

Bebauungsplan Nr. 441 „Wohnpark Friedrich-Bosse-Straße“

Mobilitätskonzept



Bildnachweis: KURFÜRST siebente Verwaltungs-AG 2022

mellon
Gesellschaft für nachhaltige Infrastruktur mbH

Humboldtstr. 15 | 04109 Leipzig
0341 30823620
info@mellon-gesellschaft.de
www.mellon-gesellschaft.de


Kurfürst
siebente Verwaltungs AG

Karl-Tauchnitz-Str. 21
04107 Leipzig

Arbeitsstand: 29.06.2023

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
1.1	Plangebiet und städtebaulicher Entwurf	4
1.2	Ermittlung vorläufiger Ziele auf Basis der planungsrechtlichen und konzeptionellen Grundlagen	6
2	Analyse derzeitiger Mobilitätssituation	8
2.1	Einleitender, räumlicher Kontext	8
2.2	Motorisierter Individualverkehr	10
2.2.1	Ruhender Verkehr im privaten und öffentlichen Raum	14
2.2.2	Elektromobilität	15
2.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	15
2.4	Fahrradverkehr	17
2.5	Shared Mobility	20
2.5.1	Carsharing	20
2.5.2	Bikesharing	23
3	Analyse des Plangebietes (Mikrolage)	24
3.1	Innere Erschließung	24
3.2	Ruhender Verkehr	25
3.3	Innerer Fußverkehr	28
3.4	Äußere Erschließung	29
3.5	ÖPNV und Shared Mobility	30
4	Maßnahmenkatalog	31

1 Einleitung

Seit über einer Dekade erlebt Leipzig ein dynamisches, vieldimensionales Wachstum. Die wirtschaftliche Entwicklung und kontinuierliche Erhöhung der sozio-räumlichen Attraktivität spiegeln sich insbesondere in zunehmender Nachfrage an Wohnraum. Die städtische Bausubstanz ist durch historische Industrieanlagen des 19. und 20. Jahrhunderts geprägt und deckt heute den Wohnbedarf mithilfe umfassender Bestandsanierung, Umnutzung und Revitalisierung der Brachflächen im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Dies betrifft auch das Plangebiet „Friedrich-Bosse-Straße“, in dem ein durch unterschiedliche städtebauliche Missstände behafteter Hinterhof der ehemaligen „Leipziger Färberei und chemische Reinigung“ zu einem sozialdurchmischten, grünen Wohnquartier umgewandelt werden soll. Die umliegende Natur, kernstadtnahe Lage und infrastrukturell sehr gut ausgestattete Nachbarschaft bilden ideale Bedingungen für die Schaffung eines zukunftsfähigen und attraktiven Wohnraums. Gleichzeitig bringen sie bestimmte planerische Herausforderungen mit sich, die nur durch integrierte und klimaschonende Ansätze zu lösen sind.

Dies betrifft vor allem die Mobilitätsbelange, die neben den bundespolitischen Zielen der Reduktion der Treibhausgasemissionen auch die aktuellen lokalen Anforderungen an der Entwicklung gesunder und sozialgerechter Quartiere verfolgen sollen. Dies kann vor allem dann geschehen, wenn sich die Einwohnerzahl proportional zum mikrolokalen Autoverkehr erhöht und gleichzeitig mit durchdachten Alternativen versorgt wird. Die Wahl dieser erweiterten mobilitätstechnischen Maßnahmen und deren Umsetzungsprämien sollen demzufolge den Bewohner eine Teilhabe an der Klimawende auf wirtschaftlich verträgliche und bequeme Art ermöglichen. Die Leipziger Stadtverwaltung bietet geeignete Instrumente, die diese Entwicklung unterstützen.

Zugleich muss dies durch eine bedarfsorientierte und fürsorgliche Planung erfolgen, um einen Raum für individuelle Entscheidungen der Quartiersnutzer zu schaffen. Des Weiteren bedeutet dies auch ein barrierefreies und generationsübergreifendes Handeln.

Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, diese Bedürfnisse richtig zu erkennen, respektive Lösungsansätze herauszukristallisieren und diese in einer kohärenten Implementierungsstrategie miteinander zu verknüpfen. Der daraus entstandene Handlungskatalog wurde auf fundierten baurechtlichen Grundlagen entwickelt und eignet sich auch als fachgemäße Grundlage für die Bauleitplanung.

1.1 Plangebiet und städtebaulicher Entwurf

Das ca. 1,24 ha große Plangebiet liegt im Stadtbezirk Nordwest der Stadt Leipzig im Ortsteil Wahren. Das Areal wird südlich und westlich von der Weißen Elster begrenzt, östlich von der Bebauung der Agnesstraße und der Grenze des Landschaftsschutzgebietes „Leipziger Auwald“ sowie nördlich von den direkt an der Friedrich-Bosse-Straße liegenden Grundstücken. Die umliegende Bausubstanz ist überwiegend durch gründerzeitliche Wohn- und Industriegebäude geprägt, die sich durch eine abwechslungsreiche Durchmischung architektonischer Stile und eine moderate – im Vergleich zu innenstädtischen Gebieten - niedrige bauliche Dichte auszeichnet. Obwohl ein gewisses Maß an städtebaulichen Missständen, v. a. im Bereich der Georg-Schumann-Straße zu beobachten ist, weisen die randlichen Wohnareale einen hochqualitativen Sanierungs- und Revitalisierungsgrad auf.

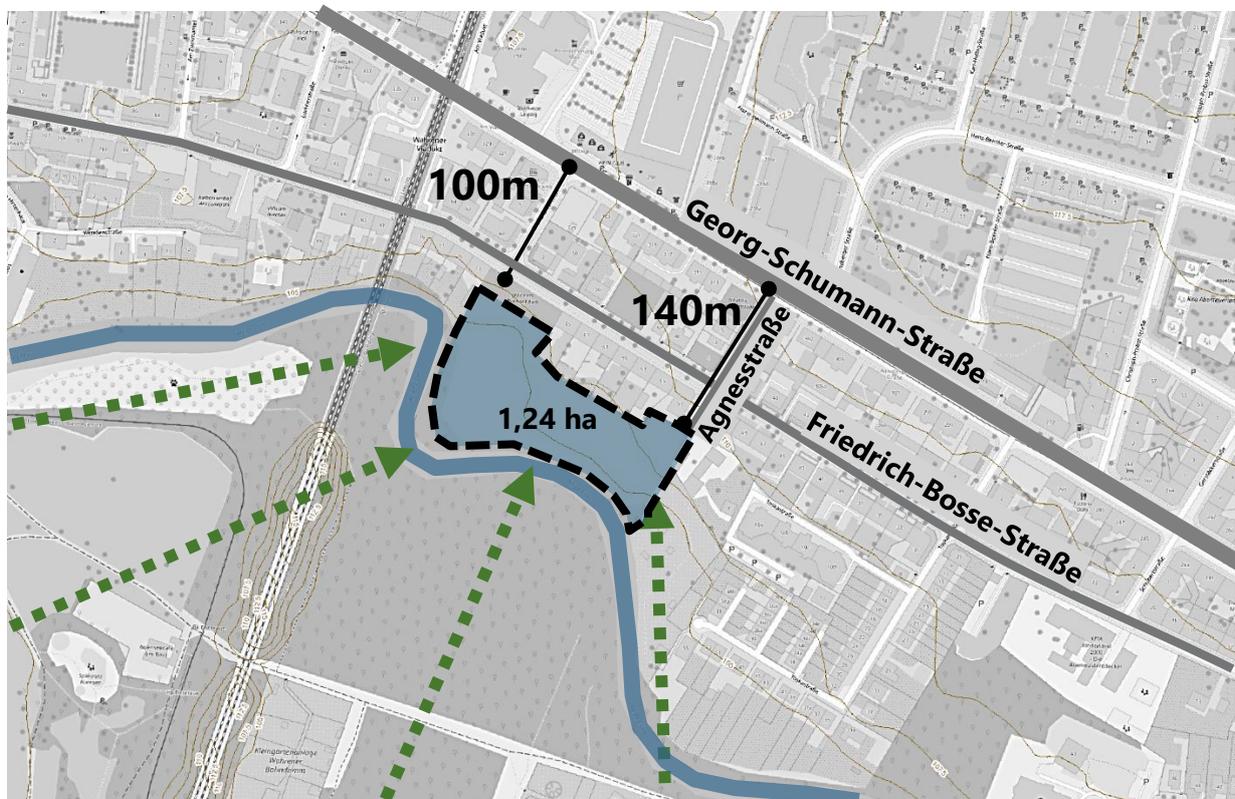


Abbildung 1 Verortung des Gebietes in der Nachbarschaft. Eigene Darstellung. Hintergrundkarte: OpenStreetMap

Bei dem Gebiet handelt es sich um das Areal einer ehemaligen Färberei und chemischen Reinigung, welche bis 1991 gewerblich betrieben wurde. Ursprünglich waren die Grundstücke bis dicht an die Weiße Elster heranreichend bebaut. Nach Beendigung der Nutzung wurden große Teile der Bebauung abgerissen. Seitdem liegt das Areal brach. Der Standort zeichnet sich durch seine integrierte Lage (ÖPNV-Anschluss Georg-Schumann-Straße, gute Nahversorgung – „Einkaufszentrum Am Viadukt“, vorhandene Einrichtungen der sozialen Infrastruktur), sowie die Lage an der Weißen Elster und dem nahen Auensee als Freizeitareal bietet sich daher für eine Wohnnutzung an. Die Entfernung zur Leipziger Zentrum beträgt ca. 5 km. Das Gelände ist allerdings aufgrund seiner bisherigen Nutzung mit Altlasten behaftet und unter der Altlastenkennziffer (AKZ) 65801492 im Sächsischen Altlastenkataster (SALKA) registriert.

Das Plangebiet soll als klimaschonendes und autoreduziertes Neubaugebiet entwickelt und errichtet werden.

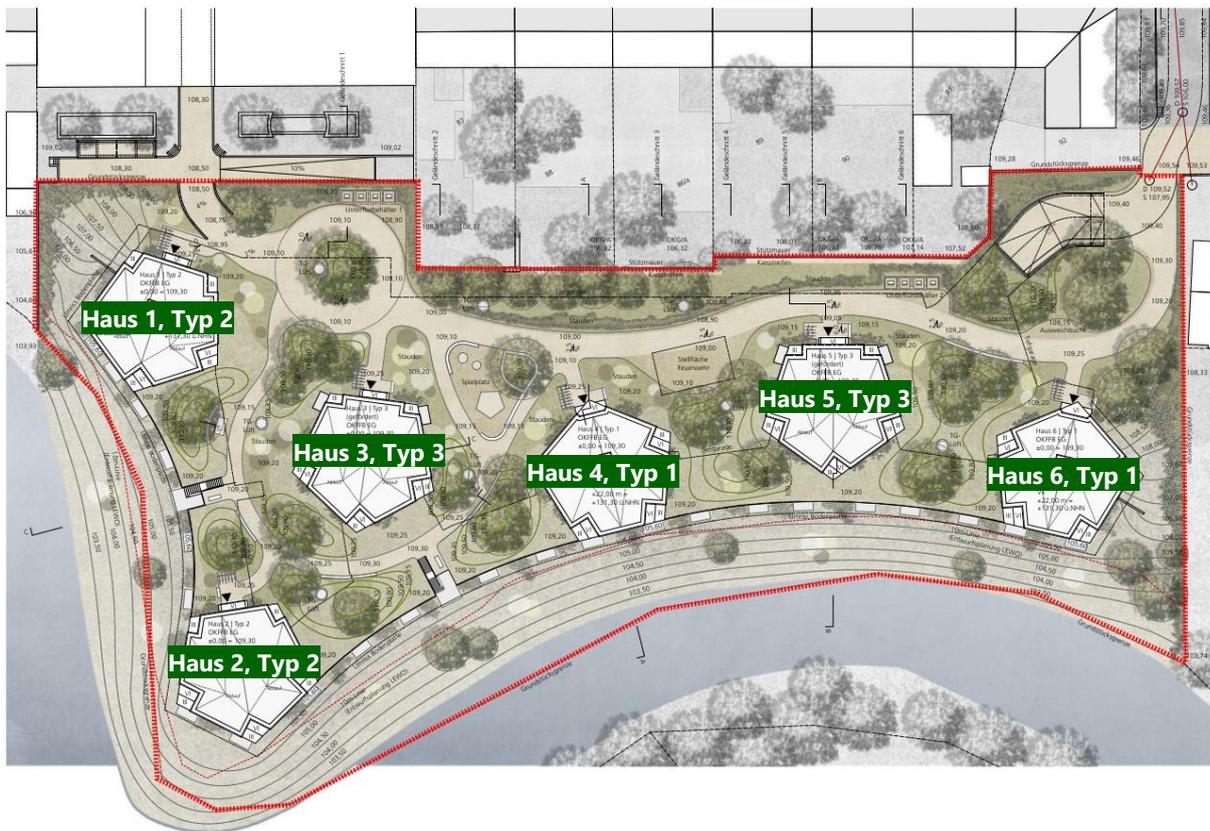


Abbildung 2 Städtebaulicher Entwurf und Geltungsbereich (rot gestrichelte Linie) für das Plangebiet und Nummerierung der Wohnhäuser und deren Grundrisstypen. Quelle: Springer Architekten.

Im Folgenden werden die Kennzahlen der drei geplanten Gebäudetypen verteilt auf sechs Wohnhäuser gemäß dem städtebaulichen Entwurf betrachtet. Es wird derzeit von einer Errichtung von ca. 171 Wohneinheiten ausgegangen.

