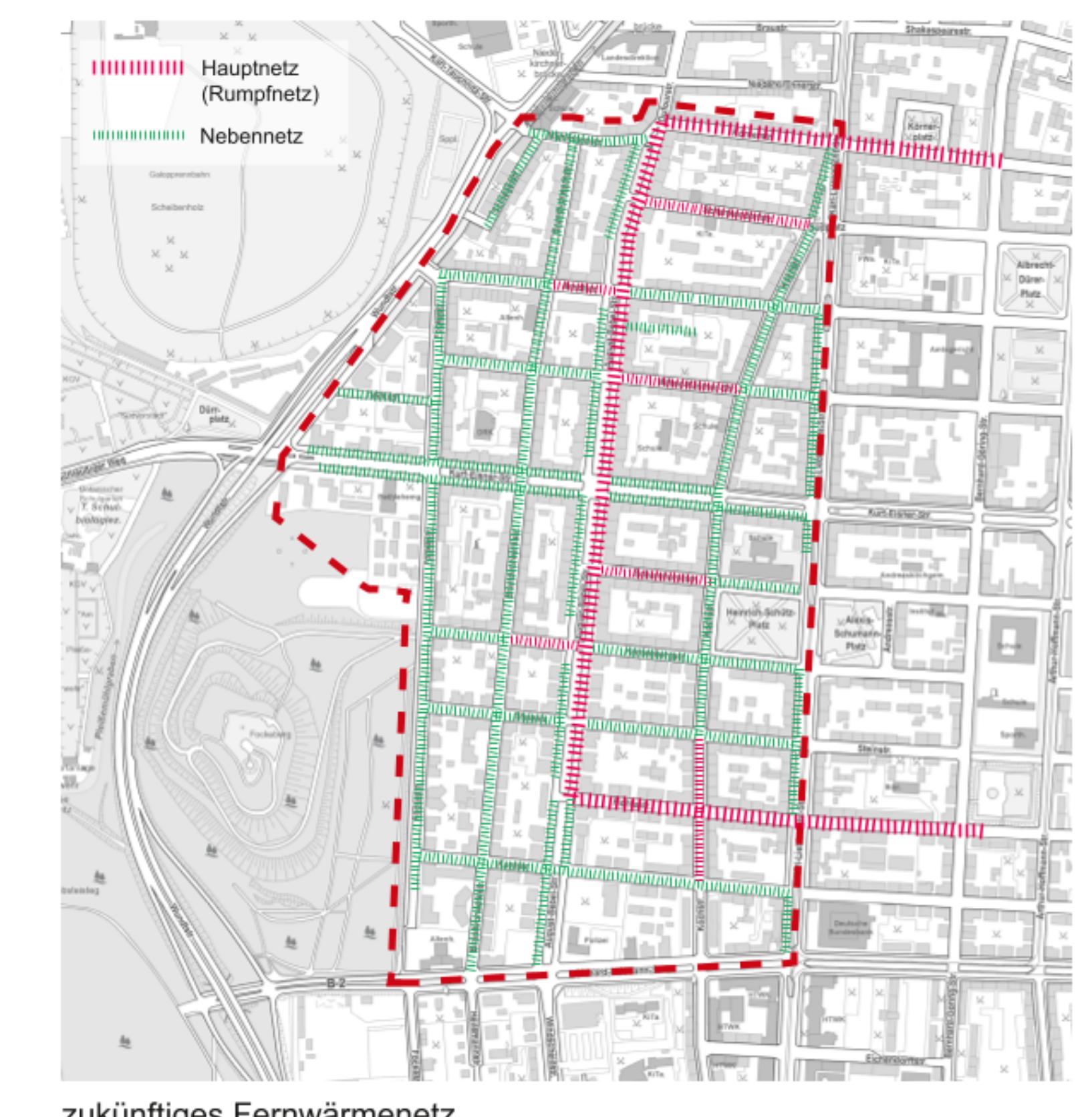
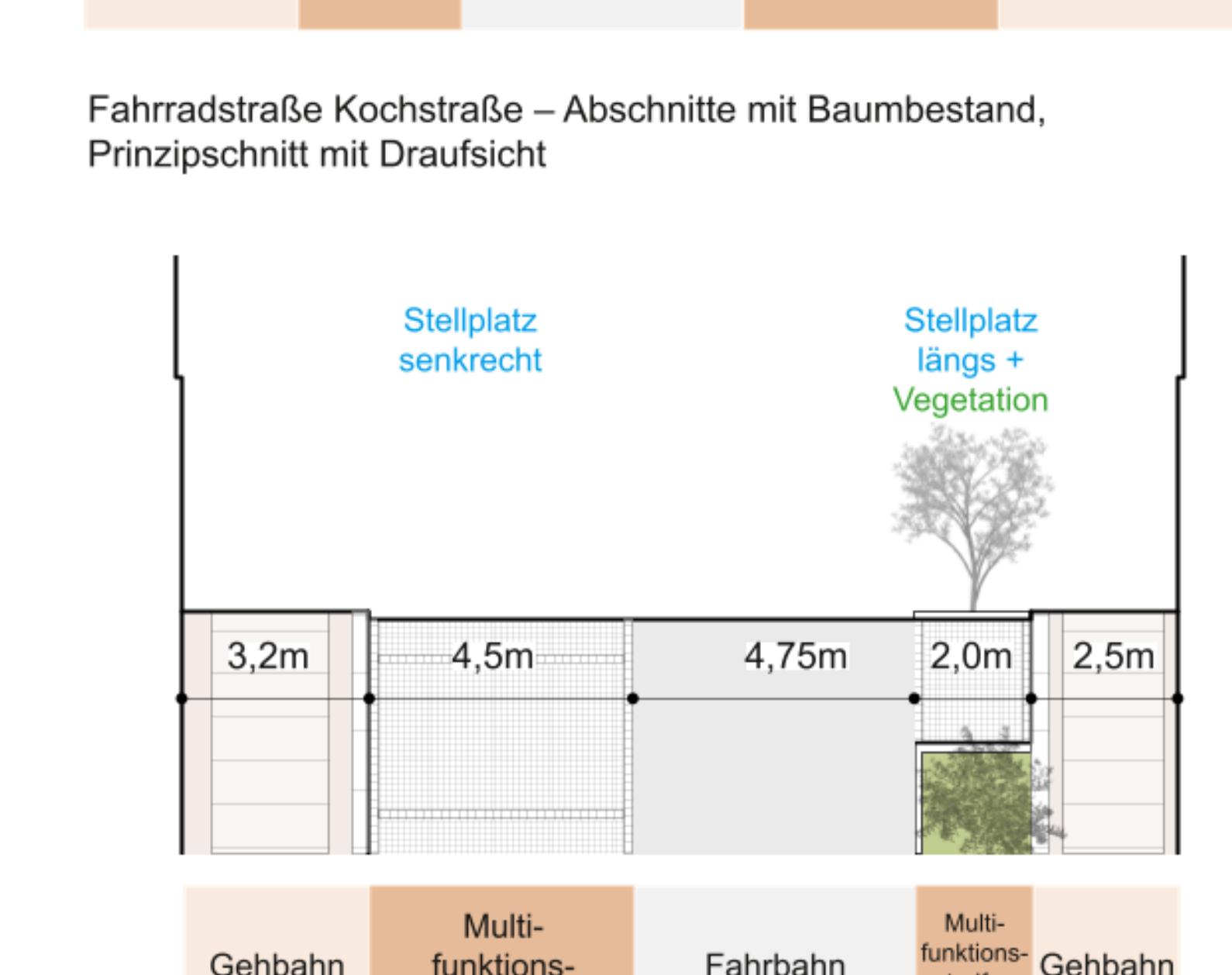
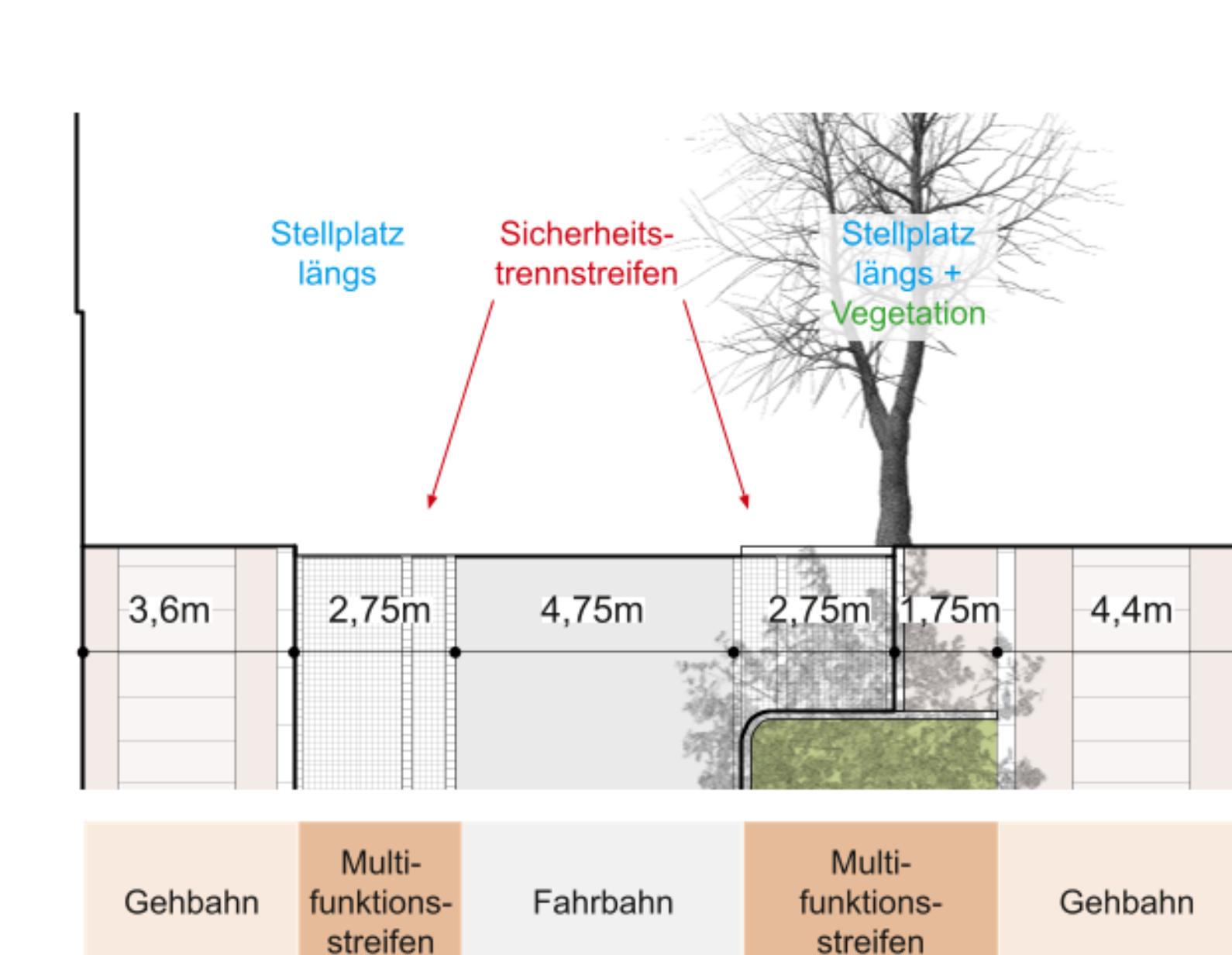
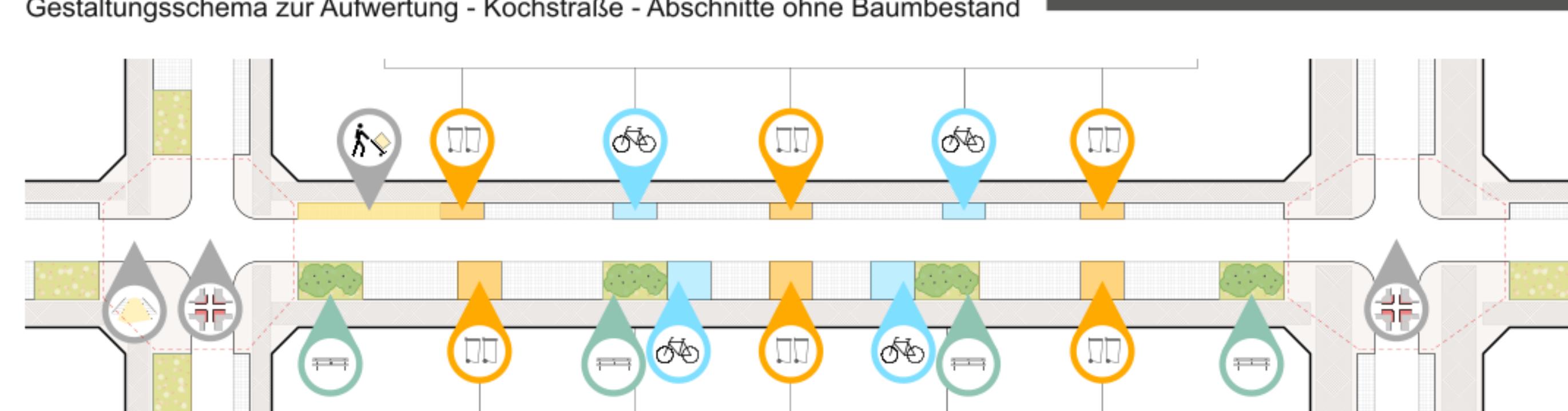
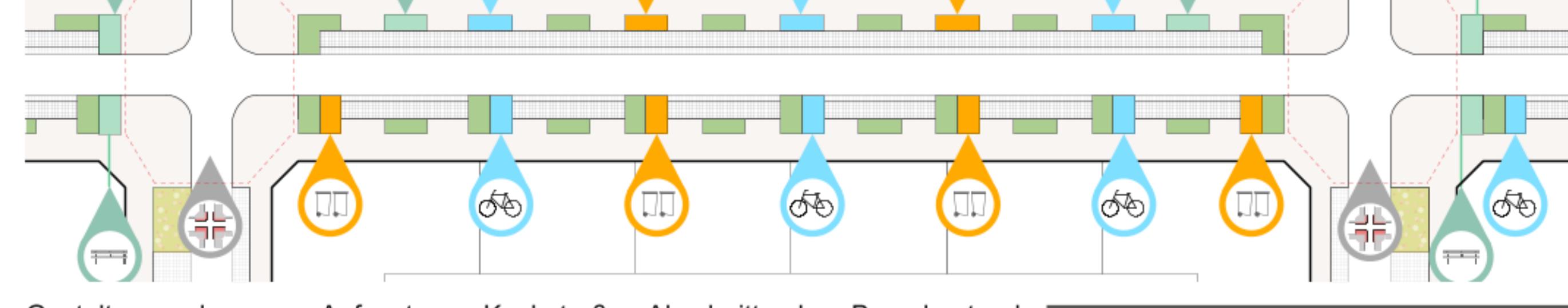
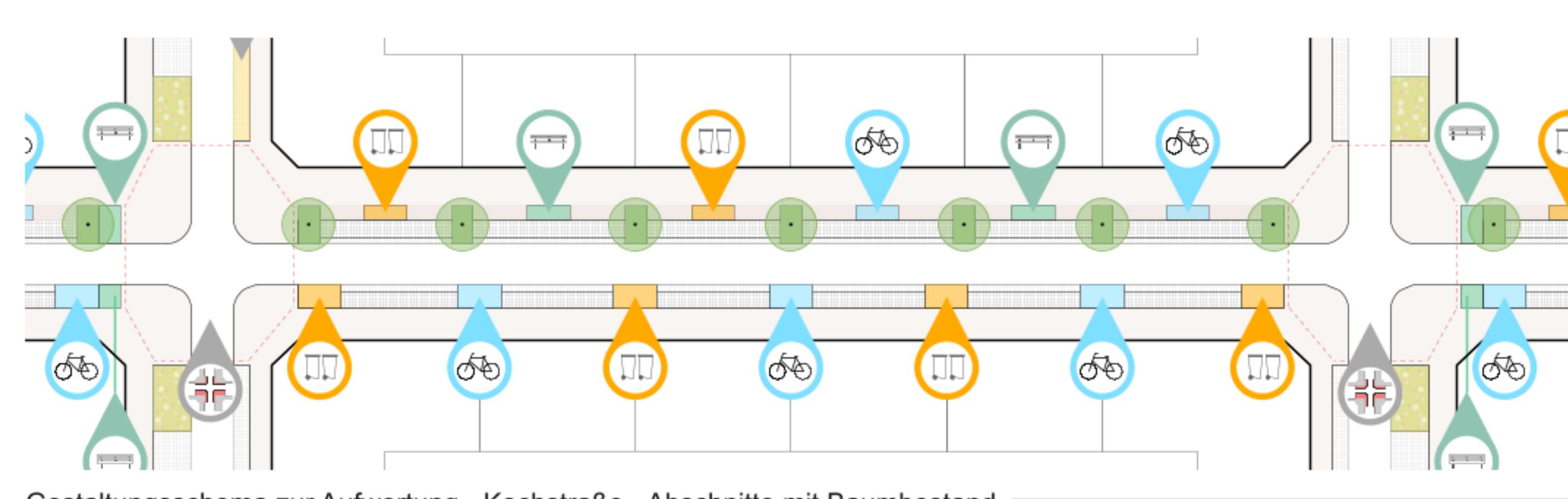
<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>	<b>Länge in m</b>	<b>Fläche in m<sup>2</sup> (Straßenbreite gemittelt)</b>	<b>Kostennote Baukosten 476 €/m<sup>2</sup></b>
<b>1. BA - südl. Rumpfnetz</b>					
Fichtestr.	Karl-Liebknecht-Str.	August-Bebel-Str.	336	4795	
Hardenbergstr.	August-Bebel-Str.	Brandvorwerkstr.	105	1341	
Kochstr.	Steinstr.	Kantstr.	210	4297	
Scharnhorstr.	Kochstr.	August-Bebel-Str.	176	2555	
			<b>827</b>	<b>12.988</b>	<b>6.182.288 €</b>
<b>2.BA - Verteilernetz Süd</b>					
Brandvorwerkstr.	Kurt-Eißner-Str.	Richard-Lehmann-Str.	713	11466	
Fockestr.	Kurt-Eißner-Str.	Hardenbergstr.	226	4819	
Hardenbergstr.	Kochstr.	August-Bebel-Str.	178	2577	
Hardenbergstr.	Brandvorwerkstr.	Fockestr.	114	1615	
Kantstr.	Karl-Liebknecht-Str.	Fockestr.	540	7559	
Kochstr.	Kurt-Eißner-Str.	Steinstr.	334	6777	
Kochstr.	Kantstr.	Richard-Lehmann-Str.	118	2053	