Tabelle 1 Kennzahlen aus dem städtebaulichen Entwurf

Anzahl der Wohneinheiten nach Gebäudetyp	
<u>Anzahl WE gesamt</u>	171
Wohnflächen	
Wassergeschoss	1.678,30 m ²
TYP 1	3.331,00 m ²
TYP 2	3.458,80 m ²
TYP 3	3.307,70 m ²
<u>Wohnfläche gesamt</u>	<u>11.775,80 m²</u>
davon mit der Wohnfläche unter 50m ²	65
davon mit der Wohnfläche über 50m ²	106

1.2 Ermittlung vorläufiger Ziele auf Basis der planungsrechtlichen und konzeptionellen Grundlagen

Um sowohl den Analyseteil als auch die Erstellung des Maßnahmenkatalogs dieses Mobilitätskonzeptes möglichst zielführend und effektiv durchzuführen, war die Ermittlung der Bewertungsindikatoren, die auf den geltenden planungsrechtlichen Instrumenten basieren würden, wichtig. Hierzu wurden u. a. die folgenden Planwerke ausgewertet:

- Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz - GEIG)
- Sächsische Bauordnung (SächsBO) § 49 SächsBO Abs: 1-3
- Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums des Innern zur Sächsischen Bauordnung (VwVSächsBO)
- Satzung der Stadt Leipzig über die Stellplatzpflicht – Stellplatzsatzung (SPS): §2 Abs. 2, §3, §4 Abs. 5-7, §5 Abs. 1-3
- Luftreinhalteplan der Stadt Leipzig (geänderte Fassung vom 14.02.2019)
- Fachkonzepte des Leipziger Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes 2030 der Teile:
 - „Nachhaltige Mobilität“
 - „Wohnen“
 - „Soziale Teilhabe“
- Sofortmaßnahmenprogramm zum Klimanotstand 2020: Handlungsfeld Nachhaltige Mobilität, Punkte 11 und 12
- Mobilitätsstrategie 2030, Anlage 1¹
- Radverkehrsentwicklungsplan 2010-2020
- 2. Fortschreibung des Lärmaktionsplans („LÄRMAKTIONSPLAN STUFE 3“)²

Dabei sind insbesondere folgende Regelungen der Stellplatzsatzung wichtig:

Tabelle 2 Auszug aus den Regelwerken

Gesetzesvorlage	Regelung
Stellplatzsatzung der Stadt Leipzig	§ 2 Anzahl der notwendigen Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder
	(2) Entgegen der Regelung Ziffer 49.1.5.3 VwVSächsBO kann bei gesichertem und leistungsfähigem Anschluss an den ÖPNV in zumutbarer fußläufiger Entfernung zur Anlage (bis zu 500 m) bei Wohngebäuden die Stellplatzpflicht für Kraftfahrzeug-Stellplätze im Einzelfall um bis zu 30 % verringert werden. <i>Kommentar: Der konkrete Einzelfall muss mit der zuständigen Verkehrsbehörde abgestimmt werden.</i>
	§ 4 Gestaltung von Stellplätzen

¹ [Anlage 1 „Ein lebenswertes Leipzig in Bewegung“](#)

² [2. Fortschreibung des Lärmaktionsplans \(leipzig.de\)](#)

Gesetzesvorlage	Regelung
	<p>(5) Für 25 v. H. der Kfz-Stellplätze ist ein ausreichender Elektroanschluss baulich vorzubereiten</p> <p>(6) Bei der Realisierung von Car-Sharing-Stellplätzen im Rahmen des Vorhabens verringert sich die Stellplatzverpflichtung. 1 Car-Sharing-Stellplatz ersetzt dabei 5 Kfz-Stellplätze.</p> <p>Auszug aus der Richtzahlentabelle:</p> <p>Ein-/Mehrfamilienhäuser und sonstige Wohnungen</p> <p>Zahl der Stellplätze für Kraftfahrzeuge: Wohnungsgröße bis 50 m² - 0,5 je Wohnung Wohnungsgröße ab 50 m² - 0,7 je Wohnung</p> <p>Zahl der Abstellplätze für Fahrräder: 2 bis 4 je Wohnung</p>

Vorläufige Ziele

Nach der fundierten Grundlagenermittlung ließen sich folgende vorläufige Ziele ermitteln, die im Einklang mit Entwicklungsprämissen der Stadt Leipzig fungieren:

- 1) Förderung des autoarmen Quartiers durch Reduzierung des Stellplatzbedarfes von 107 auf 100 (9,3 %) aufgrund guter ÖPNV-Anbindung, durch 2 Carsharing-Parkplätze und durch erhöhte Fahrradstellplatzzahl innerhalb des Quartiers.
- 2) Förderung der nachhaltigen Mobilität.
 - a. Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen in der Erschließungsstraße des B-Plangebietes.
 - b. Ausstattung aller Parkplätze in der Tiefgarage (TG) mit Leitungsmanagementsystem sowie mit Leitungsinfrastruktur für einen späteren Einbau von Wallboxes.
 - c. Bereitstellung einer flexiblen und leistungsfähigen Leitungsinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
- 3) Bereitstellung attraktiver, quartierübergreifender Mobilitätsangebote, welche den Anforderungen verschiedener Lebensgruppen entsprechen.
 - a. Erweiterung der geplanten Fahrradstellplätze durch Abstellmöglichkeiten für Lastfahrräder in der TG und in den Außenanlagen. Der erzielte Anteil soll bei circa 10 % liegen.
 - b. Ausbau der Fahrradabstellräume mit optimaler Anbindung an den Zugängen in der TG
 - c. Einbindung mietbarer Lastenfahrräder in den Außenanlagen.

2 Analyse derzeitiger Mobilitätssituation

Im Folgenden wird das Plangebiet und seine Umgebung in Hinblick auf Modal Split Anteile untersucht und falls notwendig zusätzlich aus der Perspektive der Makrolage (gesamstädtischer bzw. Nord-West Kontext) und/oder Mesolage (Stadtteilebene, d. h. Wahren und Möckern bzw. Nachbarschaftsebene) betrachtet. Eine Analyse des geplanten Wohnareals (Mikrolage) wird im Kapitel 3 erfolgen.

2.1 Einleitender, räumlicher Kontext

Makrolage

Wie im vorherigen Kapitel erwähnt, ist das geplante Wohnquartier im nordwestlichen Teil Leipzigs, im Stadtteil Wahren, lokalisiert und benachbart den nördlichen Rand der Elsteraue. Die wesentlichen Lokationen (etwa wie Stadtzentrum, Auenwald, Flughafen, große Gewerbeeinheiten) sind vom Gebiet zwischen 5 und 11 km entfernt und gut an das Areal angebunden (siehe Abbildung 3). Mit der Bundesstraße 6, der S-Bahn-Anbindung Leipzig-Halle, der Nähe zum internationalen Flughafen Leipzig-Halle (LEJ) und der Autobahn A9 sowie der Stadtbahn und Busanbindungen weist die vorhandene Erschließung sowohl überregionale als auch lokale Bedeutung auf. Somit, trotz der Randlage, zeigt das zukünftige Wohnquartier aus der Makroebenen-Betrachtung sehr vorteilhafte Mobilitätsbedingungen auf.

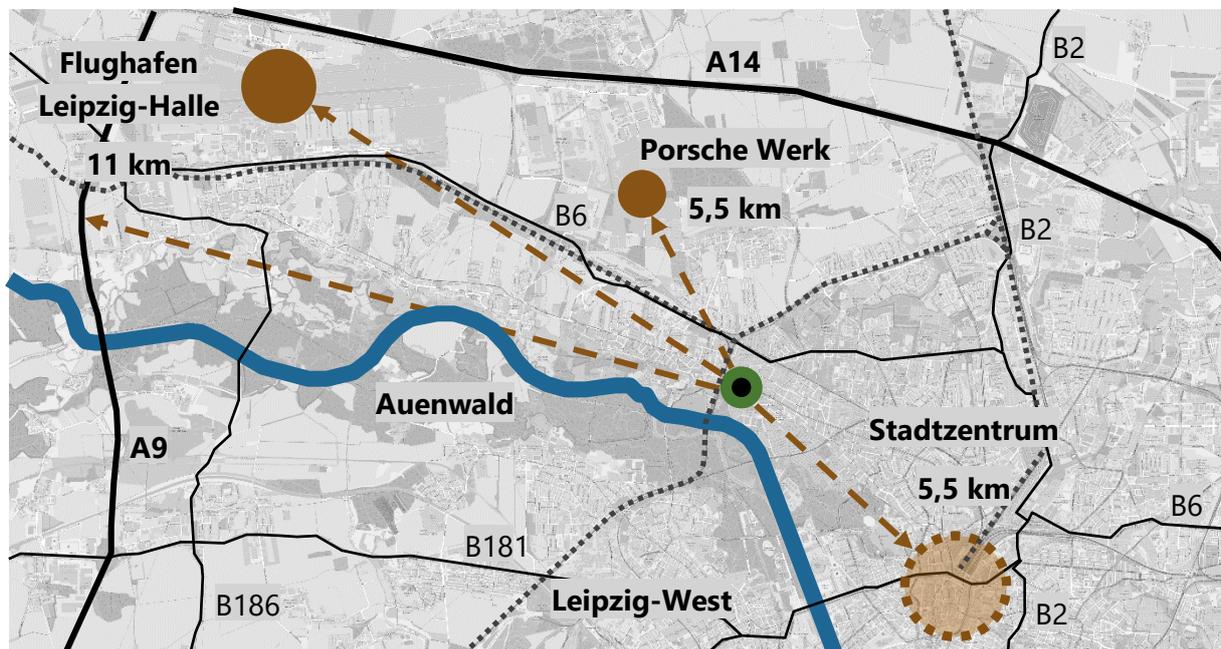


Abbildung 3 Makrolage des Plangebietes. Eigene Darstellung. Hintergrundkarte: OpenStreetMap

Modal Split: Gem. der im Rahmen der erhobenen Daten aus dem System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) im Jahr 2018³ betrug der Anteil am Leipziger Modal Split am Motorisierten Individualverkehr (MIV) 36,5 % (davon 8,1 % Mitfahrer), für ÖPNV 17,5 %, für den

³ [Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2018“. Dokumentation von Kennziffern der Mobilität für die Stadt Leipzig.](#)

Radverkehr 18,7 % und für Fußverkehr 27,3 %. Im Vergleich zur SrV 2015 kann eine positive Entwicklung in Hinblick auf Nutzung nachhaltiger Mobilitätslösungen beobachtet werden. Darüber hinaus strebt die offizielle Zielsetzung der Stadt Leipzig im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2030 an, „einen 70-prozentigen Anteil des Umweltverbundes (darunter 23 Prozent öffentlicher Personennahverkehr, 23 Prozent Radverkehr sowie 24 Prozent Fußverkehr) und einen 30-prozentigen Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split zu erreichen. Dies entspricht den 2015 im Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum (STEP VöR) beschlossenen Zielen. Das Szenario orientiert sich dabei auch an den Klimazielen der Stadt Leipzig⁴“. Sowohl die Befragungskennzahlen als auch die Zielsetzungen weisen auf die Notwendigkeit der Entwicklung von autoarmen Wohnquartieren hin.

Mesolage

Im Gebiet sind sechs räumliche Ausprägungen besonders deutlich, die zugleich als Gebietsgrenzen wahrzunehmen sind: drei vertikale (im Westen der Leipziger Güterring mit seinen historischen Anlagen, die Fern- und West/Ost-ausgerichtete Nah- und Gütereisenbahnlinie im Osten und die Slevogtstraße) und zwei horizontale Verkehrsadern (S-Bahn-Halle/Leipzig und Georg-Schumann-Straße) sowie ein grün-blaues organisch verschwenktes Band (Auenlandschaft). Diese Verkehrsadern bilden gute Ausgangsbedingungen für eine ausgewogene und zukunftsorientierte Mobilitätsgestaltung sowohl auf Quartiers-, als auch auf Stadtteilebene. In folgenden Unterkapitel werden, aufgeteilt nach dem Leipziger Modal Split, die einzelnen Facetten der Mobilitätsbelange beschrieben.

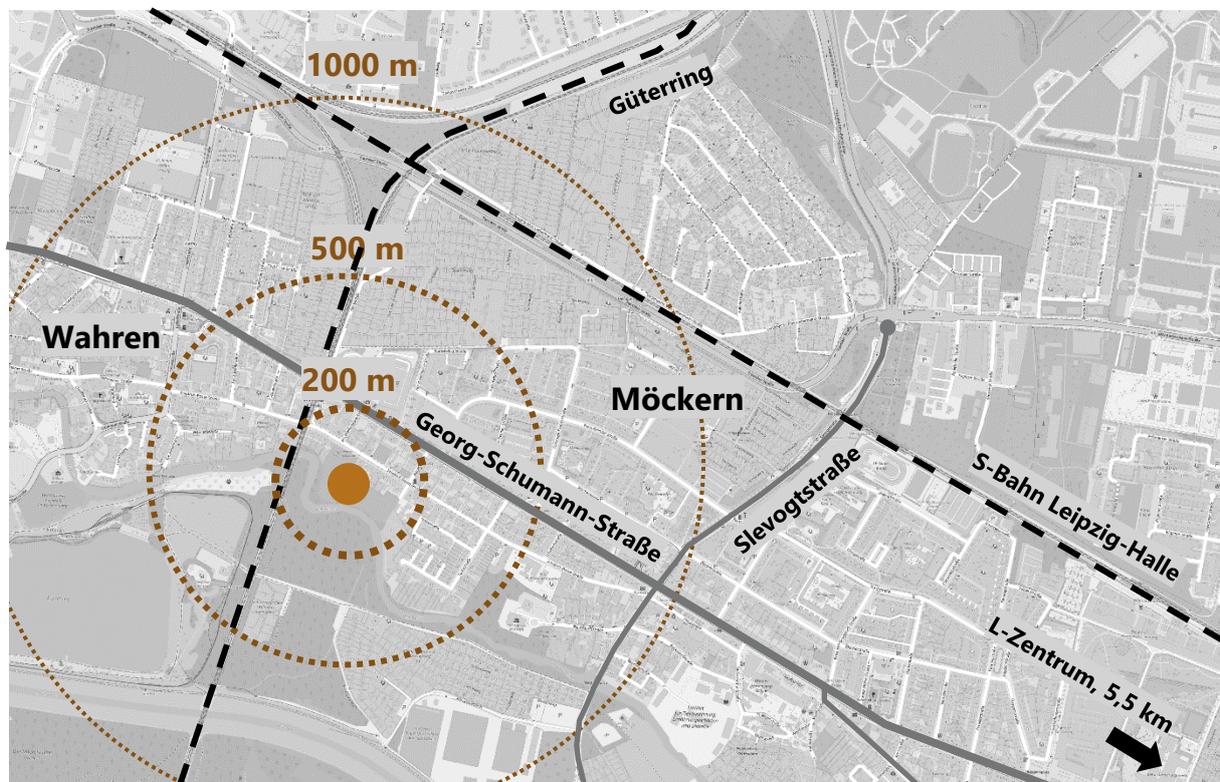


Abbildung 4 Mesolage des Plangebietes. Eigene Darstellung.

⁴ [Nachhaltigkeits-Szenario - Mobilitätsstrategien 2030 - Stadt Leipzig](#)

2.2 Motorisierter Individualverkehr

Obwohl die Stadt Leipzig zu den Spitzenreitern der fahrradfreundlichsten deutschen Städte über 500.000 Einwohner (EW) gehört⁵, ist die Makrolage des Plangebietes dennoch stark durch den Autoverkehr geprägt. Dies betrifft sowohl das Verkehrsaufkommen als auch den Infrastrukturausbau. Der Großteil vorhandener Straßentypen wird intensiv durch alle Kfz-Typen genutzt, darin Last-Mile-Zulieferer und LKW.

Da das Plangebiet aus mobilitätstechnischer Sicht deutlich mehr von Auswirkung der Mesolage betroffen ist, wird der Fokus auf diese Ebene gesetzt.