Steinstr.	Karl-Liebknecht-Str.	Fockestr.	543	7531	
			<b>2.767</b>	<b>44.397</b>	<b>21.132.972 €</b>
<b>3.BA - Rumpfnetz Nord</b>					
Alfred-Kästner-Str.	Kochstr.	August-Bebel-Str.	193	2830	
Arndtstr.	August-Bebel-Str.	Brandvorwerkstr.	93	1157	
Körnerstr.	August-Bebel-Str.	Karl-Liebknecht-Str.	253	3887	
			<b>539</b>	<b>7.874</b>	<b>3.748.024 €</b>
<b>4.BA - Verteilnetz Nord</b>					
Alfred-Kästner-Str.	August-Bebel-Str.	Brandvorwerkstr.	103	1327	
Arndtstr.	Karl-Liebknecht-Str.	August-Bebel-Str.	301	4174	
Arndtstr.	Brandvorwerkstr.	Wundtstr.	165	3242	
Fockestr.	Arndtstr.	Kurt-Eißner-Str.	273	5622	
Kochstr.	Kurt-Eißner-Str.	Alfred-Kästner-Straße	158	2834	
Mahlmannstr.	August-Bebel-Str.	Wundtstr.	202	2475	
Schlegelstr.	Wundtstraße	Mahlmannstraße	198	2158	
Tieckstr.			134	1397	
			<b>1.534</b>	<b>23.229</b>	<b>11.057.004 €</b>
<b>Ansatz: Kosten grundhafter Ausbau Straße mit blaugrüner Infrastruktur ohne Kostenteiler und Leitungsumverlegung</b>					
			<b>5.667</b>	<b>88.488</b>	<b>42.120.288 €</b>
<b>20% Planungskosten inkl. 4% NK sowie Gutachten, Vermessungen etc.</b>					
					<b>8.424.058 €</b>

Abb. 4: rechnerische Herleitung der Kostennote über die Fläche

# Pilotquartier Südvorstadt West - Masterplan zur geordneten städtebaulichen Entwicklung im Zuge des Fernwärmeausbaus



Pilotquartier mit aufzuwertenden Straßen



# PILOTQUARTIER SÜDVORSTADT WEST

## MASTERPLAN ZUR GEORDNETEN STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNG IM ZUGE DES FERNWÄRMEAUSBAUS

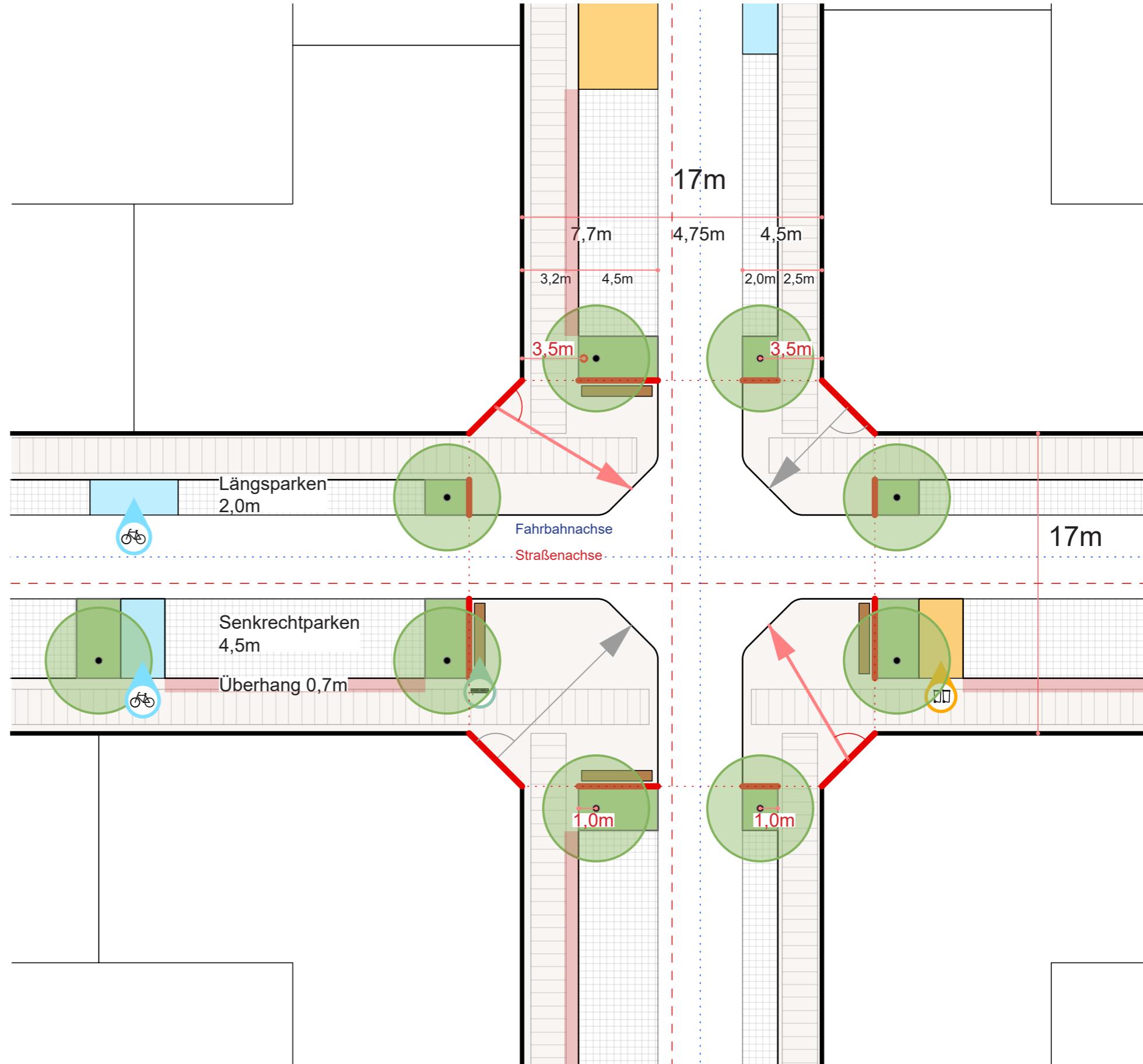
### Gestaltungsregeln für Kreuzungsbereiche

#### KREUZUNGSBEREICH

- Straßenprofil : 17m
- Fahrbahnbreite : 4,75m
- Senkrecht- (4,5m) und Längsparken (2m)
- Baumscheiben und Parkstreifen beginnen außerhalb des Kreuzungsbereichs
- Bänke stehen im Kreuzungsbereich

#### BAUMSTANDORTE

- möglichst symmetrisch
- Überhang (0,7m) erzeugt asymmetrische Gehwege (3,2m/2,5m).
- Bäume auf der Straßenseite mit senkrecht-parkenden Fahrzeugen sollten 1m von Baumscheibenrand positioniert werden (leicht asymmetrische Bauposition bezogen auf Fassaden)



## Planungsaufgaben zur integrierten Wärmewendeumsetzung für das Pilotquartier Leipzig Südvorstadt-West

### Inhalt

Ziele.....	1
Gestaltungssystematik.....	2
Planungsaufgaben mit Bezug zum Gesamtquartier .....	4
Planungsaufgaben für Straßen ohne Phase Null .....	8
Planungsaufgaben für Straßen mit Phase-Null-Vorbetrachtung .....	10

### Ziele

Die Quartiersentwicklungsgesellschaft ist verantwortlich für die integrierte Planung und den Bau des öffentlichen Raumes sowie der erforderlichen unterirdischen Infrastruktur.

Die L-Gruppe wird in den kommenden Jahren auf Grundlage des Rahmenplans zum Kommunalen Wärmeplan in dem Gebiet Südvorstadt West Fernwärmeleitungen verlegen. Die Wasserwerke werden in einigen Straßenabschnitten ebenfalls Leitungsbau durchführen. Diese umfangreichen Arbeiten an der technischen Infrastruktur sollen begleitet werden durch die Anpassung einzelner Straßenräume an Klimawandelfolgen und die Mobilitätswende. Die vorgesehenen Maßnahmen sind in dem Masterplan zur geordneten städtebaulichen Entwicklung im Zuge des Fernwärmeausbaus dargestellt.



Umgriff des Pilotgebietes Südvorstadt West

Mit der Aufwertung des öffentlichen Straßenraums im Pilotquartier der Wärmewendeumsetzung Südvorstadt West werden folgende Ziele verfolgt:

- Einordnung von Multifunktionsstreifen
  - o Versorgung mit blau-grüner Infrastruktur gemäß Baukastensystem (z. B. Pflanzbeete, Bäume, Schwammstadtkörper)
  - o Erhöhung des Straßenbaumbestandes
  - o Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Seitenraum der Straße
  - o Einordnung von Mobilitätsstationen gemäß MaaS-Konzept
  - o Einordnung von Lade- und Lieferzonen für den Wirtschaftsverkehr
  - o Schaffung von Radabstellanlagen
  - o Schaffung von Abstellflächen für Abfallbehälter am Abholtag
- Ergänzung von fehlenden Gehwegvorstreckungen
- Herstellung von Gehwegüberfahrten an Kontenpunkten zwischen Hauptstraßen und Anliegerstraßen
- Reduktion der Abflussmengen der Straßenoberflächenentwässerung
- Umgestaltung der Kochstraße zur Fahrradstraße
- Einordnung von Gehwegüberfahrten am Übergang vom Hauptnetz auf das Nebennetz
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Quartier
- Organisation des ruhenden Verkehrs
- Deckensanierung der Fahrbahnen und Gehwege in ausgewiesenen Bereichen/Straßenabschnitten
- Aufteilung des Straßenraumes unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes

### 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. Die Straßenraumaufteilung ist nach folgenden Gestaltungsregeln zu entwickeln, damit sich die Aufwertungsmaßnahmen in die gründerzeitliche Stadtstruktur einfügen und die Kontinuität der Gestaltung gewährleistet wird.

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 Multifunktionsstreifen<sup>1</sup> 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 15 m 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, sie soll eine Minimalfläche von 6 m<sup>2</sup> haben und mindestens 2 m breit sein, das heißt 1 m Mindestabstand von der Baumachse zu befestigten Flächen.
10. Jede Baumscheibe ist im Wechsel mit einer Fläche für Fahrradanlehnbügel und einem Leerungsstandort für Mülltonnen 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 Granitkrustenplatten und das Großpflaster der Stellplatzflächen sind gem. Stadtvorgaben möglich.

**Hinweis**

Die folgenden Leistungstabellen beschreiben keine Steuerungs- und Koordinierungsleistungen, sofern sie nicht Bestandteil der HOAI-Leistungsbilder sind.

---

<sup>1</sup> In dem neuen, in die RAST aufzunehmenden Gestaltungselement können beispielsweise Baumreihen und Begrünungen, Elemente für die Niederschlagswasserbewirtschaftung, Aufenthaltsbereiche (inklusive Bänke), Fahrradabstellanlagen, (Kap-)Haltestellen, Elektro-Ladeeinrichtungen und notwendige Parkstände für Kfz (inklusive Sicherheitstrennstreifen) etc. realisiert werden. Anstelle des konventionellen undifferenzierten Parkens im Seitenraum (z.B. am Fahrbahnrand) können so notwendige Flächen für Parken, Liefern, Andienung etc. im Multifunktionsstreifen im Wechsel mit anderen Nutzungen angeordnet werden.

Der Umfang an Steuerungs- und Koordinierungsleistungen ist im Rahmen der Gesamtprozessbeschreibung zu klären.

## Planungsaufgaben mit Bezug zum Gesamtquartier

Pos.	Leistung
------	----------

1	<b>Beschaffung und Aktualisierung von Plangrundlagen</b>
---	--

Einholen aller notwendigen Planungsgrundlagen, die zur Bearbeitung der nachfolgenden Aufgaben notwendig sind, z.B..