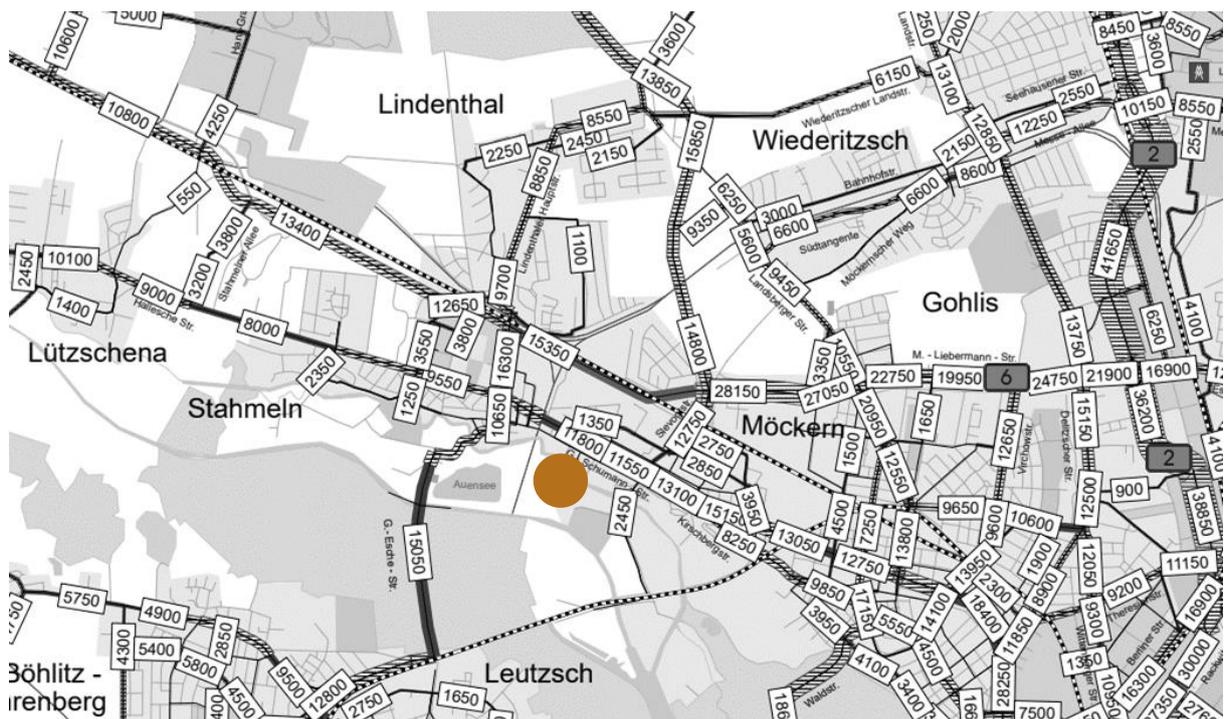


Abbildung 5 Kleiner Ausschnitt aus der Darstellung der Zahlwerte des Kfz-Verkehrs. Kfz-Querschnittsbelastungen, Kfz/24h (DTV Mo-Fr), Bearbeitungsstand: 02.2022. Quelle: VTA Leipzig. Farbliche Darstellung geändert auf schwarz-weiß. Braune Markierung = Plangebiet

Mesolage – Stadtteile Wahren und Möckern

Auf stadtteilweiter Ebene sind insbesondere folgende Straßen wichtig:

- Die im Jahr 2012 fertiggebaute Bundesstraße 6 (B 6), eine unterbrochene deutsche Bundesstraße, die von Cuxhaven über mehrere Städte (u.a. Bremen, Hannover, Leipzig, Dresden) und im Westen parallel zu einer überregionalen Eisenbahnlinie verläuft.
- Die 5,46 km lange Georg-Schumann-Straße, welche die Ortsteile Zentrum-Nord, Gohlis-Süd, Möckern und Wahren durchquert und gewisse städtebauliche Missstände aufweist. Dennoch ist dort eine hohe Verkehrsbelastung zu beobachten, die einen Einfluss auf eine zeitgemäße Verstetigung ihrer historischen Wohn- und Einzelhandelsfunktion hat.

⁹ Anlage 4 - Datenblätter (leipzig.de)

- Die Slevogtstraße, die mitten durch den Stadtteil verläuft.
- Die Kirschbergstraße, die von Süd-Osten an die Georg-Schumann-Straße anschließt.

Prinzipiell werden die Hauptverkehrsadern in Wahren und Möckern für Randgebietsverhältnisse stark befahren, wodurch ein Bedarf an Verkehrsentlastung entsteht.

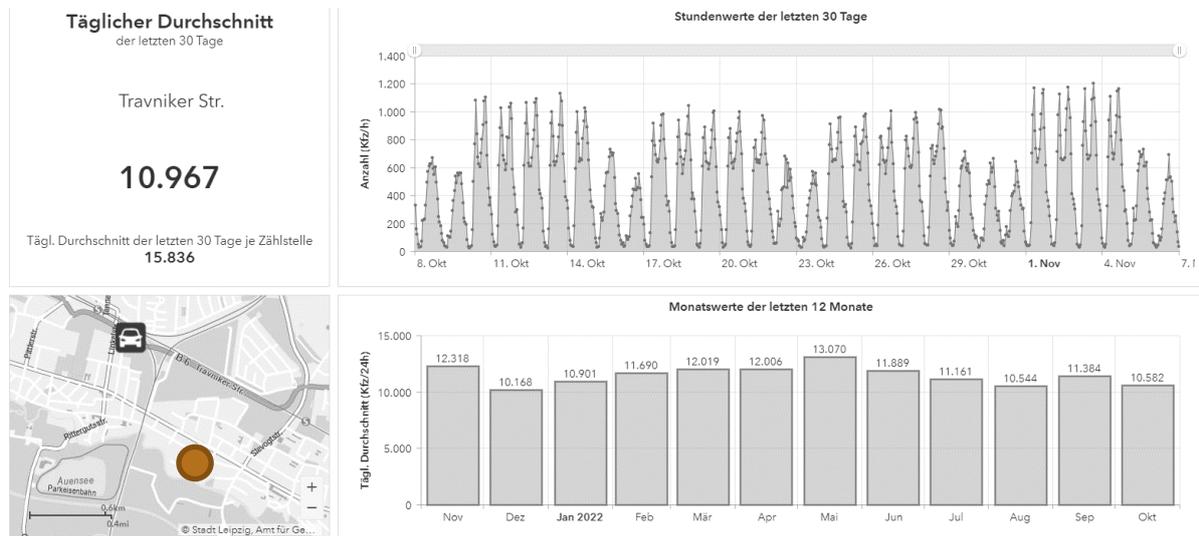


Abbildung 6 Ausschnitt aus dem Dashboard „Dauerzählstellen Kfz-Verkehr in Leipzig. Quelle: GDI Leipzig. Farbliche Darstellung geändert auf schwarz-weiß. Die braune Markierung entspricht der ungefähren Verortung des Plangebietes.

In Anbetracht der o.g. Aspekte, erweist sich eine Erschließung des Wohngebietes mit einer Einwohnerzahl von ca. 400 mit Einsatz vielfältiger Mobilitätsangebote und daraus resultierender Reduzierung des SP-Schlüssels als innovativ und zukunftsorientiert. Mit Verabschiedung der Mobilitätstrategie 2023 durch den Leipziger Stadtrat im Jahr 2018 wurden die wichtigen Meilensteine zur Veränderung dieser Lage gesetzt, um eine klimaangepasste Verkehrspolitik strategisch und operativ zu verfolgen. Die Grundlage dafür bildet das sog. Nachhaltigkeitszenario, dass einem „(..) Vorrang einer nachhaltigen Mobilität und der Förderung des Umweltverbundes“ gibt. „Mit Blick auf den Wirtschafts- und Motorisierten Individualverkehr [...] stehen die Förderung innovativer Konzepte und Modelle, Erhaltungsmaßnahmen im Straßennetz und die Aufrechterhaltung der Durchschnittsgeschwindigkeit im gesamten Stadtnetz auf heutigem Niveau im Vordergrund⁹“. Durch Integration solcher nachhaltiger, auch für externe Nutzer zugänglicher Mobilitätsangebote innerhalb bzw. durch Bereitstellung des Zugangs an solchen Alternativen in unmittelbarer Nähe des Quartiers, kann ein ortslageübergreifender, positiver Beitrag geleistet werden.

Mikrolage – Plangebiet

Die wichtigsten, äußeren Erschließungen bilden die Friedrich-Bosse-Straße, Agnesstraße und deren Kreuzung, die zugleich als Hauptanschlussknoten für den Neuverkehr des Plangebietes fungiert (siehe: Abbildung 7). Auf Basis der für das Vorhaben durchgeführten verkehrstechnischen Untersuchung¹⁰ wurde ein IST-Verkehrsaufkommen von rund 1.200 Fahrzeugen

⁹ Anlage 4 - Datenblätter (leipzig.de)

¹⁰ Bernard Gruppe (2023). Verkehrstechnische Untersuchung - B-Plan Nr. 441 „Wohnpark Friedrich-Bosse-Straße“ in Leipzig.

ermittelt, dabei entspricht der Besucher-Anteil „mit 27 % bis 60 % an der unteren Grenze dem Kennwert des SrV 2018 für den Verkehrszweck Freizeit und an der oberen Grenze dem Parameter nach Bosserhoff zur Berücksichtigung von Besuchern außerhalb von Leipzig“.

In Hinblick auf die WE-Zahl wurde der induzierte Neuverkehr auf einen durchschnittlichen Tagesverkehr von rund 430 Kfz-Fahrten/Tag geschätzt¹⁰. Lt. des Verkehrsgutachtens wird die ermittelte Leistungsfähigkeit der Erschließung auch der Betrachtung des in der Mobilitätsstrategie 2030 prognostizierten Modal Splits gesichert. Durch Implementierung multimodaler Mobilitätslösungen kann dieser Effekt auch verstärkt verstetigt werden.

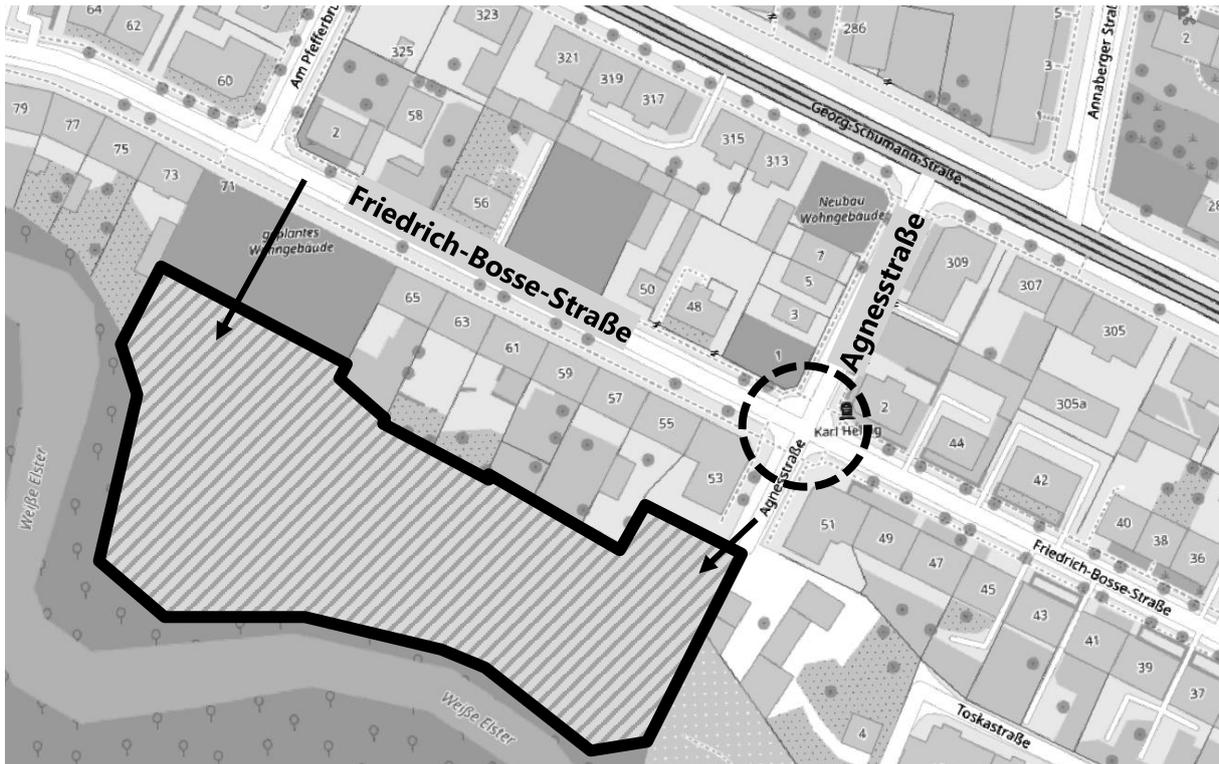


Abbildung 7 Erschließungssituation in der unmittelbaren Nachbarschaft des geplanten Wohnquartiers. Eigene Darstellung. Hintergrundkarte: OpenStreetMap

Die technischen Charakteristika beider Straßen sehen wie folgend aus und werden durch die Abbildung 8 bis Abbildung 11 visualisiert:

Tabelle 3 Straßencharakteristika

	Friedrich-Bosse-Straße	Agnesstraße
Organisation	Fahren in beide Richtungen für alle Fahrzeugtypen (ausschließlich Schwertransport), die aus regulatorischer Sicht in die Umweltzone einfahren können, ist gestattet	Sackgasse. Fahren in beiden Richtungen für alle Fahrzeugtypen (ausschließlich Schwertransport), die aus regulatorischer Sicht in die Umweltzonen einfahren können, ist gestattet. Eine Wendemöglichkeit ist am Ende der Sackgasse gegeben.
Gehweg	Beidseitiger Gehweg	Beidseitiger Gehweg
Belag	Auf der Höhe des geplanten Neubaugebietes: reiner Pflasterstein mit	Auf der Höhe des geplanten Neubaugebietes: Asphalt punktuell mit Schotter (Zufahrt)

	Friedrich-Bosse-Straße	Agnesstraße
Oberflächen- qualität	punktuellen Asphaltprovisorien. Danach, je nach Abschnitt, darin: <ul style="list-style-type: none"> • ausschließlich asphaltiert • ausschließlich Pflasterstein • Mischung aus Asphalt und Pflasterstein mit punktuellen Asphaltprovisorien 	zum geplanten Wohnareal) und Asphaltprovisorien, Pflasterstreifen bei der Einfahrt in die Sackgasse. Danach: Asphaltiert bzw. mit punktuellen Asphaltprovisorien.
	Auf der Höhe des geplanten Neubaugebietes: moderater Zustand. Ansonsten moderater bis schlechte Oberflächenqualität, teils sanierungsbedürftig.	Auf der Höhe des geplanten Neubaugebietes: veralteter, sanierungsbedürftiger Zustand, insbesondere im Bereich der Zufahrt zu dem Neubaugebiet. Ansonsten gute bis moderate Oberflächenqualität.



Abbildung 8 Friedrich-Bosse-Straße Richtung Agnesstraße. Quelle: Mapillary



Abbildung 9 Friedrich-Bosse-Straße – Blick auf die zukünftige nördliche Einfahrt in das Wohnquartier. Quelle: Mapillary



Abbildung 10 Kreuzung Friedrich-Bosse-Straße - Agnesstraße. Quelle: Mapillary



Abbildung 11 Agnesstraße – Blick auf die zukünftige westliche Einfahrt. Quelle: Mapillary

2.2.1 Ruhender Verkehr im privaten und öffentlichen Raum

Stadtteilübergreifend ist prinzipiell ein beidseitiges Längsparken i.d.R. kostenfrei gestattet. Entlang der Georg-Schumann-Straße findet das Längsparken statt, dabei werden abschnittsweise die Pkws auf Flächen des Gehwegs geparkt. In den Seitenstraßen (Am Pfefferbrückchen, teilweise Agnesstraße) zur Georg-Schumann-Straße ist ebenfalls ein beidseitiges, ungeordnetes Längsparken im Straßenraum erlaubt.

Im Umfeld des Quartiers wird der ruhende Verkehr zum Großteil im Straßenraum organisiert – das Parken auf privaten Grundstücken/Innenhöfen wird punktuell gewährleistet. In der Friedrich-Bosse-Straße existieren beidseitig Längsparkplätze (siehe: Abbildung 8). Im südlichsten Teil der Agnesstraße findet das Querparken statt.

Es ist eine mittlere Auslastung der vorhandenen Parkplätze auf Makro- und Mikroebene festzustellen.

Um die Parksituation außerhalb der Quartiersgrenzen nicht zu beeinflussen, bedarf es einer geordneten Organisation der Stellplätze für Pkw innerhalb des Wohnareals, die durch vielfältige Ansätze erweitert wird. Aufgrund der günstigen Mobilitätssituation auf Mesoebene (siehe:

Unterkapitel ÖPNV und Radinfrastruktur) soll die zu planende Infrastruktur für den ruhenden Verkehr durch Ausbau der nachhaltigen Mobilitätsansätze ausreichend komplementiert werden.

2.2.2 Elektromobilität

Die Elektromobilität gilt als eine mögliche Alternative zur Fortbewegung mit Verbrennungsmotoren. Besondere Bedeutung gewinnt das Thema in verdichteten Innenstädten mit regelmäßigen Überschreitungen der Grenzwerte zur Luftreinhaltung. Voraussetzung für den Umstieg auf ein Elektrofahrzeug ist eine vorhandene Lade- und Netzinfrastruktur, weswegen eine flächige Abdeckung Grundvoraussetzung ist. Nach dem Sofortmaßnahmenpapier gegen den von der Stadt Leipzig ausgerufenen Klimanotstands sollen bis 2025 bis zu 500 Ladesäulen im Leipziger Stadtgebiet installiert werden. Das Ladenetz in Leipzig umfasst derzeit 200 öffentliche und halböffentliche Ladepunkte¹¹, wovon 56 an den Mobilitätsstationen zu finden sind. Diese werden von der LVB betrieben.

Im Untersuchungsradius (< 500 m) befinden sich keine öffentlichen oder halböffentlichen Ladestationen. Die nächstgelegene Ladestation ist die Mobilitätstation 20 „S-Bf. Möckern/Huygenplatz“ in ca. 1,5 km Entfernung mit zwei Ladepunkten. Damit ist keine Mobilitätsstation in noch fußläufig zumutbarer Entfernung vom Quartier gelegen. Die vollständige Abdeckung an Ladeinfrastruktur für E-Mobilität ist derzeit sowohl in der unmittelbaren Nachbarschaft als auch auf Mesoebene nicht ausreichend gewährleistet.

Im Hinblick auf die allgemein steigende Nutzung und Nachfrage an Elektroautos ist davon auszugehen, dass der zukünftige Bedarf für eine leistungsfähige und zugangssichere Ladeinfrastruktur wachsen wird. Somit wird die Ausstattung aller Parkplätze in der TG mit Leitungsmagementsystem sowie mit Leitungsinfrastruktur für einen späteren Einbau von Wallboxes notwendig.

2.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

*Da die Analyse des ÖPNV aufgrund der unterschiedlich im jeweiligen Stadtteil laufenden Investitionsmaßnahmen eher mehr mesolokal zu betrachten ist, wird in diesem Unterkapitel v.a. die Mesolage behandelt. In Hinblick auf die in der Stellplatzsatzung möglichen Reduzierung des Stellplatzschlüssels um maximal 30 % aufgrund der günstigen Entfernung (<500 m) zu den ÖPNV-Angeboten, werden die analysierten Haltepunkte mit zwei Farben markiert (**grün – entspricht der Vorgaben** für die Stellplatzreduzierung, **rot – entspricht NICHT den Vorgaben** für die Stellplatzreduzierung).*

Die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) betreiben das straßen- und schienengebundene öffentliche Personennahverkehrsnetz und erschließen die Stadt und das nähere Umfeld. Zusätzlich wird dieses Netz durch den Schienenpersonennah- und -Fernverkehr ergänzt. Das Netz ist insbesondere in den innenstädtischen und Kerngebieten gut ausgebaut und durch das Angebot von Deutscher Bahn (S-Bahn) komplementiert. Das im vorherigen Kapitel beschriebene

¹¹ An einer Ladestation können mehrere Ladepunkte integriert sein.

Nachhaltigkeitsszenario sieht im ÖPNV-Sektor „(..)[einen] nachfrageorientierte[n] Ausbau des Angebotes, Beschleunigungsmaßnahmen sowie Netzerweiterungen [als] wesentliche Voraussetzungen¹²“ für eine ausgewogene Mobilitätsgestaltung.

Die Multimodalität des ÖPNV-Angebotes sieht wie folgend aus:

- Fahrradmitnahme bei LVB-Dienstleistungen, die jedoch nur bei ausreichendem Platz und nur per Einlösung einer Extrafahrkarte möglich ist.
- App LeipzigMOVE der L-Gruppe, die etwa die Leihfahräder von nextbike zur Verfügung stellt (vgl.³⁷).

Mesolage und Mikrolage – Stadtteile Wahren und Möckern und Auswirkung der ÖPNV-Situation auf das Plangebiet

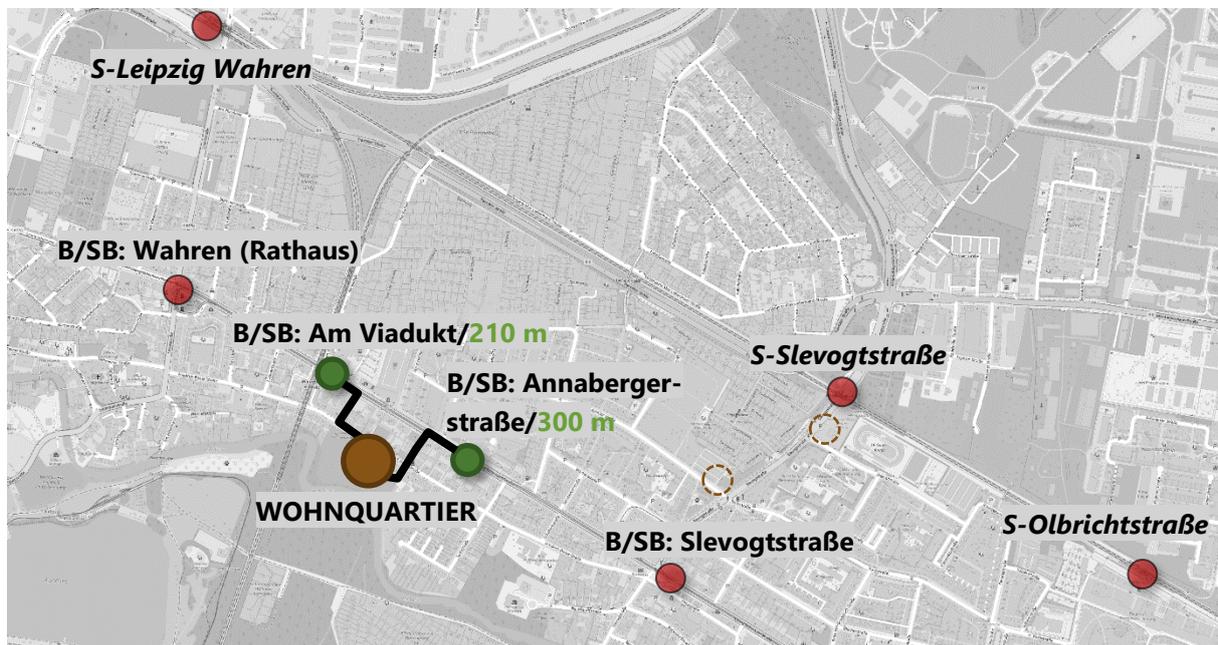


Abbildung 12 Darstellung der ÖPNV-Haltestellen. B: Bushaltestelle, SB: Straßenbahnhaltestelle, S: S-Bahn-Haltestelle. Eigene Darstellung. Hintergrundkarte: OpenStreetMap

Die ÖPNV-Anbindung ist v. a. auf Höhe der Georg-Schumann-Straße vorhanden und umfasst Bus, Straßenbahn und S-Bahn.

Bus- und Straßenbahnhaltestellen: Auf Mesoebene ist Möckern bzw. Wahren mit den Buslinien 80, 87, 88, 90 und 91/190 der LVB erschlossen, die an vier Haltestellen zu erreichen sind:

- **Leipzig, Wahren (Rathaus)**, Entfernung zum Gebiet: **500 m**/6 Minuten zu Fuß
- **Am Viadukt**, Entfernung zum Gebiet: **200 m**/2,5 Minuten zu Fuß
- **Annaberger Straße**, Entfernung zum Gebiet: **220 m**/**<3** Minuten zu Fuß
- **Möckernscher Markt**, Entfernung zum Gebiet: **750 m**/9 Minuten zu Fuß

Die o. g. Haltestellen dienen zugleich auch als Straßenbahnhaltepunkte, die durch die Linien 10 und 11 bedient werden.

¹² [Nachhaltigkeits-Szenario - Mobilitätsstrategien 2030 - Stadt Leipzig](#)

S-Bahn-Stationen: Des Weiteren haben Möckern bzw. Wahren drei S-Bahn-Stationen mit Haltepunkten:

- **Leipzig Wahren/1.400 m** bzw. 18 Minuten zu Fuß, **Slevogtstraße/1.300 m** bzw. 17 Minuten zu Fuß und **Olbrichtstraße/2.100 m** bzw. 27 Minuten zu Fuß mit der Linie S3 (Leipzig-Halle).
- **Haltestelle Möckern** mit der Linie S1 (Leipzig Miltitzer Allee- Stötteritz bzw. Leipzig, Messe/Bhf) und der Regionalbahn RB20 (Leipzig-Eisenach)/**2.000 m** bzw. 24 Minuten zu Fuß.

Auf dieser Höhe befindet sich auch der alte Möckernsche Straßenbahnhof, der derzeit als Straßenbahnmuseum genutzt wird.

Es ist ersichtlich, dass das Areal derzeit komplett durch das öffentliche Verkehrsangebot in zumutbarer fußläufiger Entfernung (< 500 m) erschlossen wird. Durch den gesicherten und leistungsfähigen Anschluss an das ÖPNV-Netz ist nach Leipziger Stellplatzsatzung (§ 2 Abs. 2) eine Verringerung von Pkw-Stellplätzen bei Wohngebäuden gerechtfertigt.

2.4 Fahrradverkehr

Das Fahrradfahren wird in Leipzig nicht mehr als alternatives, sondern als im Kernstadtbereich konkurrierendes Verkehrsmittel benutzt. So kommen in Leipzig statistisch 955 Fahrräder auf 1.000 Einwohner.¹⁵ Der Fahrradverkehr ist umweltverträglich, ressourcen- und platzsparend und kann in der innerstädtischen Verkehrssituation auf kurze und mittlere Distanzen sogar das schnellere Fortbewegungsmittel sein. Die Mobilitätstrategie 2023 (darin das Nachhaltigkeitsszenario) der Stadt Leipzig „fokussiert [den Radverkehr] inhaltlich auf eine steigende Qualität des Verkehrsnetzes und den Ausbau der Infrastruktur sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit¹⁶“. Durch die Weiterentwicklungen im Bereich der Pedelecs, E-Bikes und elektrobetriebenen Sonderfahrräder kann das Fahrrad sowohl eine Alternative für ältere Menschen werden als auch für den Großeinkauf mit Lastenfahrrad zur Anwendung kommen. Nebenbei bedient Radfahren auch einen gesundheitlichen Aspekt und fördert motorische Fähigkeiten. Es liegt auf der Hand, dass dem Fahrradverkehr eine zentrale Rolle in einem zukunftsorientierten Quartier zukommen muss. Da viele der Schlüsselplanungsgrundlagen für das Thema der Radinfrastruktur sich zurzeit in Fortschreibung befinden¹⁷ und die offizielle, digitale Stadtkarte zurzeit einen begrenzten Informationsgehalt bzgl. der vorhandenen Radwegenetze bietet, wurde die Grundlagenermittlung anhand folgender Quellen durchgeführt:

- Radverkehrsentwicklungsplan 2010 – 2020 inkl. kartographischen Anlagen
- Hauptnetz Rad der Stadt Leipzig¹⁸, eine digitale, open source Karte, die auf einem Entwurf des ADFC basiert.

Die unter dargestellten Karteninhalte sind dementsprechend zusammen zu betrachten.