- Entwurfsvermessung
- Bodengutachten, Kampfmittelabfrage
- Leitungsbestand und Leitungsbedarfe
- Aktualisierung der Bedarfe aus dem Masterplan
- etc.

2	<b>Übergreifende Planungsaufgaben zur Einordnung blau-grüner Infrastruktur</b>
---	--

*Ziel:*

*Reduzierung der SOE-Abflussmengen und Annäherung an den natürlichen Wasserhaushalt im Sinne des WHG durch die Errichtung dezentraler Versickerungsanlagen einschließlich der Prüfung der Errichtung von größeren Anlagen bzw. Direkteinleitung in vorhandene Vorfluter und der Ableitung an den Tiefpunkt; Erhöhung der Evapotranspiration durch Errichtung von Anlagen zur Verdunstung von Niederschlagswasser und Erhöhung des Überschirmungsgrades der Straßenabschnitte zur Minderung von Überhitzung*

*Folglich sind Wasserelemente und Maßnahmen des Regenwasser-managements, die auf die Herstellung des natürlichen Wasserkreislaufs vor Ort mit naturbasierten Lösungen abzielen, einzuplanen. Es wird angestrebt, den Anteil unversiegelter und teilversiegelter Flächen zu erhöhen.*

2.1	<b>Machbarkeitsprüfung zur Einordnung blau-grüner Infrastruktur</b>
-----	---

Durchführung der frühzeitigen, mit der L-Gruppe verschnittenen Leitungskoordinierung zur Klärung und vor Beauftragung davon abhängiger Fachplanungen:

- Verkehrsanlagenplanung
- technische Ausrüstung
- fortlaufendes Kostencontrolling
- Erwartungsmanagement gegenüber der Öffentlichkeit.

Prüfziel ist die Feststellung, ob im unterirdischen Bauraum Platz für blau-grüne Elemente ist, bzw. welche Maßnahmen zur Herstellung von Standorten der blau-grünen Infrastruktur (hier insb. Straßenbäume) notwendig sind. Bei der Machbarkeitsuntersuchung

Pos.	Leistung
	<p>sind die Erkenntnisse aus der Studie „Grundlegende Musterlösungen für die konstruktive Ausgestaltung von Kreuzungen/Näherungen von leitungsgebundener Infrastruktur im Bereich von blau-grünen Infrastrukturstreifen“ (Auftraggeber Stadt Leipzig und LWW) sowie die Standards der Stadt Leipzig für die Planung und Ausschreibung von Straßenbegleitgrün (Stadt Leipzig, Amt für Stadtgrün und Gewässer) und die Ergebnisse der Stadtklimaanalyse zu berücksichtigen. Für Leitungsumverlegungen ist im Durchschnitt eine Kostenobergrenze von 15 T€ pro Straßenbaum bzw. pro blau-grünem Element im Mittel zu berücksichtigen. Arbeitsgrundlage ist die Investitionspotentialkarte und die Zuarbeit der L-Gruppe zu Nennweiten und Dimensionierung des gesamten Fernwärmennetzes.</p>
2.2	<p><b>Standortsuche und Machbarkeitsprüfung zentraler Versickerungsbereiche</b></p> <p>Sondierung des städtischen Eigentums an Grün- und Verkehrsflächen im Umgriff des Ausbauquartiers, Ermittlung von potenziellen Bereichen, in denen Versickerung von Niederschlagswasser zentral im Gebiet plausibel erscheint, vertiefende Machbarkeitsuntersuchung der priorisierten Potenzialflächen, z. B. hinsichtlich topografischer Eignung, hydrologischer Randbedingungen, wie der Versickerungsfähigkeit des Bodens, Bemessungsgrundwasserspiegel, Verfügbarkeit des unterirdischen Bauraums, Altlastensituation, Vorklären der Genehmigungsfähigkeit mit den zuständigen Behörden, ggf. Erarbeiten von Entscheidungsvorlage etc.</p>
2.3	<p><b>Niederschlagswassermanagement für das Quartier</b></p> <p>Erarbeiten eines standortspezifischen Konzepts zum Niederschlagswassermanagement vor der HOAI-Planung mit Klärung der behördlichen Genehmigungsfähigkeit mit Fokus auf die Straßenoberflächenentwässerung und gesonderter Anbindung von Dachflächen für das Gesamtquartier mit dem Ziel einer möglichst flächendeckenden Bewirtschaftung des Niederschlagswassers unter Berücksichtigung der Bodenverhältnisse, der geltenden Regelwerke, z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- DWA-A 138-1</li><li>- Überflutungsprüfung nach den Vorgaben der DIN-EN 752 sowie der DIN 1986-100 für ein Starkregenereignis für die Wiederkehrzeit von 100 Jahren</li><li>- Baukasten für blau-grüne Infrastruktur der Stadt Leipzig (in Arbeit)</li></ul>

Pos.	Leistung
	<ul style="list-style-type: none"><li>- KWL GmbH (Hrsg.): Bewirtschaftung von Niederschlagswasser, Leitfaden für Grundstücksbesitzerinnen und Grundstücksbesitzer</li><li>- Starkregengefahrenkarte</li></ul>
<p>Das Konzept zum Niederschlagswassermanagement ist in Abstimmung mit der L-Gruppe und der unteren Wasserbehörde für ausgewählte Straßen nach dem Projektterminplan zu erarbeiten.</p>	
<h3>3 Übergreifende Planungsaufgaben im Bereich Mobilität</h3>	
	<p><i>Ziel:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <i>Berücksichtigung denkmalpflegerischer Aspekte bei der Verkehrsanlagenplanung</i></li><li>- <i>Ermittlung von ggf. notwendigen und umzusetzenden Maßnahmen des Parkraummanagements</i></li><li>- <i>Integration der Vorhaben zur Errichtung neuer Mobilitätsstationen und Qualifizierung bestehender Mobilitätsstationen sowie neuer Angebote der E-Ladeinfrastruktur</i></li><li>- <i>Qualitäten der ÖPNV-Verbindung 89 erhalten und Integration mgl. Vorhaben zum weiteren Ausbau und zur Qualifizierung bestehender dieser</i></li></ul>
3.1	<h4>Berücksichtigung denkmalpflegerischer Aspekte</h4> <p>Überprüfung einer Minimierung des Überhangs von 70 cm auf 35 cm des Gehwegs auf Seite der Senkrechtparker sowie Hinzurechnung von 35 cm des Gehwegs auf Seite der Längsparker</p> <p>weitgehend möglicher Erhalt der Systematik und der Materialität von Gehwegen (Granitbordstein, Mosaikpflaster, Granitplatten, bzw. Granitborde, quadratische Betonplatten (Bischofsmützen), Mosaikpflaster) und Verwendung entsprechender Materialien zur Einfassung von Pflanzflächen</p> <p>Überprüfung zur Verwendung von Abkantungen statt Ausrundungen an Gehwegvorstreckungen / in Kreuzungsbereichen und Einordnung von Pflanzflächen in Kreuzungsbereichen mit 5 m Abstand zur Eckbebauung</p> <p>Erhalt historischer Straßenausstattung (Kabelverzweiger, Brunnen, Handschwengelpumpen etc.) in situ</p>
3.2	<h4>Parkraumbetrachtung</h4>

**Pos. Leistung**

Entwicklung und Abstimmung von Maßnahmen zur Gegensteuerung und Kompensation auf Grundlage der Ergebnisse aus folgenden Analysen des MTA mit der Stadt Leipzig.

Analyse des ruhenden Verkehrs des MIV umfasst:

- Ermittlung des IST-Stellplatzangebotes im öffentlichen Raum, z. B. mittels KI-Befahrung
- Ermittlung des Stellplatzangebotes im privaten Raum für Tiefgaragen und Hinterhöfe, z. B. Google-Recherche und Bauaktenarchiv
- Ermittlung der zugelassenen Kfz-Anzahl im Quartier
- Prognose des Stellplatzbedarfs gem. des MTA-Prognosemodells
- Überschlägige Ermittlung der entfallenden Stellplätze durch Aufwertungsmaßnahmen im öffentlichen Raum
- Feststellung des Stellplatzüberschusses oder Defizits für den IST-Zeitpunkt und den Prognosehorizont (Vorgabe MTA),

Aufbereiten der Ergebnisse, so dass diese in der Kommunikation mit der Öffentlichkeit nachvollzogen werden können.

Verkehrsorganisatorische Gegensteuerungsmaßnahmen sind im Rahmen der Leistungen der Verkehrsanlagenplanung für die konkreten Straßennetze mit zu bearbeiten, siehe Planungsaufgaben für Phase-Null-Straßen / übrige Straßen.

Abstimmung bzgl. der Errichtung von Quartiersstellflächen mit dem MTA zur Integration als Vorhaben Dritter in die weiteren Planungen auf Grundlage des Masterplans

**3.3 Mobilitätsstationen, ÖPNV und E-Ladeinfrastruktur**

Abstimmung und Einholung von Planungen bzgl. der Errichtung neuer Mobilitätsstationen und ggf. der Qualifizierung bestehender Mobilitätsstationen mit den LVB. Abstimmung zur Integration der Vorhaben in die weiteren Planungen auf Grundlage des Masterplans.

Abstimmung und Einholung von Planungen bzgl. der Errichtung von E-Ladeinfrastruktur mit dem MTA i.V.m. dem Amt für Wirtschaftsförderung. Abstimmung zur Integration der Vorhaben Dritter in die weiteren Planungen auf Grundlage des Masterplans.

Die Buslinie 89 durchquert das Pilotquartier von der Mahlmannstraße über die August-Bebel-Straße. Im Zuge des künftigen Liniennetzes wird die Linie verlängert. Im Rahmen der Planungen sind Umleitungsführungen während der Bauzeit zu berücksichtigen. Abstimmung zur Integration von Vorhaben der LVB

**Pos. Leistung**

und Stadt zur Errichtung zusätzlicher Haltestellen in die Planungen auf Grundlage des Masterplans.

**Planungsaufgaben für Straßen ohne Phase Null**

Straßenliste:

- Schlegelstraße (Mahlmannstraße bis Wundtstraße)
- Alfred-Kästner-Straße (von Kochstr. bis Bernhard-Göhring-Str.)
- Scharnhorststraße (von Kochstraße bis August-Bebel-Str.)
- Kantstraße (von Karl-Liebknecht-Str. bis Fockestraße)
- Fockestraße (von Arndtstraße bis Hardenbergstraße)
- Tieckstraße (von Fockestraße bis Ende)
- Fichtestraße (von Karl-Liebknecht-Str. bis August-Bebel-Str.)

**Pos. Leistung**

**4 Ermitteln des Handlungsbedarfs / Planungsauftrag**

Überführen der vorliegenden Analyse des Stabs Wärmewendeumsetzung von 2024 sowie des Masterplans zum Pilotquartier in die Planungsphasen nach HOAI.

Aktualisierung der Bedarfe aus dem Masterplan.

Ermitteln der nach HOAI potenziell zu erbringenden Leistungsbilder, Auftragsvergabe oder selbstständige Durchplanung der Leistungsbilder, Abstimmen, Priorisieren und Einholen der Bestätigung der Planungsstände bei den Gesellschaftern.

**5 Planungsaufgaben zur Mobilität**

**5.1 Aufgabenstellung Verkehrsanlagenplanung aufstellen**

Erarbeiten der Aufgabenstellung für die Verkehrsanlagenplanung unter Berücksichtigung des Masterplans zum Pilotquartier sowie der vorgenannten Gestaltungssystematik bezüglich:

- Klären des Straßenregelquerschnitts
- Klären, welche Elemente des Baukastens zur blau-grünen Infrastruktur der Stadt Leipzig (in Arbeit) auf Grundlage der quartiersübergreifenden, vorgenannten Machbarkeitsuntersuchungen und Vorberichtigungen einzuplanen sind
- Integration und Berücksichtigung anderer Fachplanungen (u.a. der Straßenbaumpflanzungen des ASG in der Fichtestraße und Kantstraße)

Pos.	Leistung
	<ul style="list-style-type: none"><li>- Ermittlung des Bedarfs einer Deckensanierung/eines grundhaften Ausbaus der Straßenabschnitte</li><li>- Einordnung von Lade- und Lieferzonen</li><li>- Qualifizierung der Knoten mit Gehwegvorstreckungen</li><li>- Berücksichtigung der Gütekriterien für zukünftige Planung des MTA</li><li>- Etc. (siehe Punkt Gestaltungssystematik und Planungsaufgaben mit Bezug zum Gesamtquartier)</li></ul>
	Klären des Leistungsbildes in Vorbereitung auf die Vergabe der Planungsleistung.
5.2	<b>Vergabe Planungsleistung Verkehrsanlagenplanung</b>
5.3	<b>Verkehrsanlagenplanung nach HOAI Lph. 1-9 gem. Straßenregelquerschnitt</b>  Durchführen der Verkehrsanlagenplanung nach dem festgelegten Leistungsbild für Verkehrsanlagenplanung einschließlich aller besonderen Leistungen unter Berücksichtigung des Masterplans für das Pilotquartier, der vorgenannten Gestaltungssystematik, des Baukastens blau-grüner Infrastruktur der Stadt Leipzig (in Arbeit) und des im Rahmen der Aufstellung der Aufgabenstellung ermittelten Straßenregelquerschnitts.  Integration anderer Fachplanungen.  Berücksichtigung der allgemeingültigen technischen Vorschriften

## 6 Zuarbeit zur Aufgabenstellung für die Ingenieurbauwerke an die L-Gruppe

*Ziel:*

- *Koordinierung der unterirdischen Medien (Leitungsbestand und Neu-/Umverlegung) mit den Bedarfen der Straßenraumgestaltung*
- *Ausbau des Fernwärmennetzes und erforderlicher Ing.-Bauwerke*
- *Sanierung / Modernisierung weiterer Medien der L-Gruppe gem. Handlungsbedarf – hier: der erforderlichen Ing.-Bauwerke*

Zuarbeit zur Aufgabenstellung für die Ingenieurbauwerke unter Berücksichtigung des Masterplans zum Pilotquartier, der vorgenannten Gestaltungssystematik und anderer Fachplanungen.

**Pos. Leistung**

Klären des Leistungsbildes in Vorbereitung auf die Vergabe der Planungsleistung.

**Planungsaufgaben für Straßen mit Phase-Null-Vorbetrachtung**

Straßenliste:

- Mahlmannstraße / Körnerstraße (von Karl-Liebknecht-Str. bis Wundtstraße)
- Arndtstraße (von Karl-Liebknecht-Str. bis Wundtstraße)
- Hardenbergstraße (von Karl-Liebknecht-Str. bis Fockestraße)
- Steinstraße (von Karl-Liebknecht-Str. bis Fockestraße)
- Kochstraße (von Kochstraße bis Richard-Lehmann-Straße)
- Brandvorwerkstraße (von Kurt-Eißner-Straße bis Richard-Lehmann-Straße)

**Pos. Leistung**

**7 Planungsaufgaben zur Mobilität**

**7.1 Verkehrsberuhigende Maßnahmen für die Fahrradstraße Kochstraße**

Erarbeiten von Maßnahmen zur Unterbindung des MIV-Durchgangsverkehrs in der Kochstraße sowie zur Unterbindung der MIV-Querung über die Kurt-Eisner-Straße gemäß Regelwerk zu Fahrradstraßen unter Berücksichtigung des Straßenregelquerschnitts der Phase Null:

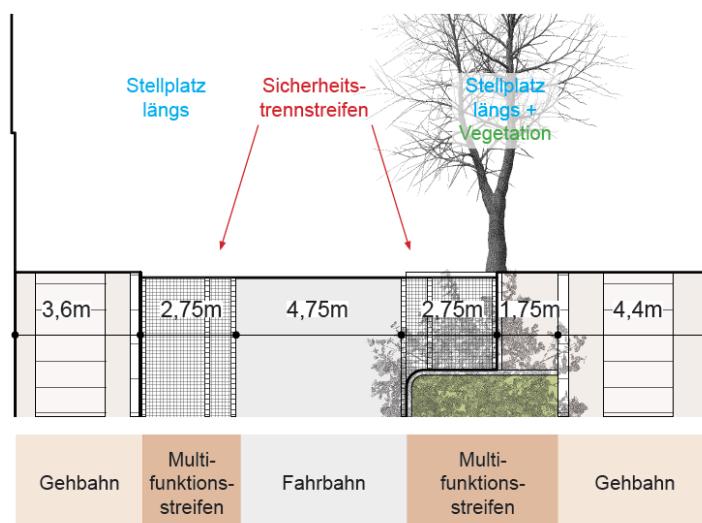


Abb. 1: Fahrradstraße Kochstraße – Abschnitte mit Baumbestand, Prinzipschnitt mit Draufsicht

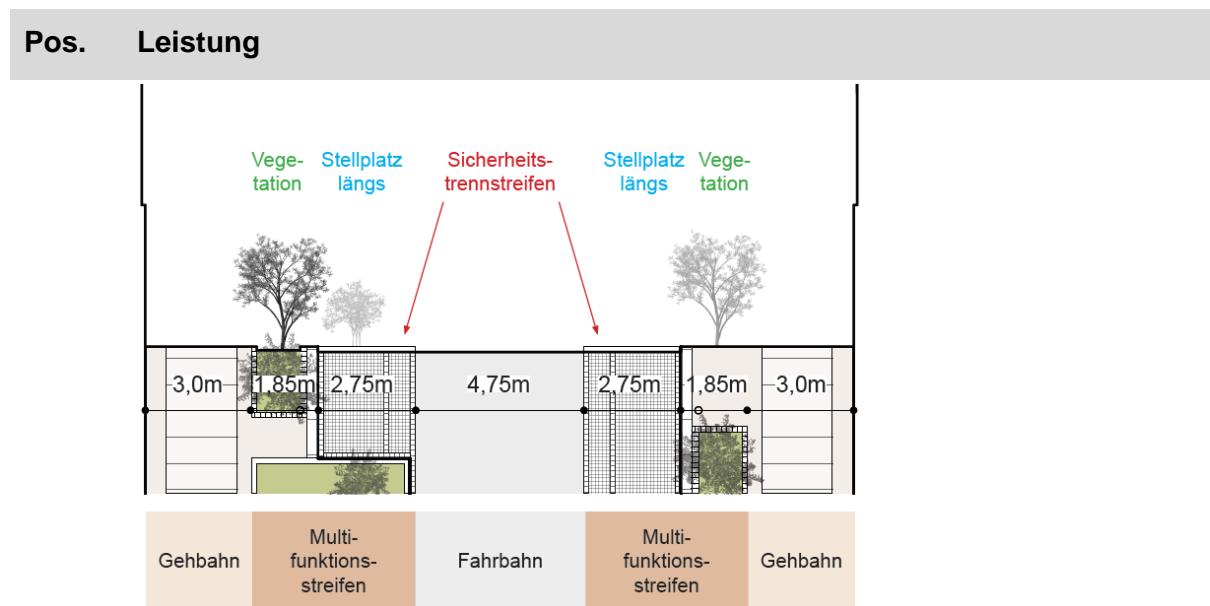


Abb. 2: Fahrradstraße Kochstraße – Abschnitte ohne Baumbestand, Prinzipschnitt mit Draufsicht

Klären der Genehmigungsfähigkeit.

Integration in die Verkehrsanlagenplanung zur Straße, siehe Position *Verkehrsanlagenplanung nach HOAI gem. Straßenregelquerschnitt für die Fahrradstraße Kochstraße*.