¹⁵ Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt: Mobilität in Leipzig 2018, Leipzig 2018

¹⁶ [Nachhaltigkeits-Szenario - Mobilitätsstrategien 2030 - Stadt Leipzig](#)

¹⁷ U.a. Radverkehrsentwicklungsplan, Mobilitätsstrategie 2030

¹⁸ [OGIS Cloud - Hauptnetz Rad Leipzig](#)

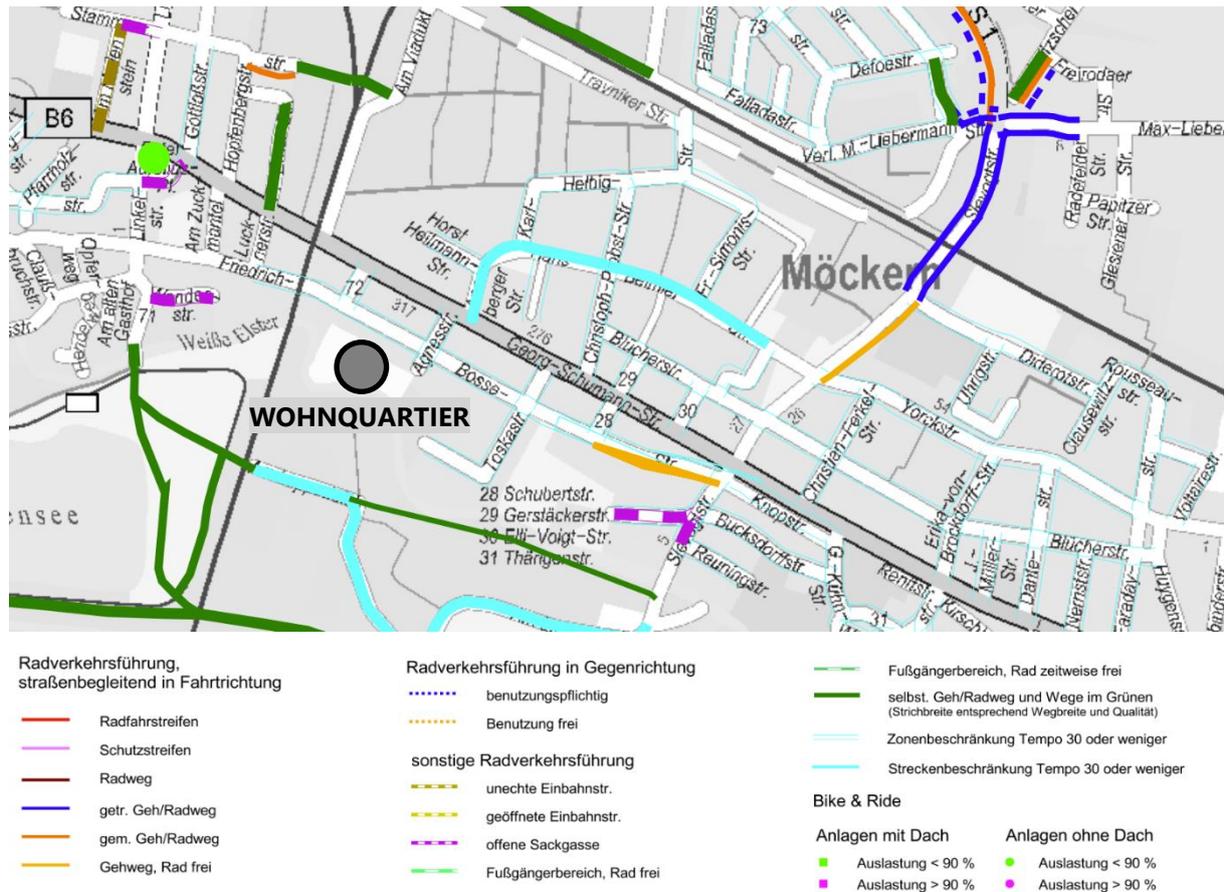


Abbildung 13 Radverkehrsentwicklungsplan 2010-2020. Anlage 1: Vorhandene Führungsformen des Radverkehrs in Leipzig (Karte). Bestandsaufnahmen 2009/2010. Ausschnitt. Quelle: Stadt Leipzig¹⁹

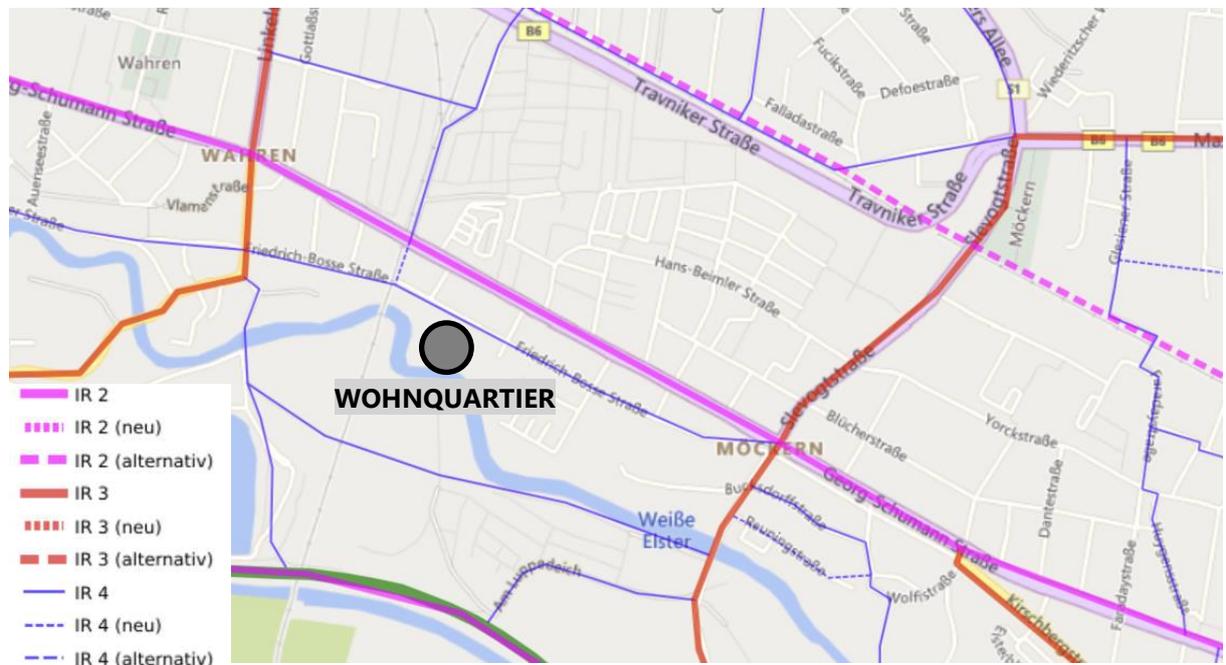


Abbildung 14 Ausschnitt aus dem Haupt Rad Netz Leipzig. Quelle: QGIS CLOUD free

¹⁹ Radverkehrsentwicklungsplan 2010 -2020 (2012). Anlage 1.

Mesolage

Prinzipiell erfolgt der Radverkehr auf der Mesoebene auf zwei unterschiedliche Weisen: durch Radverkehrsanlagen und in Tempo-30-Zonen. In Wahren und Möckern ist die Radinfrastruktur in unterschiedlichem Maße ausgebaut. Auf der Höhe der Georg-Schumman-Straße, von etwa Pate-Aurelius-Platz bis zur Nebenstraße „Am Pfefferbrückchen“, befinden sich beidseitige Schutzstreifen für Radfahrende. Ab dann ist bis zur Slevogtstraße keine Schutzstreifenmarkierungen oder andere Radverkehrsanlagen vorhanden. Der Radverkehr erfolgt hier im Mischverkehr. Erst ab der Bus- und Straßenbahnhaltestelle „Möckerscher Markt“, entlang der qualitativ aufgewerteten Spielstraße „Knopstraße“, ist einseitig ein Schutzstreifen vorhanden – auf der Höhe der Christian-Ferkel-Straße wird er auf den in Gegenrichtung verlaufenden Schutzstreifen erweitert.

Speziell ausgewiesene Radfahrstreifen sind entlang der Slevogtstraße sowie im Bereich der Außenlandschaft, parallel zur Neuen Luppe (Elster-Radweg) vorhanden.

In den Nebenstraßen findet das Radfahren in Tempo-30-Zonen und respektiv im Mischverkehr statt. Die Radverkehrsanlagen sind dementsprechend nicht vorhanden. Die Straßen sind unterschiedlich versiegelt und demzufolge in abweichendem Maße für Radverkehr geeignet: dazu gehören asphaltierte Straßen in unterschiedlichem technischem Zustand und Pflastersteinbeläge. V.a. in den Randbereichen des Stadtteils lässt sich ein gewisser Sanierungs- bzw. Aufwertungsbedarf der Fahrbahnoberflächen feststellen, was insbesondere der Erhöhung des Fahrkomforts für Fahrräder mit Kinderanhängern/Kindersitz, Lastenräder sowie Rollstuhlgeweräten dienen würde.

Gelegentlich sind stadtteilweit Fahrradbügel aufgestellt, zum Großteil entlang der Georg-Schumman-Straße und bei den Einkaufszentren.

Vgl. des Handlungskonzeptes zur Förderung des Radverkehrs in Leipzig²⁰ befinden sich auf der Mesoebene zwei Bike-and-Ride Stationen, die sich in angenehmer Entfernung vom Plangebiet befinden – die erste neben dem S-Bahnhof Möckern und die zweite beim Verkehrsknoten Rathaus Wahren. Der multimodale Arbeitsweg (hier: Fahrrad-ÖPNV) kann somit gewährleistet werden.

Das Bikesharing ist vorrangig im westlichen Teil des Stadtteils vorhanden. Die vertieften Ausführungen dazu sind im Kapitel 2.5 zu entnehmen.

Mikrolage

Der Radverkehr erfolgt auf der Mikroebene in Tempo-30-Zonen (siehe: Abbildung 15, blaue Markierungen), im Mischverkehr. Die Radverkehrsanlagen sind dementsprechend nicht vorhanden. Die Straßen sind aufgrund unterschiedlicher Versiegelung in abweichendem Maße für Radverkehr geeignet: Friedrich-Bosse-Straße aufgrund der Pflastersteine und punktuellen Asphaltprovisorien - geeignet, aber unkomfortabel (siehe: Abbildung 15, orange Markierung); nördlicher Abschnitt der Agnesstraße – geeignet (siehe: Abbildung 15, grüne Markierung);

²⁰ [Vorhandene und empfohlene Standorte für Bike+Ride-Anlagen \(leipzig.de\)](#)

südlicher Abschnitt der Agnesstraße (siehe: Abbildung 15, rote Markierung) – ungeeignet. Die Sichtbarkeit an den 2 existierenden Kreuzungen ist gem. VtU als gut geschätzt und ergeben keine Gefahr für die Verkehrsteilnehmer.

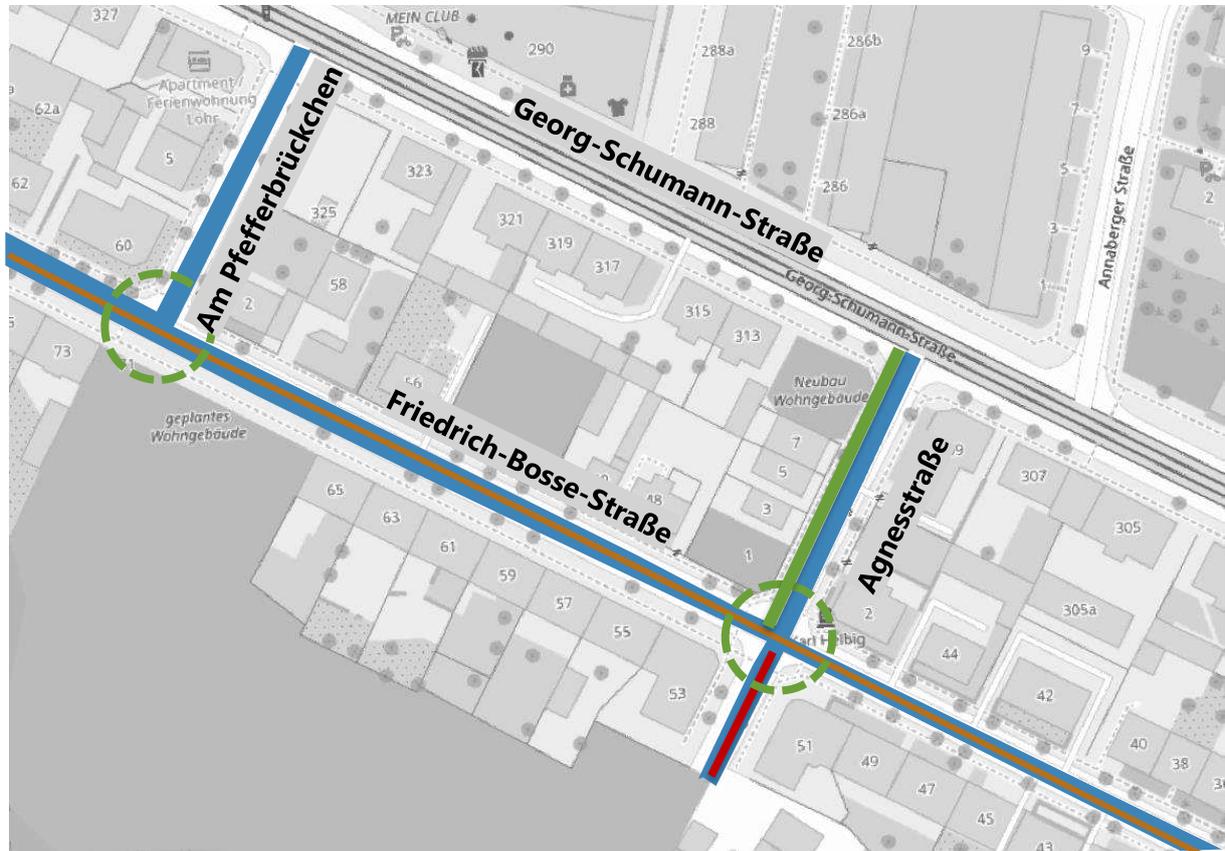


Abbildung 15 Visuelle Bewertung der Mikrolage in Hinblick auf Radverkehr. Eigene Darstellung. Hintergrundkarte: OpenStreetMap

2.5 Shared Mobility

2.5.1 Carsharing

Die Nutzung von mietbaren Autos ist mittlerweile in Leipzig gut verbreitet. Auf dem lokalen Markt sind folgende Anbieter zurzeit (Stand November 2022) präsent und wurden in Hinsicht auf das Bauvorhaben bewertet:

Tabelle 4 Textlich-grafische Übersicht des Carsharing-Angebots auf Makroebene

Anbieter	Organisationsmodell	Fahrzeuggrößen	Stadtübergreifendes Angebot [ja/nein]	Nachhaltigkeits-siegel laut SPS [ja/nein]
teilAuto	Stationsbasiert	Alle Fahrzeuggrößen	Ja	Ja

Anbieter	Organisationsmodell	Fahrzeuggrößen	Stadtübergreifendes Angebot [ja/nein]	Nachhaltigkeitssiegel laut SPS [ja/nein]
Mobility Center GmbH				