7.2

## Verkehrsanlagenplanung nach HOAI gem. Straßenregelquerschnitt für die Fahrradstraße Kochstraße

Durchführen der Verkehrsanlagenplanung nach dem Leistungsbild für HOAI Verkehrsanlagenplanung einschließlich aller besonderen Leistungen unter Berücksichtigung des Masterplans für das Pilotquartier, der vorgenannten Gestaltungssystematik, des Baukastens blau-grüner Infrastruktur der Stadt Leipzig (in Arbeit) und des Straßenregelquerschnitts:

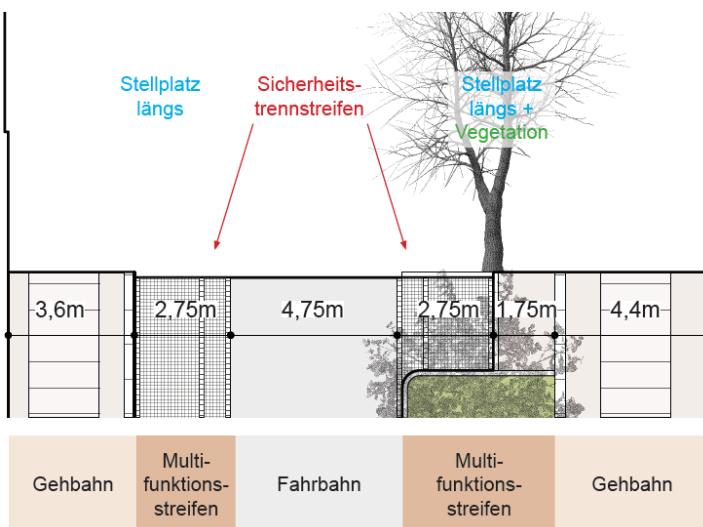


Abb. 3: Fahrradstraße Kochstraße – Abschnitte mit Baumbestand, Prinzipschnitt mit Draufsicht

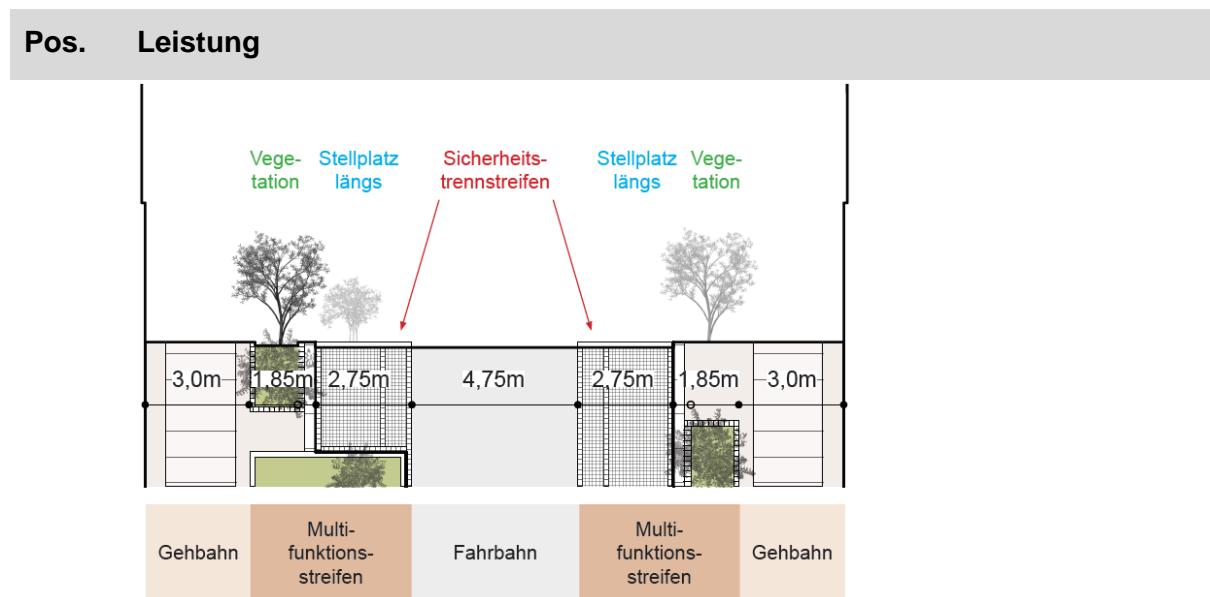


Abb. 4: Fahrradstraße Kochstraße – Abschnitte ohne Baumbestand, Prinzipschnitt mit Draufsicht

Integration anderer Fachplanungen.

Berücksichtigung der allgemeingültigen technischen Vorschriften

### 7.3 Bauliche Einordnung verkehrsberuhigender Maßnahmen für die Brandvorwerkstraße

Erarbeiten von Maßnahmen zur Unterbindung des MIV-Durchgangsverkehrs in der Brandvorwerkstraße unter Berücksichtigung des Straßenregelquerschnitts der Phase Null:

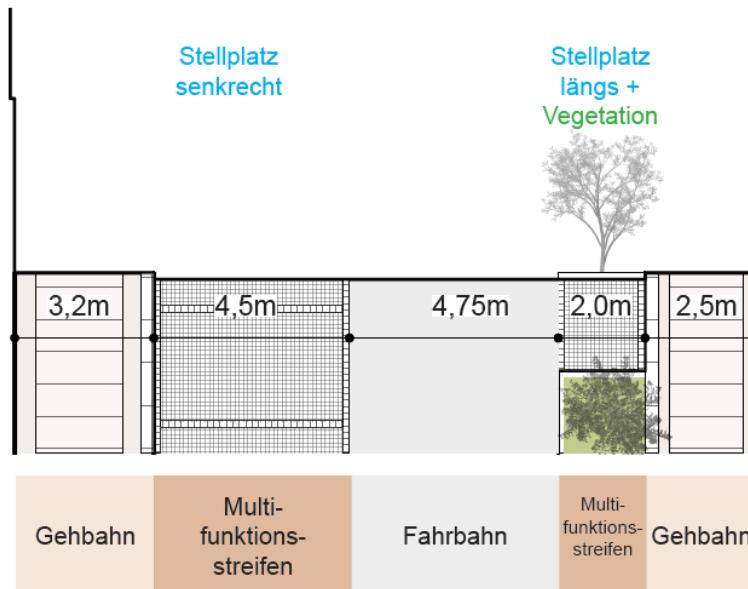


Abb. 5: 17m Straßenprofil – Prinzipschnitt mit Draufsicht

**Pos. Leistung**

Klären der Genehmigungsfähigkeit mit den zuständigen Stellen.  
Aufbereiten der Ergebnisse in Form eines Konzeptes o. Ä. über die geordnete städtebauliche Entwicklung nach § 45 StVO als Grundlage für die verkehrsrechtliche Anordnung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen.  
Zuarbeiten an die Stadtverwaltung zum Einholen eines Stadtratsbeschlusses; sofern notwendig geprüft.  
Integration in die Verkehrsanlagenplanung zur Straße, siehe Position 5.3 *Verkehrsanlagenplanung nach HOAI gem. Straßenregelquerschnitt*

**7.4 Verkehrsanlagenplanung nach HOAI Lph. 1-9 gem.  
Straßenregelquerschnitt**

Betrifft:

- Mahlmannstraße / Körnerstraße (von Karl-Liebknecht-Str. bis Wundtstraße)
- Arndtstraße (von Karl-Liebknecht-Str. bis Wundtstraße)
- Hardenbergstraße (von Karl-Liebknecht-Str. bis Fockestraße)
- Steinstraße (von Karl-Liebknecht-Str. bis Fockestraße)
- Brandvorwerkstraße (von Kurt-Eißner-Straße bis Richard-Lehmann-Straße)

Durchführen der Verkehrsanlagenplanung nach dem Leistungsbild der HOAI für Verkehrsanlagenplanung einschließlich aller besonderen Leistungen unter Berücksichtigung des Masterplans für das Pilotquartier, der vorgenannten Gestaltungssystematik, des Baukastens blau-grüner Infrastruktur der Stadt Leipzig (in Arbeit) und des Straßenregelquerschnitts:

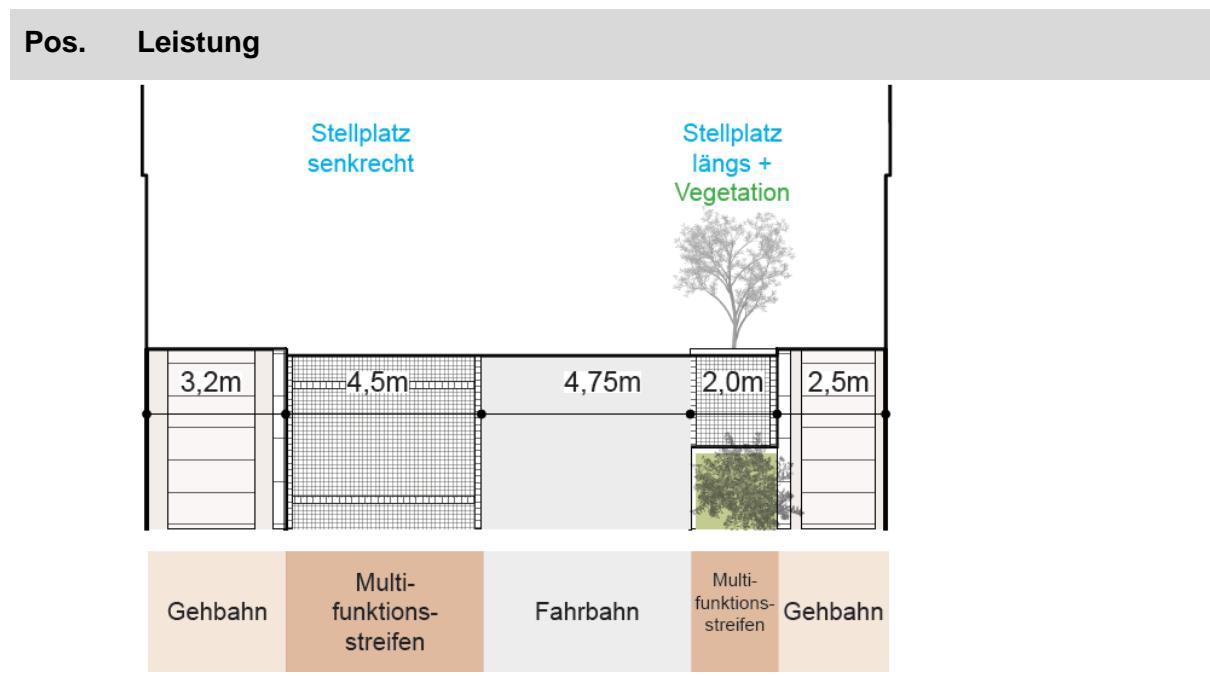


Abb. 6: 17m Straßenprofil – Prinzipschnitt mit Draufsicht

Integration anderer Fachplanungen.

## 8 Zuarbeit zur Aufgabenstellung für die Technische Ausrüstung an die L-Gruppe

*Ziel:*

- Koordinierung der unterirdischen Medien (Leitungsbestand und Neu-/Umverlegung) mit den Bedarfen der Straßenraumgestaltung

Zuarbeit zur Aufgabenstellung für die Technische Ausrüstung unter Berücksichtigung des Masterplans zum Pilotquartier, der vorgenannten Gestaltungssystematik und anderer Fachplanungen.

Klären des Leistungsbildes in Vorbereitung auf die Vergabe der Planungsleistung.

## 9 Zuarbeit zur Aufgabenstellung für die Ingenieurbauwerke an die L-Gruppe

*Ziele:*

- Ausbau des Fernwärmennetzes und erforderlicher Ing.-Bauwerke

Sanierung / Modernisierung weiterer Medien der L-Gruppe gem. Handlungsbedarf – hier: der erforderlichen Ing.-Bauwerke

**Pos. Leistung**

Zuarbeit zur Aufgabenstellung für Ingenieurbauwerke unter Berücksichtigung des Masterplans zum Pilotquartier, der vorgenannten Gestaltungssystematik und anderer Fachplanungen.  
Klären des Leistungsbildes in Vorbereitung auf die Vergabe der Planungsleistung.

*Ende des Aufgabenkatalogs zu Fachplanungen.*

## Gestaltungssystematik für die Straßenzüge im Pilotquartier

### **Brandvorwerkstraße (verkehrsberuhigende Maßnahmen)**

Mit der Ordnung des Parkregimes im Multifunktionsstreifen und der Erneuerung des bestehenden Pflasters durch Asphalt, werden verkehrsberuhigende Aspekte in der Brandvorwerkstraße beseitigt. Daher benötigt es einer Prüfung und Herstellung verkehrsberuhigender Maßnahmen. Diese Maßnahmen entsprechen auch der Beseitigung der Beschwerdelage durch Anwohnende im Quartier bzgl. Durchgangsverkehr.

Innerhalb der Stadt Leipzig wird das Verkehrsnetz anhand der Verbindungs- und Erschließungsfunktion klassifiziert. Diese Klassifizierung gibt Rahmenparameter zur Ausbaustufe, den priorisierten Nutzungen sowie der Verkehrsraumgestaltung vor. Eine klare räumliche Gestaltung kann Nutzungskonflikten entgegenwirken und die Verkehrssicherheit maßgeblich beeinflussen. Innerhalb des Pilotquartiers Südvorstadt West kann ein Nutzungskonflikt zwischen den klassifizierten Wohnstraßen und dem vorherrschenden Durchgangsverkehr festgestellt werden. Die Wohnnutzung und die Ansprüche an die Aufenthaltsqualität stehen im Kontrast zum Durchgangsverkehr in manchen Wohnstraßen. Insbesondere die südliche Brandvorwerkstraße zwischen Kurt-Eisner-Straße und Richard-Lehmann-Straße weist gemeldete Verkehrsverlagerungen auf, welche nicht im Einklang mit einer klassifizierten Wohnstraße stehen. Da es von der Kurt-Eisner-Straße nicht möglich ist links auf die Wundstraße abzubiegen, um der B2 folgend Richtung Bundesautobahnen A 72 und A 38 zu gelangen, verlagert sich ein Teil des Durchgangsverkehrs auf die Brandvorwerkstraße, da über die Richard-Lehmann-Straße das links abbiegen auf die B2 möglich ist. Eigentlich müsste die August-Bebel-Straße diese Zubringerfunktion erfüllen, jedoch können durch die Brandvorwerkstraße alle Lichtsignalanlagen umfahren werden. Die Fockestraße spielt diesbezüglich keine Rolle, da am Übergang zur Richard-Lehmann-Straße der ehemalige Straßenabschnitt dem Kfz-Verkehr bereits entzogen wurde. Entsprechende Problemanzeigen aus der Bürgerschaft liegen der Straßenverkehrsbehörde vor. Ebenso war das Thema Durchgangsverkehr auf der Brandvorwerkstraße bereits mehrfach Anlass von Bürgerschreiben, Einwohneranfragen und Tagesordnungspunkt im Stadtbezirksbeirat Süd. Für die Kochstraße besteht eine ähnliche Problemlage wie für die Brandvorwerkstraße, da die Kochstraße jedoch als Fahrradstraße vorgesehen ist, kann eine Umgestaltung über die Prämissen und juristischen Möglichkeitsräume der neusten StVO-Novelle zu Fahrradstraßen erfolgen (siehe VII-A-00909 und VII-A-00909-Ifo-03).

In erster Linie wird deshalb angestrebt, dass der Durchgangsverkehr innerhalb des Pilotquartiers Südvorstadt West vollständig verhindert und auf die Hauptstraßen Wundstraße, Kurt-Eisner-Straße, August-Bebel-Straße und Karl-Liebknecht-Straße gelenkt wird, ohne die Erschließungsqualität für die Anwohnenden innerhalb der Stadtquartiere zu vermindern. Innerhalb der Quartiere soll in Bezug auf Kfz-Verkehr nur noch Anliegerverkehr vorkommen. Dabei sollte beachtet werden, dass der Quell- und Zielverkehr auf möglichst kurzen Wegen auf die Hauptverkehrsstraßen geführt wird.

Zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs sollen auf der Brandvorwerkstraße auf Höhe der Kurt-Eisner-Straße ein Modalfilter im Knotenpunktbereich errichtet werden. Durch entsprechende Sperrpfostenreihen (analog Bernhard-Göring-Straße / Richard-Lehmann-Straße) kann so eine Kfz-Überfahrt vom nördlichen Quartier in das südliche Quartier über die Brandvorwerkstraße effektiv verhindert werden. Um auf den 700m der Brandvorwerkstraße zwischen Kurt-Eisner-Straße und Richard-Lehmann-Straße eine weitere Verkehrsberuhigung und Verkehrslenkung zu gewährleisten ist im Kontenpunktbereich der Brandvorwerkstraße /

## Anlage 3-3 – Erläuterungen zum Masterplan zur geordneten städtebaulichen Entwicklung des Fernwärmeausbaus im Pilotquartier Südvorstadt West

Steinstraße ein diagonaler Modalfilter anzulegen. So entsteht eine konsequente Verkehrsführung in Erschließungsschleifen, welche den Kfz-Verkehr auf die dafür vorgesehenen Hauptverkehrsstraßen lenken.

Für den nördlichen Bereich des Pilotquartiers (nördlich der Kurt-Eisner-Straße) kann auf weitere verkehrslenkende Maßnahmen verzichtet werden, wenn der Übergang der Arndtstraße zur Wundtstraße eine Teileinziehung für den Kfz-Verkehr erfährt und damit der Kfz-Durchgangsverkehr in diesem Abschnitt ebenso unterbunden wird.

Die Einordnung von verkehrsberuhigten Bereichen (VZ 325) im Pilotquartier Südvorstadt West bedarf keiner Festlegung über ein Verkehrskonzept, da der fließende Verkehr hierbei nur in seiner Geschwindigkeit beschränkt wird (Schrittgeschwindigkeit). Im Weiteren gelten die Planungsprämissen aus dem Verwaltungsstandpunkt VII-A-07090-VSP-01, welche verbindliche Grundlage für die Planung von Anliegerstraßen sind:

1. Um die Folgen des Klimawandels bei allen Straßenbaumaßnahmen zu berücksichtigen, sind das Straßenbaumkonzept, die Stadtklimaanalyse und die Starkregen gefahrenkarte ein Bestandteil der Grundlagenermittlung, d. h. der Leistungsphase 1 nach HOAI. Die fachliche Abwägung wird im Erläuterungsbericht bzw. den Planunterlagen z.B. mit Bilanzierungen dargestellt.
2. Um mehr verkehrsberuhigte Straßen in Leipzig zu etablieren, wird für Anliegerstraßen in der Vorplanung, d. h. in der Leistungsphase 2 nach HOAI, jeweils eine Variante als verkehrsberuhigter Bereich geprüft. Sofern diese Variante aus fachlichen Gründen nicht weiterverfolgt wird, ist dies im weiteren Planungsprozess darzustellen.
3. Um den Anteil an Baumpflanzungen in Bestandsstraßen zu erhöhen, sind insbesondere die heutigen Flächen für den ruhenden Verkehr heranzuziehen. In der fachlichen Abwägung zwischen möglichen Stellplätzen für den ruhenden Kfz-Verkehr und möglichen Baumstandorten, ist unter Abwägung der Nutzungsanforderungen möglichst den Baumstandorten der Vorzug zu geben. Andienzen und sowie Flächen für die Ladeinfrastruktur sind einzuplanen.
4. Bei Straßen(neu)planungen werden neben Fahrradbügeln stets auch Sitzgelegenheiten an dafür geeigneten Standorten eingeplant und bei der Realisierung umgesetzt (siehe Beschluss VI-DS-06722-DS-01-ÄA-02).
5. Teil der Planung ist ein standortspezifisches Regenwassermanagementkonzept. Wasserelemente und Maßnahmen des Regenwassermanagements, die auf die Herstellung des natürlichen Wasserkreislaufs vor Ort mit naturbasierten Lösungen abzielen, sind einzuplanen. Es wird angestrebt, den Anteil unversiegelter und teilversiegelter Flächen in Bestandsstraßen zu erhöhen.
6. Der Einsatz von hellerem Asphalt wird im Zuge der Entwurfsplanung geprüft, insbesondere in Straßenabschnitten mit ausgewiesener Hitzebelastung.
7. Im Rahmen von Bau- und Finanzierungsbeschlüssen werden diese allgemeinen Planungsgrundsätze in geeigneter Form dargestellt, so dass eine Evaluierung der Maßnahmen möglich wird.

### **Kochstraße (Bedingungen zur Herstellung einer Fahrradstraße)**

Gemäß Beschlusspunkt 14.42 der Ratsversammlung vom 17.06.2020 zum VII-A-00909 - Ausbau der Kochstraße zu einer Fahrradstraße sowie der städtischen Fachplanung Radverkehrsentwicklungsplan 2030+ ist die Kochstraße als eine Fahrradstraße zu prüfen. Bei entsprechender Qualifizierung dient die Kochstraße dann als Entlastung der Karl-Liebknecht-Straße und leitet einen erheblichen Beitrag zur Gesamtbetrachtung einer IR II-Verbindung zwischen der Innenstadt und Connewitz. Bereits jetzt weisen die Radverkehrsanlagen auf der Karl-Liebknecht-Straße Überlastungen auf, jedoch ist es städtische Zielstellung gemäß der Mobilitätsstrategie 2030, den Radverkehr auf dieser Nord-Süd-Achse weiter zu stärken.