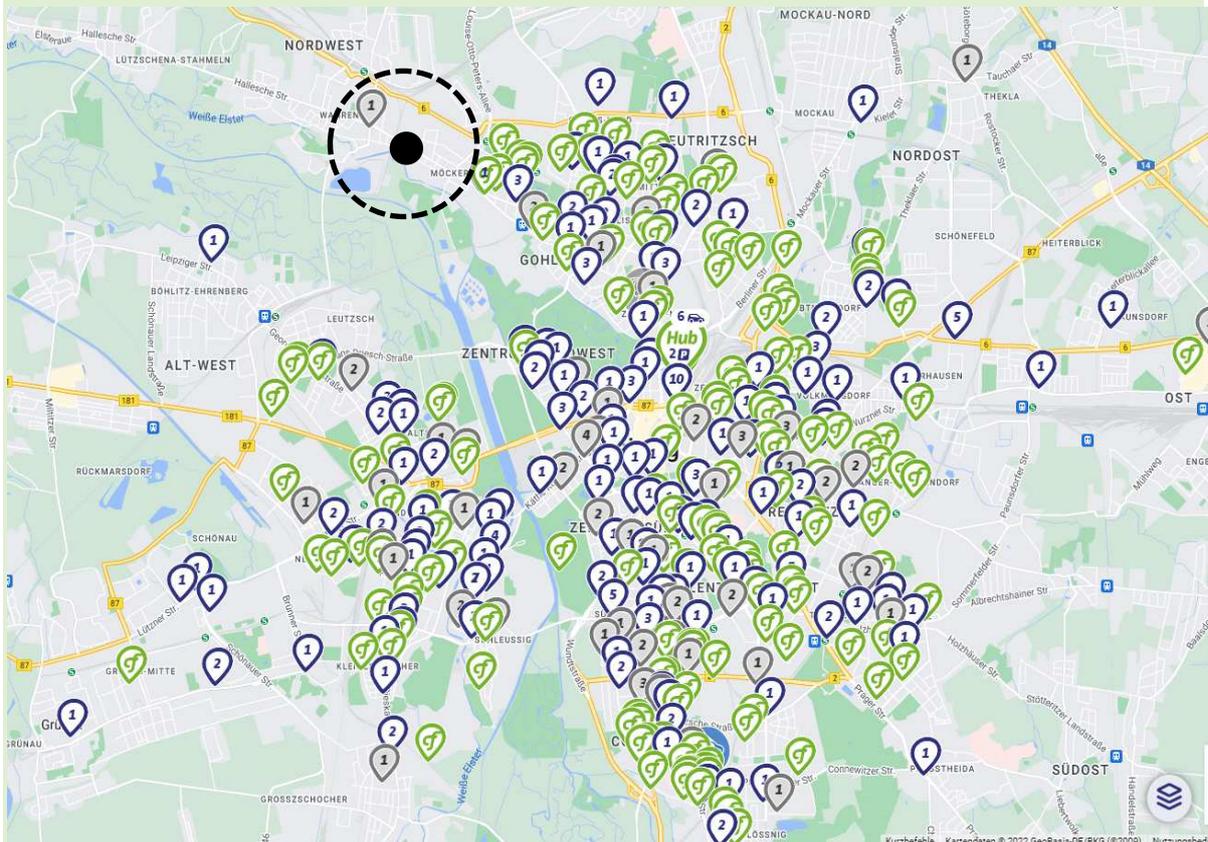


Abbildung 16 Übersicht der teilAuto-Stationen. Hintergrundkarte: teilAuto

Das geplante Baugebiet wurde mit einem schwarzen Punkt gekennzeichnet – der gestrichelte Bereich entspricht einem 1-km-Radius. Die blauen, numerischen Pin-Markierungen entsprechen der Stationslage und Anzahl der vorhandenen Fahrzeuge, von denen mindestens ein Auto buchbar ist. Die grauen Markierungen weisen volle Ausbuchung auf. (Stand: 15.11.2022, ca. 11 Uhr).

CityFlitzer Mobility Center GmbH	Free-floating	Nur Kleinwägen	Ja	Ja
<i>Die Übersicht wie bei dem teilAuto (Grüne CF-Zeichen) (Stand: später Vormittagszeit, 15.11.2022)</i>				
Flinkster Deutsche Bahn Connect GmbH	Stationsbasiert	Alle Fahrzeuggrößen	Nein, abholbar nur am Hauptbahnhof	Nein
Ford Carsharing²³	Stationsbasiert	Alle Fahrzeuggrößen	Nein, abholbar nur am Hauptbahnhof	Nein

²³ Kooperationspartner von Deutscher Bahn Connect GmbH

Anbieter	Organisationsmodell	Fahrzeuggrößen	Stadtübergreifendes Angebot [ja/nein]	Nachhaltigkeits-siegel laut SPS [ja/nein]
Ford-Händler Dienstleistungsgesellschaft mbH				

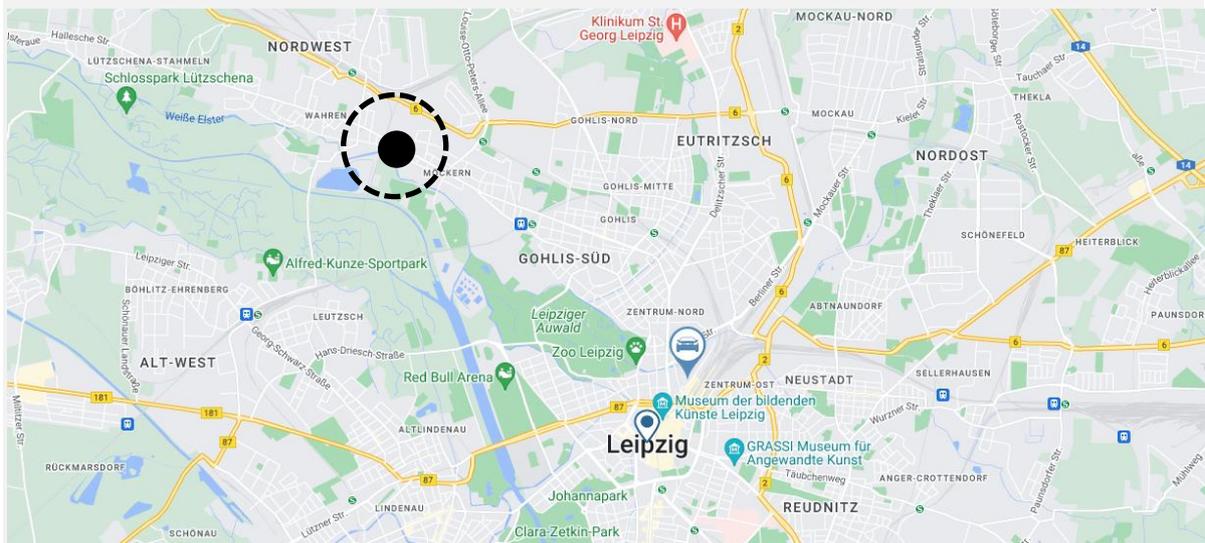


Abbildung 17 Übersichtskarte mit Stationen von Ford Carsharing und zugleich auch Flinkster. Hintergrundkarte: Ford Carsharing

Daraus lässt sich festzustellen, dass der einzige geeignete Carsharing-Anbieter für dieses Planvorhaben das teilAuto ist. Die Lokalisierung des geplanten Bauvorhabens wird durch die Carsharing-Anbieter als „Randlage“ wahrgenommen, was sich in den dargestellten Angeboten widerspiegelt. Auf Basis der o.g. tabellarischen Darstellung sowie der Stellplatzsitzung der Stadt Leipzig positioniert sich das teilAuto als geeigneter, potenzieller Kooperationspartner.

Stadtteilweit bzw. in der Nachbarschaft befinden sich zwei Carsharing-Stationen teilAuto:

- (1) **Parkplatz Rathaus Wahren:**
 - eine Station mit einem Stellplatz für einen Kleinwagen
 - 1.400 m bzw. 8 Minuten zu Fuß bzw. eine Haltestelle (Straßenbahnlinie 10, 11, Buslinie 80) von Plangebiet entfernt
- (2) **Ecke Kirschberg und Wolffstraße:**
 - Zwei Stellplätze: Kleinwagen, Bus/9-Sitzer
 - 1.200 m bzw. 15 Minuten zu Fuß bzw. zwei Haltestellen (Straßenbahnlinie 10, 11, Buslinie 80) von Plangebiet entfernt

Auf der Höhe der Wolffstraße und Erika-von-Brockdorff-Straße werden in der Regel CityFlitzer geparkt. **Die 500-m-Regelung (vgl. SPS) wird bei beiden Stationen überschritten, was eine Auflösung der Stellplatzanzahl ausschließt. Dennoch eine Integration von Carsharing-**

Parkplätzen in unmittelbarer Nähe des Gebiets stellt ein gewissen, realistisches Wert-schöpfungspotenzial, das im Kapitel 3 detailliert dargestellt wird.

2.5.2 Bikesharing

Fahrradverleihung gewinnt bereits seit mehreren Jahren an stadtweiter Bedeutung. In Leipzig ist der wichtigste Bikesharing-Anbieter Nextbike by TIER (TIER Mobility SE). Das Unternehmen bietet ein flexibles Angebot für stationsbasierte sowie Free Floating klassische Fahrräder, E-Bikes sowie testweise auch Lastenräder (siehe: nächster Absatz), welche per nextbike-App oder LeipzigMOVE buchbar sind. Seit kurzem gibt es auch ein Programm für KMU ab 50 Mitarbeiter (BUSINESSbike). Zum Zweck der Gebietsentwicklung sind jedoch nur die stationsbasierten Lösungen bzw. die besonderen Bautypen, wie Fahrräder/E-Bikes mit Kindersitz oder Lastenräder sinnvoll bzw. attraktiv. Auf Mesoebene sieht das Nextbike-Angebot wie folgend aus:

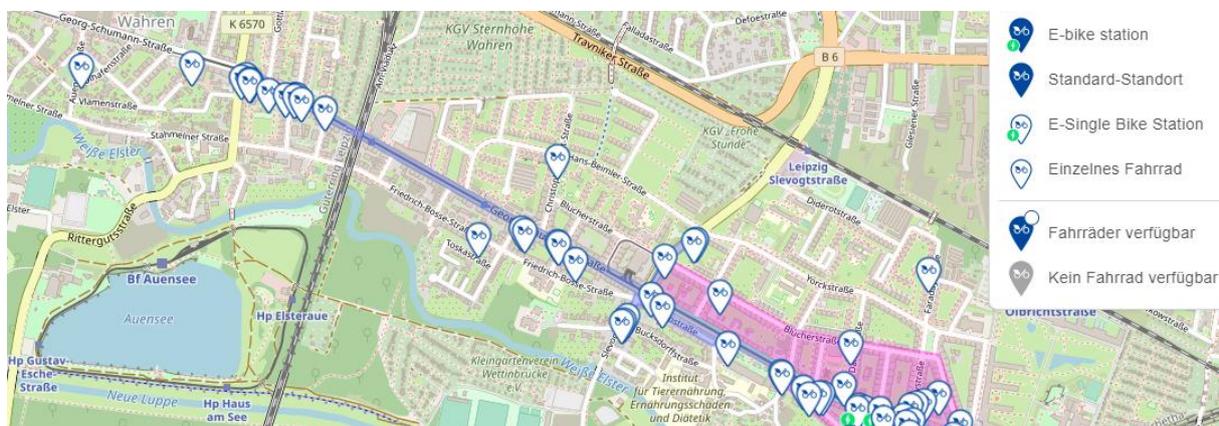


Abbildung 18 Übersicht der Stationsarten und deren Verfügbarkeit im Gebietskontext. Quelle: NextBike by Tier²⁴

Bereits in diesem räumlichen Maßstab wird ersichtlich, dass sich von Nextbike keine feste Station in der relevanten Nähe zum Baugebiet befindet.

Zusammenfassend sei gesagt, dass das **derzeit verfügbare Bikesharing-Angebot nicht die Anforderungen der SPS für die Reduzierung der Stellplatzanzahl erfüllt**. Dennoch, wie im Fall von Carsharing, wird im Kapitel 3 die Thematik der Bereitstellung von Lastenrädern innerhalb des Quartiers lösungsorientiert untersucht.

²⁴ [nextbike | Deutschlands größtes Fahrradverleihsystem](https://www.nextbike.de/)

3 Analyse des Plangebietes (Mikrolage)

3.1 Innere Erschließung

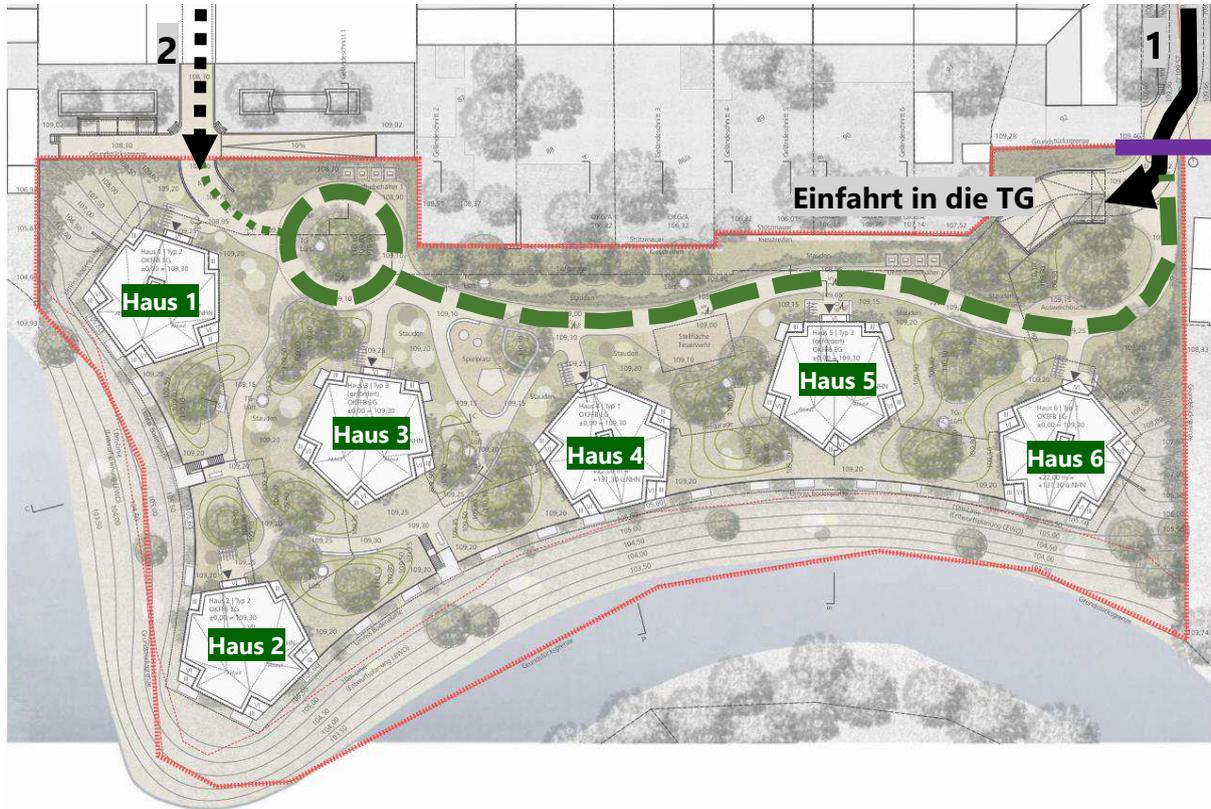


Abbildung 19 Darstellung der inneren Erschließung. Eigene Darstellung. Hintergrundkarte: SPRINGER ARCHITEKTEN

Der städtebauliche Entwurf sieht zwei Einfahrten zum Wohnquartier vor:

- 1) Eine Hauptzufahrt über die Agnesstraße mit einer Fahrbahnbreite von 6,85 m, die den Begegnungsfall Pkw – Lkw sicherstellen kann (vgl. verkehrstechnische Untersuchung (VtU)). An dieser Stelle erfolgt auch eine Einfahrt in die Tiefgarage, wo sich die Einwohner- und Besucherparkplätze sowie Fahrradabstellplätze befinden. Allerdings ist zu beachten, dass die zurzeit geplante Rampenneigung von 15 % nicht für die Zufahrt mit dem Rad geeignet ist (max. 6 %-Neigung). Dies stellt konkrete Anforderungen an die Dimensionierung der sich in den Treppenhäusern befindlichen Aufzüge, die zum sicheren und bequemen Fahrradabstellen zukünftig mitgenutzt werden sollen (siehe: Innerer, ruhender Verkehr/Fahradabstellplätze).
- 2) Eine zweite Zufahrtmöglichkeit für die Feuerwehr, Stadtreinigung sowie Fuß- und Radverkehr soll über Friedrich-Bosse-Straße 67-71 erfolgen.

Die im Wohnquartier innenliegende Straße ist eine Privatstraße (siehe: Abbildung 19, grüne Markierung). Die Abgrenzung zwischen den öffentlichen und privaten Bereichen wird gem. VtU durch eine Beschilderung 250 StVO „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ mit den Ausnahmen: Handwerkerdienstleister, Rettungsdienst, Krankenwagen, Feuerwehr, Lieferverkehr, Müllfahrzeuge,

Pflegedienstgewährleistet (siehe: Abbildung 19, lila Markierung). Die dafür vorgesehenen 4 Haltepunkte mit insgesamt 5 Stellplätzen befinden sich in den Außenanlagen (siehe: Abbildung 20, hellbraune Rechtecke). Eine Stellfläche für die Feuerwehr wurde zentral geplant (siehe: Abbildung 20, blaues Rechteck). Darüber hinaus wurden 2 Carsharing-Stellplätze außerhalb des Geltungsbereiches vorgesehen (Agnesstr., siehe: Abbildung 20, grünes Rechteck).



Abbildung 20 Verortung und Anzahl der Haltepunkte (braun), des Stellplatzes für Feuerwehr (blau) sowie Carsharing-Stellplätze (grün). Auch in: Anlage 2. Hintergrundkarte: Architektur Concept. Pfaffhausen & Staudte GbR

Die geplante innere Erschließung ist gem. Landschaftsplan in parkartigem, ruhigem Charakter geplant. An die Privatstraße grenzen Spielplätze, eine Sportanlage (Calisthenics), ein Tischtennisplatz sowie die oberirdischen Fahrradabstellplätze an.

3.2 Ruhender Verkehr

Kraftfahrzeuge

Der ruhende Verkehr innerhalb des Plangebietes wurde - mit Ausnahme von 2 Längsparkplätzen in der Agnesstraße - in der Tiefgarage organisiert. Bezogen auf den aktuellen Planstand von Oktober 2022 ist von der Errichtung von ca. 171 Wohneinheiten auszugehen, davon 65 mit einer Wohngröße unter 50 m² und 106 über 50 m². Gem. Richtzahlentabelle des SPS beträgt der ermittelte Stellplatzbedarf für Kraftfahrzeuge 107, davon mind. 3 behindertengerecht und mind. 5 mit ausreichendem Elektroanschluss.

Da das Areal derzeit komplett durch das öffentliche Verkehrsangebot in zumutbarer fußläufiger Entfernung (<500 m) erschlossen wird, ist eine Verringerung von Kfz-Stellplätzen bei

Wohngebäuden gem. § 2 Abs. 2 SPS gerechtfertigt. Die für dieses Wohnquartier vorgenommene Reduzierung beträgt 9,3 % d. h. 100 Parkplätzen. Der Stellplatzschlüssel für BP 441 beträgt somit 0,58. Die Parksituation sieht wie folgend aus:



Abbildung 21 Verortung von Kfz-Stellplätzen in der Tiefgarage für private Kfz (braun) und Besucher (blau). Auch in Anlage 1. Eigene Darstellung. Hintergrundkarte: SPRINGER ARCHITEKTEN

Es werden 93 Einwohner- und 5 Besucherparkplätze in TG vorgesehen, davon 4 Behindertenparkplätze für die Bewohner und 1 für Besucher (siehe: Abbildung 21, braune Markierungen/Einwohner, blaue Markierungen/Besucher). Die geplanten Besucherparkplätze befinden sich im nordöstlichen, forderten Bereich der TG (siehe: Abbildung 21, blaues Rechteck) und sind mit 2 Rolltoren abgetrennt. Der Besucheranlass wird von den Mietern gewährleistet, um eine willkürliche Nutzung der Besucherstellplätze zu vermeiden. Darüber hinaus werden 2 weitere Längsparkplätze (je 5,70 x 2,00 m) an Agnesstraße geschaffen, die für Carsharing vorgesehen sind. Da der Bauherr ihre Errichtung im Zuge des Neuausbaus der Agnesstraße im Rahmen des Durchführungsvertrags zum städtebaulichen Vertrag duldet, werden die 2 Carsharing-Stellplätze bei der Stellplatzberechnung mitberücksichtigt.



Gem. Abschnitt 3 §6 GEIG ist die Ausstattung aller vorzustellenden Parkplätze in Wohngebäuden mit Leitungsinfrastruktur [und Leitungsmanagementsystem] für den späteren Einbau von Wallboxen einzuplanen.

Fahrradabstellplätze



Abbildung 23 Fahrradabstellplätze in der Tiefgarage für klassische Fahrräder und E-Bikes (dunkelgrün) und Lasträder (hellgrün). Auch in: Anlage 3. Eigene Darstellung. Hintergrundkarte: SPRINGER ARCHITEKTEN

Gem. der SPS beträgt der Mindestbedarf an Fahrradabstellplätzen 324, wovon 10 %, d. h. 32 für Lastenräder vorzusehen sind. Der aktuelle städtebauliche Entwurf übertrifft diese Anforderungen und stellt insgesamt 402 Abstellplätze, davon 367 für klassische Fahrräder und E-Bikes sowie 35 für Lastenräder den Einwohnern zu Verfügung. Diese sind sowohl in der Tiefgarage (366) als auch in den Außenanlagen (36) lokalisiert. Es sind keine Fahrradstellplätze in der Agnesstraße vorgesehen.

Tabelle 5 Fahrradabstellplatzübersicht

Bauform	Anzahl an Abstellplätzen
Tiefgarage	
Klassische Fahrräder und E-Bikes	333
Lasträder	33
Außenanlagen	
Klassische Fahrräder und E-Bikes	34
Lasträder	2

Die Tiefgarage ist aufgrund der herausforderten Geländebedingungen konstruktiv geprägt. Eine weitere Optimierung ist aus statischer Sicht nicht möglich. Um potenzielle Kollisionen zu vermeiden, wird ein Anbringen von Schutz- bzw. Aufprallplatten an schmalen Gängen

empfohlen. Alle 7 Fahrradabstellräume sind aus Sicherheitsgründen mit selbstöffnenden Türen auszugestalten, die mit einer Breite von mind. 1,20 m auszuführen sind.

In den Außenanlagen befinden sich 6 Fahrradabstellplätze vor jedem Gebäude. Die Stellplätze für Lastenräder befinden sich vor den Häusern 3 sowie 5. Die insgesamt 2 Abstellplätze werden für Mietlastenräder vorgesehen. Der Zugang zur Nutzung erfolgt über ein Schlüsselfach.



Abbildung 24 Anzahl der Abstellplätze für ausschließlich klassische Fahrräder und E-Bikes (grün) und gemischter Abstellplätze für klassische Fahrräder, E-Bikes/erste Zahl und Lasträder/zweite Zahl (blau). Auch in: Anlage 4. Eigene Darstellung. Hintergrundkarte: Architektur Concept. Pfaffhausen & Staudte GbR

Des Weiteren kann der Radverkehr aufgrund der bestehenden Tempo-30-Zone auf der Agnesstraße sicher auf der Straße zum Plangebiet gelangen.

3.3 Innerer Fußverkehr

Die inneren Fußwegeverbindungen wurden gemäß aktuellem Landschaftsplan in ansprechbarer Aufenthaltsqualität geplant. Der KfZ-Verkehr auf der Privatstraße wird durch die Beschilderung 250 StVO fast ganzheitlich reduziert. Wodurch dem Areal ein autoarmer Charakter gegeben wird. Ein barrierefreier Zugang zum Wohnpark wird durch beide Zufahrten gewährleistet, wobei der westliche Eingang (Friedrich-Bosse-Straße) durch eine 4 % geneigte Rampe ausgeführt wird. Dies entspricht den aktuellen DIN-Normen, die eine Ausführung einer Rampe mit der Länge von höchstens 10 m und 4 %- Längsneigung ohne Einsatz weiterer Hilfsmaßnahmen zulassen²⁸.

Es wurde ein fester, versickerungsfähiger Bodenbelag sowie Außenbeleuchtung geplant.

²⁸ DIN 18040-1, Kapitel 4.2.1 - Gehwege, Verkehrsflächen

Vorbeifahrt als auch das Längsein- und -ausparken am östlichen Fahrbahnrand weiterhin gewährleistet sind“ (vgl. VtU, S. 13).

Aufgrund der Grundstücksanbindung des Nachbargrundstückes ist für die Führung des Fußgängerverkehrs eine überfahrbar gestaltete Verlängerung des bestehenden Gehweges der westlichen Straßenseite der Agnesstraße bis zum Plangebiet empfohlen.

3.5 ÖPNV und Shared Mobility

ÖPNV

Wie im Kapitel 2 untersucht, ist das Wohnquartier sehr günstig an den ÖPNV mit den Straßenbahnlinien 10 und 11, der Buslinie 80 und den Nachtlinien N4 und N5 über Haltestellen „Am Viadukt“ und „Annabergerstraße“ angeschlossen. Die ermittelte, fußläufige Entfernung zu den jeweiligen Haltestellen beträgt respektiv 2,5 Minuten/200 m und 3 Minuten/220 m. Eine Reduzierung der gesamten Stellplatzanzahl für Kfz von bis zu 30 % gem. SPS ist somit möglich.

Bikesharing

Ein stationsbasiertes Bikesharing-Angebot ist zurzeit nicht vorhanden. Aufgrund einer sehr hohen Fahrradabstellplatzanzahl sowie des derzeit fehlenden Angebots an mietbaren Lastenräder, wird das Bikesharing durch bereits erwähnte Bereitstellung von 2 Lastenrädern vor den Häusern 3 und 5 realisiert. Diese werden durch den Bauherrn als Erstausrüstung zur Verfügung gestellt.

Carsharing

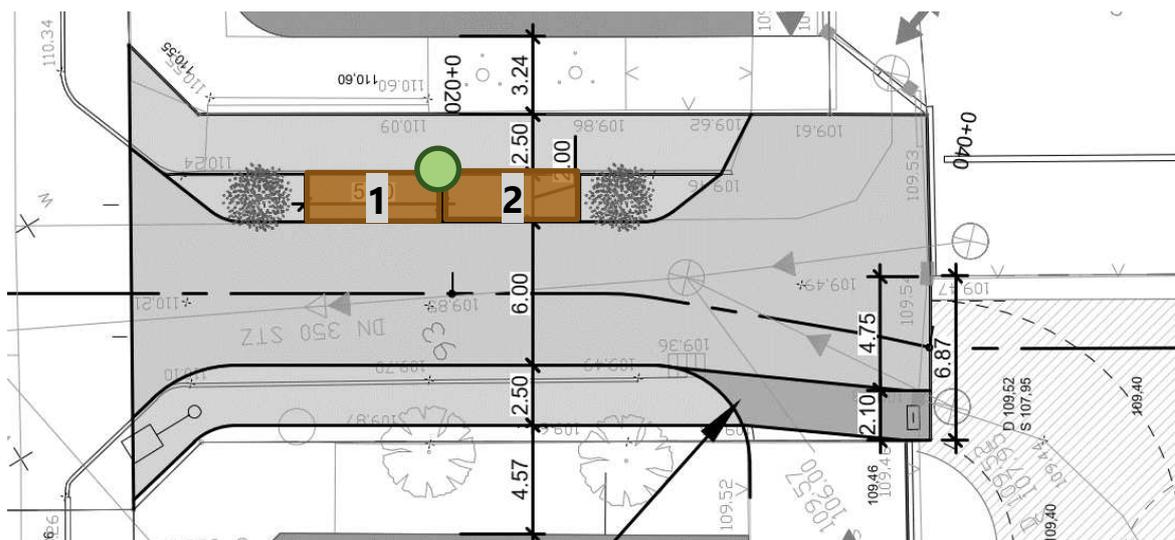
Ein stationsbasiertes Carsharing-Angebot ist zurzeit nicht vorhanden. Es wurden im Verlauf der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes mehrere Möglichkeiten der Integration von Carsharing mit dem Anbieter teilAuto untersucht:

- 1) Die Lokalisierung des Carsharing-Angebotes innerhalb des privaten Grundstücks wurde nach zwei Abstimmungsterminen zwischen KURFÜRST siebente Verwaltungs-AG und teilAuto als nicht umsetzbar eingestuft:
 - a. In der TG ist die Lokalisierung der Carsharing-Parkplätze aufgrund der Sicherheit (Zugang zur privaten Garage), fehlender Barrierefreiheit (Erreichen von Fahrzeugen via 15 % geneigte Rampe), begrenzter Fläche für das Einparken von Servicefahrzeugen sowie mangelhafter Sichtbarkeit nicht möglich.
 - b. In den Außenanlagen ist sowohl von der Stadtverwaltung als auch von KURFÜRST siebente Verwaltungs-AG selbst ein sehr begrenzter Fahrzeugverkehr aufgrund des Aufenthaltsqualitätsgebotes ausgeschlossen.

- 2) Ausweisung von 2, im Zuge der Aufwertungsmaßnahmen in der Agnesstraße restrukturierter Parkplätze für Carsharing vgl. VtU. Eine Interessensbekundung wurde im November von teilAuto, Region Leipzig an die KURFÜRST siebente Verwaltungs-AG

geäußert. In Frage kommt hier die Bereitstellung von etwas größeren E-Fahrzeugen (beispielsweise VW Caddy und Ford Transit). Da es sich hier um eine öffentliche Straße handelt, muss dies aufgrund der Sondernutzung im Rahmen des städtebaulichen Vertrags geklärt werden. Eine Parkmöglichkeit für die Servicefahrzeuge soll dabei mitgedacht werden.

Die Ausgestaltung dieser 2 Carsharing-Parkplätze sieht wie folgend aus:



Die beiden Parkplätze werden an eine Ladesäule angeschlossen, die 2 Fahrzeuge gleichzeitig bedienen kann.

4 Maßnahmenkatalog

Die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen und Empfehlungen sind zusätzlich durch Pläne je Mobilitätsart vervollständigt. Diese können den Anlagen entnommen werden.