## Anlage 3-3 – Erläuterungen zum Masterplan zur geordneten städtebaulichen Entwicklung des Fernwärmeausbaus im Pilotquartier Südvorstadt West

Im Kontext des Pilotprojektes der Wärmewende betrifft dies die Abschnitte der Kochstraße von der Schenkendorfstraße bis Kurt-Eisner-Straße und von Kurt-Eisner-Straße bis zur Richard-Lehmann-Straße. Bei Einordnung der Umsetzung der Fahrradstraße für die genannten Abschnitte im Zuge des Pilotprojektes Wärmewendeumsetzung, wird der dann noch fehlende Abschnitt zwischen Richard-Lehmann-Straße und Connewitzer Kreuz, für die Aktualisierung des Rahmenplans 2027/28 zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 priorisiert.

Die Fahrradstraße soll im Norden südlich der Schenkendorfstraße beginnen und muss an den Knotenpunkten Kurt-Eisner-Straße und Richard-Lehmann-Straße unterbrochen werden. Für den Abschnitt der Kochstraße nördlich der Schenkendorfstraße (Südplatz) ist eine Umgestaltung durch das Stadtplatzprogramm der Stadt Leipzig vorgesehen. Eine Bevorrechtigung der Kochstraße über die Schenkendorfstraße ist aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Lichtsignalanlage Schenkendorfstraße / Karl-Liebknecht-Straße nicht möglich.

Bei der Qualifizierung der Kochstraße zur Fahrradstraße ist der Leitfaden Fahrradstraße des SMIL (ehemals SMWA) heranzuziehen und als Grundlage für die bauliche Umsetzung anzuwenden. Dabei sind insbesondere folgende Maßgaben aus dem Leitfaden zu beachten:

*Die reine Fahrbahn ist in einer Breite zwischen mindestens 4,1 m und maximal 4,6 m auszubilden ergänzend mit beidseitigem Multifunktionsstreifen und entsprechenden Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m.*

Dies entspricht den Maßen gemäß des Leitfadens (Bild 12, Seite 43). Die Maximalbreite der Fahrbahn ergibt sich aus dem Bedarf einer Qualifizierung der Radroute und dem vorhalten der dafür entsprechend notwendigen Breiten und stellt das Begegnen eines Kfz mit zwei nebeneinander fahrenden Radfahrenden dar. Bei einer reinen Fahrbahnbreite von 5 m oder mehr, kann das Parken am Fahrbahnrand nicht mehr unterbunden werden und würde eine Einschränkung der Fahrbahn von bis zu 2,5 m bedeuten, was den Qualitätsansprüchen einer Fahrradstraße gemäß Leitfaden nicht mehr genügen würde. Für ein Anordnen von absoluten Halteverbot in einem solchen Szenario fehlt die notwendige Rechtsgrundlage.

*Die Kochstraße ist zu Bevorrechtigen, eine Verkehrsberuhigung ist einzuordnen.*

Um die Leichtigkeit und Flüssigkeit für den Radverkehr entlang der Kochstraße zu gewährleisten, ist diese gegenüber den querenden Anliegerstraßen zu bevorrechtigen. Gleichzeitig ist zu gewährleisten, dass diese Bevorrechtigung nur für den Radverkehr auf der Kochstraße durchgängig nutzbar ist und KFZ Schleichverkehr durch die Bevorrechtigung nicht attrahiert wird. Entsprechende verkehrsberuhigende Maßnahmen sind durch Modale Filter einzuordnen. Die Anordnung von Modalen Filtern ist begleitend zur Anordnung der Fahrradstraße nach § 45 Abs. 1 und Abs. 9 der StVO zu treffen. Dies ist bei Ausgestaltung und Standort Lokalisierung zu berücksichtigen. Empfohlen wird jedoch, pro Abschnitt einen Modalen Filter einzuordnen (zwischen Schenkendorfstraße und Kurt-Eisner-Straße und Kurt-Eisner-Straße und Richard-Lehmann-Straße).

### *Verzicht auf Senkrechtparker*

Jegliche Senkrechtparker sind gemäß Punkt 1 in Längsparker zu ändern. Senkrechtparker in Fahrradstraßen stellen zum einen ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar und zum anderen beschränken sie die Leichtigkeit des fließenden Radverkehrs. Die Aussagen des Leitfadens sind zu berücksichtigen: Senkrechtparken ist nur bei speziell zu prüfender Bestandssituation anzuwenden. Dies ist im Bereich des Pilotprojekts Wärmewende nicht der Fall. Aus fachlicher Sicht wird der Erhalt der Senkrechtparker in der Kochstraße daher klar abgelehnt. Bei Erhalt der Senkrechtparker wird die Einordnung einer Fahrradstraße fachlich klar abgelehnt. Zudem ist dann auch eine Anordnung fraglich. Zum Umgang mit der Umgestaltung der jetzt vorhandenen Stellflächen wird im nachfolgenden Punkt weiter ausgeführt.

## Betrachtung ruhender Verkehr im Pilotquartier

Im Bestand gibt es in der Südvorstadt ca. 3.800 Stellplätze im öffentlichen Raum und 660 Stellplätze im privaten Raum. Durch die mit Verlegung der Fernwärme zu treffenden Maßnahmen (Begrünung, Versickerung, Müllaufstellflächen, Fahrradparken) kann sich das Stellplatzangebot in den einzelnen Straßen teilweise um rund 15 % bis vereinzelt um 30 % verringern (vgl. Karte in Anhang). Dies würde mit der konkreten Umsetzung von einzelnen Maßnahmen schrittweise, d. h. zeitlich gestaffelt einhergehen. Mögliche Kompensationen wie z. B. Einrichtung von Bewohnerparken, Einrichtung von Quartiersgaragen, Aktivierung von privaten Flächen werden ebenso schrittweise begleitend geprüft.

Nach überschlägiger Schätzung auf Grundlage der Gestaltungssystematik entfallen innerhalb des Pilotquartiers bis zu 650 Stellplätze. Dies entspricht ca. 17 %. Demnach verbleiben rund 3.170 Stellplätze im öffentlichen Raum. Das Angebot im privaten Raum ist davon nicht betroffen, da die Stadt keinen Einfluss auf Entscheidungen privater Eigentümer z. B. hinsichtlich einer Optimierung des Angebots im privaten Raum hat.

Im aktuellen Bestand kann auf Grundlage der erstellten Modellierung in den Nachtstunden die Stellplatznachfrage von ca. 3.500 Stellplätzen allein durch das bestehende Stellplatzangebot im öffentlichen Raum (3.800 Stellplätze) abgedeckt werden. Voraussetzung ist, dass Pkw-Nutzende einige Laufmeter akzeptieren, analog den durchschnittlichen Entfernung zu den Angeboten des ÖPNV. In den Tagesstunden ist es entspannter, da insgesamt weniger Stellplätze nachgefragt werden, als Angebot besteht. Die Nachfrage von Fremdparkenden ist fast so hoch, wie die von Bewohnern.

In der Prognose übersteigt die modellierte Nachfrage in den Nachtstunden (geringfügig) das Angebot sowohl im öffentlichen Raum als auch unter Einbeziehung des privaten Raums. Die Modellierung der Stellplatznachfrage in den Tagesstunden für den Prognosefall ist gegenwärtig in Erarbeitung.

Folgende Maßnahmen werden vorgeschlagen:

- Um das Angebot im privaten Raum bestmöglich auszuschöpfen ist der Parkraum im öffentlichen Raum zu bewirtschaften. Die konkrete Art der Bewirtschaftung (allgemeine Bewirtschaftung, Bewohnerparken, usw.) ist von der Verwaltung zu prüfen. Zur Entspannung der künftigen Parksituation sowie zur Vermeidung von Parksuchverkehr ist die Errichtung eines Quartiers-Hubs bzw. einer Quartiersgarage innerhalb des Pilotquartiers bzw. in dessen Umfeld vorgesehen. Dafür sind der formale Bedarf und die Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger bzgl. wichtiger Größen (z. B. Kosten, akzeptierte Entfernung) weiter zu ergründen. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung können weitere Kompensationsmaßnahmen ergründet werden. Voraussetzung ist entsprechend Vorlagen (VII-A-09948-VSP-01 Prüfauftrag für eine Quartiersgarage an der Eisenbahnstraße; VII-A-09860-VSP-01 Quartiersgaragen für Leipzig und Umsetzung Modellprojekt in Anger-Crottendorf), dass dieses wirtschaftlich hergestellt und betrieben werden kann.
- Für KEP-Dienstleister, Handwerker und Pflegedienste wird zudem in regelmäßigen Abständen eine Lieferzone eingerichtet (siehe Masterplan zur geordneten städtebaulichen Entwicklung des Fernwärmeausbaus im Pilotquartier Südvorstadt West). Mit Handwerkerheft können die Lieferzonen auch zum Parken durch Handwerksbetriebe und Pflegedienste genutzt werden. Ziel ist, dass die Lieferzonen so angeordnet werden, dass maximal Laufwege von 300 m entstehen und keine Straße quert werden muss. Dadurch soll das Parken in zweiter Reihe vermieden und

Serviceleistungen für die Bewohner ermöglicht werden. Durch die zeitliche Beschränkung der Lieferzonen, stehen diese in den Nachtstunden den Bewohnern zusätzlich zum Parken zur Verfügung. Somit ist die Einordnung dieser Lieferzonen für den Lieferverkehr in den Tagstunden nicht als Entfall von Stellflächen zu werten, deren Nachfrage in den Nachtstunden am höchsten ist.

- Durch die Einordnung von Müllabstellflächen (in Form von Gehwegnasen oder ähnlichen Lösungen mit abgesenktem Bord) können die Behinderungen des fließenden Verkehrs an Abholungstagen reduziert werden. Auch der Entsorgungsvorgang wird für die Entsorger erleichtert. Zudem entstehen keine Behinderungen mehr für den fließenden Fußverkehr auf den Gehwegen und auch geheingeschränkte Personen können den Gehweg weiterhin benutzen.
- Durch die Einordnung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen wird nicht nur ruhende Infrastruktur für Fahrräder geschaffen, sondern es werden auch Behinderungen auf dem Gehweg durch Fahrräder minimiert.