Tabelle 6 Maßnahmen- und Empfehlungskatalog

Nr.	MAßNAHMEN UND EMPFEHLUNGEN	LAST DES VORHABEN-TRÄGERS
M1	Förderung des autoarmen Quartiers durch Reduzierung des Stellplatzbedarfes von 107 auf 100 (9,3 %) aufgrund guter ÖPNV-Anbindung, durch 2 Carsharing-Parkplätze und durch erhöhte Fahrradstellplatzzahl innerhalb des Quartiers.	JA
M2	Ausstattung aller Parkplätze in der TG mit Leitungsmanagementsystem sowie mit Leitungsinfrastruktur für einen späteren Einbau von Wallboxes.	JA
M3	Die im Wohnquartier innenliegende Straße ist eine Privatstraße. Die Abgrenzung zwischen den öffentlichen und privaten Bereichen wird durch eine	JA

Nr.	MAßNAHMEN UND EMPFEHLUNGEN	LAST DES VORHABEN-TRÄGERS
	Beschilderung gewährleistet: Zeichen 250 StVO „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ mit den Ausnahmen: Handwerkerdienstleister, Rettungsdienst, Krankenwagen, Feuerwehr, Lieferverkehr, Müllfahrzeuge, Pflegedienst. Auf dem Privatgrundstück werden 5 beschilderte Haltepunkte vorgesehen.	
M4	Umstrukturierung und Aufwertung der Stellplatzflächen in der Agnesstraße. Die Agnesstraße wird entsprechend der verkehrstechnischen Untersuchung im Zuge der Anbindung umgestaltet: zwei Stellplätze für Längsparker (5,70 m x 2,00 m je) mit einer Ladesäule.	JA
M5	Ausweisung von zwei, im Zuge der Aufwertungsmaßnahmen in der Agnesstraße restrukturierter Parkplätze für Carsharing vgl. o. b. verkehrstechnischer Untersuchung. Eine Interessensbekundung wurde in November von teilAuto, Region Leipzig an die KURFÜRST siebente Verwaltungs-AG. Da es sich hier um eine öffentliche Straße handelt, muss dies aufgrund der Sondernutzung im Rahmen des städtebaulichen Vertrags geklärt werden. Eine Parkmöglichkeit für die Servicefahrzeuge soll dabei berücksichtigt werden.	JA
M6	Es werden Abstellflächen für Lastenräder vorgehalten im Bereich der Gebäude 3 und 5, da diese zentral und sehr gut zugänglich liegen. Bereitstellung von insgesamt vier mietbaren Lastenräder in den Außenanlagen auf Fahrradstellplätzen. Der Zugang zur Nutzung erfolgt über ein Schlüsselfach.	JA
M7	Ausstattung mit ausreichend starker Beleuchtung der Fahrradabstellräume sowohl in der TG als auch in den Außenanlagen wird vorgesehen.	JA
M8	Die TG ist konstruktiv geprägt. Ein einfacher, möglichst nah an den Treppenhäusern liegender Zugang zu den Fahrradstellplätzen wird nach Möglichkeit gewährleistet. Die Türen zu den Fahrradabstellräumen sollen bequem und weit zu öffnen sein.	
M9	Eine parkartige Fußwegeverbindung in den Außenanlagen mit Aufenthaltsqualität wird gewährleistet.	JA
M10	Es wird eine sicherheitsstiftende Beleuchtung für die Fußwegeverbindung ausgeführt.	JA

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Verortung des Gebietes in der Nachbarschaft. Eigene Darstellung. Hintergrundkarte: OpenStreetMap	4
Abbildung 2 Städtebaulicher Entwurf und Geltungsbereich (rot gestrichelte Linie) für das Plangebiet und Nummerierung der Wohnhäuser und deren Grundrisstypen. Quelle: Springer Architekten.	5
Abbildung 3 Makrolage des Plangebietes. Eigene Darstellung. Hintergrundkarte: OpenStreetMap	8
Abbildung 4 Mesolage des Plangebietes. Eigene Darstellung.....	9
Abbildung 5 Kleiner Ausschnitt aus der Darstellung der Zahlwerte des Kfz-Verkehrs. Kfz- Querschnittsbelastungen, Kfz/24h (DTV Mo-Fr), Bearbeitungsstand: 02.2022. Quelle: VTA Leipzig. Farbliche Darstellung geändert auf schwarz-weiß. Braune Markierung = Plangebiet	10
Abbildung 6 Ausschnitt aus dem Dashboard „Dauerzählstellen Kfz-Verkehr in Leipzig. Quelle: GDI Leipzig. Farbliche Darstellung geändert auf schwarz-weiß. Die braune Markierung entspricht der ungefähren Verortung des Plangebietes.	11
Abbildung 7 Erschließungssituation in der unmittelbaren Nachbarschaft des geplanten Wohnquartiers. Eigene Darstellung. Hintergrundkarte: OpenStreetMap.....	12
Abbildung 8 Friedrich-Bosse-Straße Richtung Agnesstraße. Quelle: Mapillary	13
Abbildung 9 Friedrich-Bosse-Straße – Blick auf die zukünftige nördliche Einfahrt in das Wohnquartier. Quelle: Mapillary.....	13
Abbildung 10 Kreuzung Friedrich-Bosse-Straße - Agnesstraße. Quelle: Mapillary	14
Abbildung 11 Agnesstraße – Blick auf die zukünftige westliche Einfahrt. Quelle: Mapillary	14
Abbildung 12 Darstellung der ÖPNV-Haltestellen. B: Bushaltestelle, SB: Straßenbahnhaltstelle, S: S-Bahn-Haltestelle. Eigene Darstellung. Hintergrundkarte: OpenStreetMap	16
Abbildung 13 Radverkehrsentwicklungsplan 2010-2020. Anlage 1: Vorhandene Führungsformen des Radverkehrs in Leipzig (Karte). Bestandsaufnahmen 2009/2010. Ausschnitt. Quelle: Stadt Leipzig.....	18
Abbildung 14 Ausschnitt aus dem Haupt Rad Netz Leipzig. Quelle: QGIS CLOUD free	18
Abbildung 15 Visuelle Bewertung der Mikrolage in Hinblick auf Radverkehr. Eigene Darstellung. Hintergrundkarte: OpenStreetMap	20
Abbildung 16 Übersicht der teilAuto-Stationen. Hintergrundkarte: teilAuto.....	21
Abbildung 17 Übersichtskarte mit Stationen von Ford Carsharing und zugleich auch Flinkster. Hintergrundkarte: Ford Carsharing.....	22
Abbildung 18 Übersicht der Stationsarten und deren Verfügbarkeit im Gebietskontext. Quelle: NextBike by Tier	23
Abbildung 19 Darstellung der inneren Erschließung. Eigene Darstellung. Hintergrundkarte: SPRINGER ARCHITEKTEN.....	24
Abbildung 20 Verortung und Anzahl der Haltepunkte (braun), des Stellplatzes für Feuerwehr(blau) sowie Carsharing-Stellplätze (grün). Auch in: Anlage 2. Hintergrundkarte: Architektur Concept. Pfaffhausen & Staudte GbR	25
Abbildung 21 Verortung von Kfz-Stellplätzen in der Tiefgarage für private Kfz (braun) und Bescher (blau). Auch in: Anlage 1. Eigene Darstellung. Hintergrundkarte: SPRINGER ARCHITEKTEN.....	26

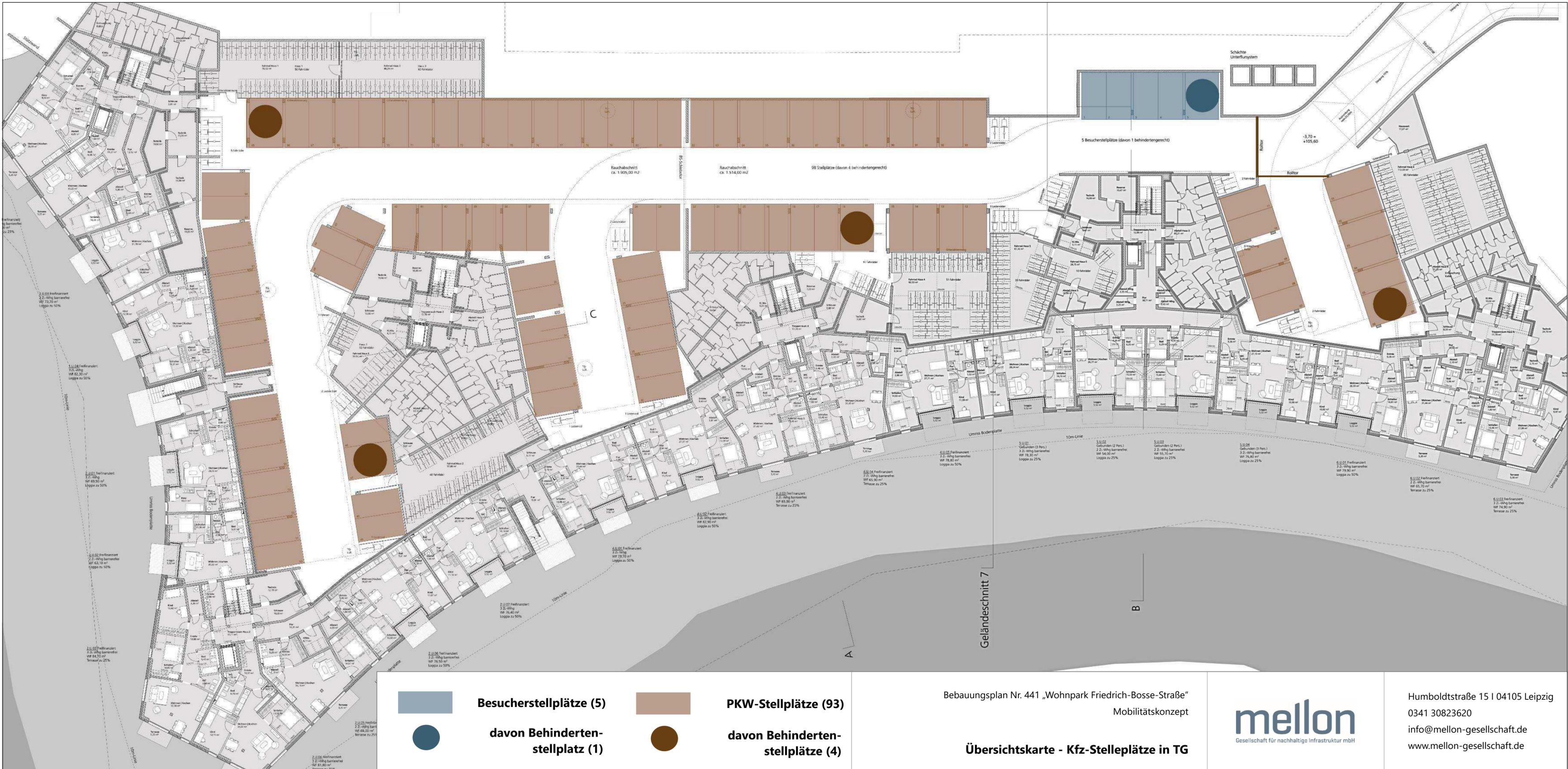
Abbildung 22 Ruhender Verkehr in Agnesstraße. Eigene Darstellung. Hintergrundkarte: VtU, Bernard Gruppe ZT	26
Abbildung 23 Fahrradabstellplätze in der Tiefgarage für klassische Fahrräder und E-Bikes (dunkelgrün) und Lasträder (hellgrün). Auch in: Anlage 3. Eigene Darstellung. Hintergrundkarte: SPRINGER ARCHITEKTEN.....	27
Abbildung 24 Anzahl der Abstellplätze für ausschließlich klassische Fahrräder und E-Bikes (grün) und gemischter Abstellplätze für klassische Fahrräder, E-Bikes/erste Zahl und Lasträder/zweite Zahl (blau). Auch in: Anlage 4. Eigene Darstellung. Hintergrundkarte: Architektur Concept. Pfaffhausen & Staudte GbR	28
Abbildung 25 Erschließung des Gebietes durch Agnesstraße: VtU, Bernard Gruppe ZT	30

Tabellenverzeichnis

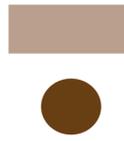
Tabelle 1 Kennzahlen aus dem städtebaulichen Entwurf	5
Tabelle 2 Auszug aus den Regelwerken	6
Tabelle 3 Straßencharakteristika.....	12
Tabelle 4 Textlich-grafische Übersicht des Carsharing-Angebots auf Makroebene	20
Tabelle 5 Fahrradabstellplatzübersicht	27
Tabelle 6 Maßnahmen- und Empfehlungskatalog	31

Anlagen

- Anlage 1: Übersichtskarte – Kfz-Stellplätze in TG
- Anlage 2: Übersichtskarte – Besucherhaltepunkte und Carsharing-Stellplätze in Außenanlagen
- Anlage 3: Übersichtskarte – Abstellplätze für klassische Fahrräder und Lasträder in TG
- Anlage 4: Übersichtskarte – Abstellplätze für klassische Fahrräder und Lasträder in Außenanlagen



Besucherstellplätze (5)
davon Behindertenstellplatz (1)



PKW-Stellplätze (93)
davon Behindertenstellplätze (4)

Bebauungsplan Nr. 441 „Wohnpark Friedrich-Bosse-Straße“
Mobilitätskonzept

Übersichtskarte - Kfz-Stelleplätze in TG



Humboldtstraße 15 | 04105 Leipzig
0341 30823620
info@mellon-gesellschaft.de
www.mellon-gesellschaft.de



- Haltepunkte (insgesamt 5 Stellplätze)
- Stellplatz für Feuerwehr (insgesamt 1)
- Carsharing-Stellplätze (insgesamt 2 Carsharing-Stellplätze)

Bebauungsplan Nr. 441 „Wohnpark Friedrich-Bosse-Straße“
 Mobilitätskonzept
**Übersichtskarte – Haltepunkte und Carsharing-Stellplätze
 in Außenanlagen**



Humboldtstraße 15 | 04105 Leipzig
 0341 30823620
 info@mellon-gesellschaft.de
 www.mellon-gesellschaft.de



- Fahrräder (333 Stellplätze)**
- Lasträder (33 Stellplätze)**

Bebauungsplan Nr. 441 „Wohnpark Friedrich-Bosse-Straße“
 Mobilitätskonzept
**Übersichtskarte - Abstellplätze für klassische Fahrräder
 und Lasträder in TG**



Humboldtstraße 15 | 04105 Leipzig
 0341 30823620
 info@mellon-gesellschaft.de
 www.mellon-gesellschaft.de



Außenstellplätze für klassische Fahrräder und mietbare Lasträder
(insgesamt 2 Lasträder)

Außenstellplätze ausschließlich für klassische Fahrräder
(insgesamt 34 Stellplätze)

Bebauungsplan Nr. 441 „Wohnpark Friedrich-Bosse-Straße“
Mobilitätskonzept

**Übersichtskarte - Abstellplätze für klassische Fahrräder
und Lasträder in Außenanlagen**



Humboldtstraße 15 | 04105 Leipzig
0341 30823620
info@mellon-gesellschaft.de
www.mellon-gesellschaft.de