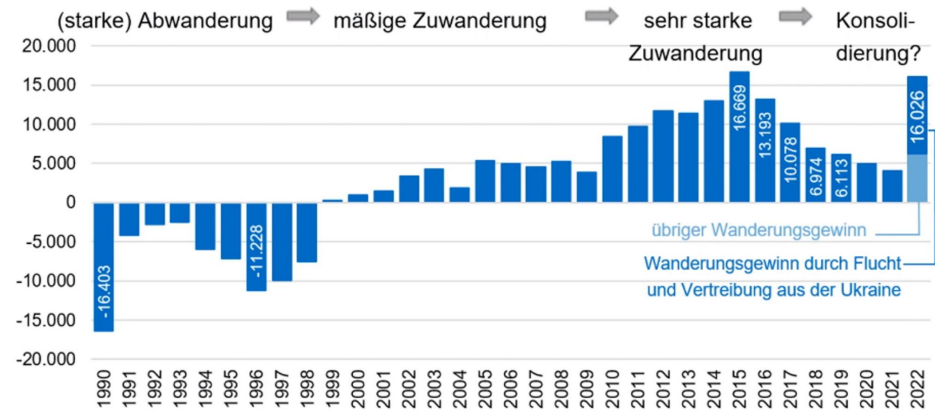


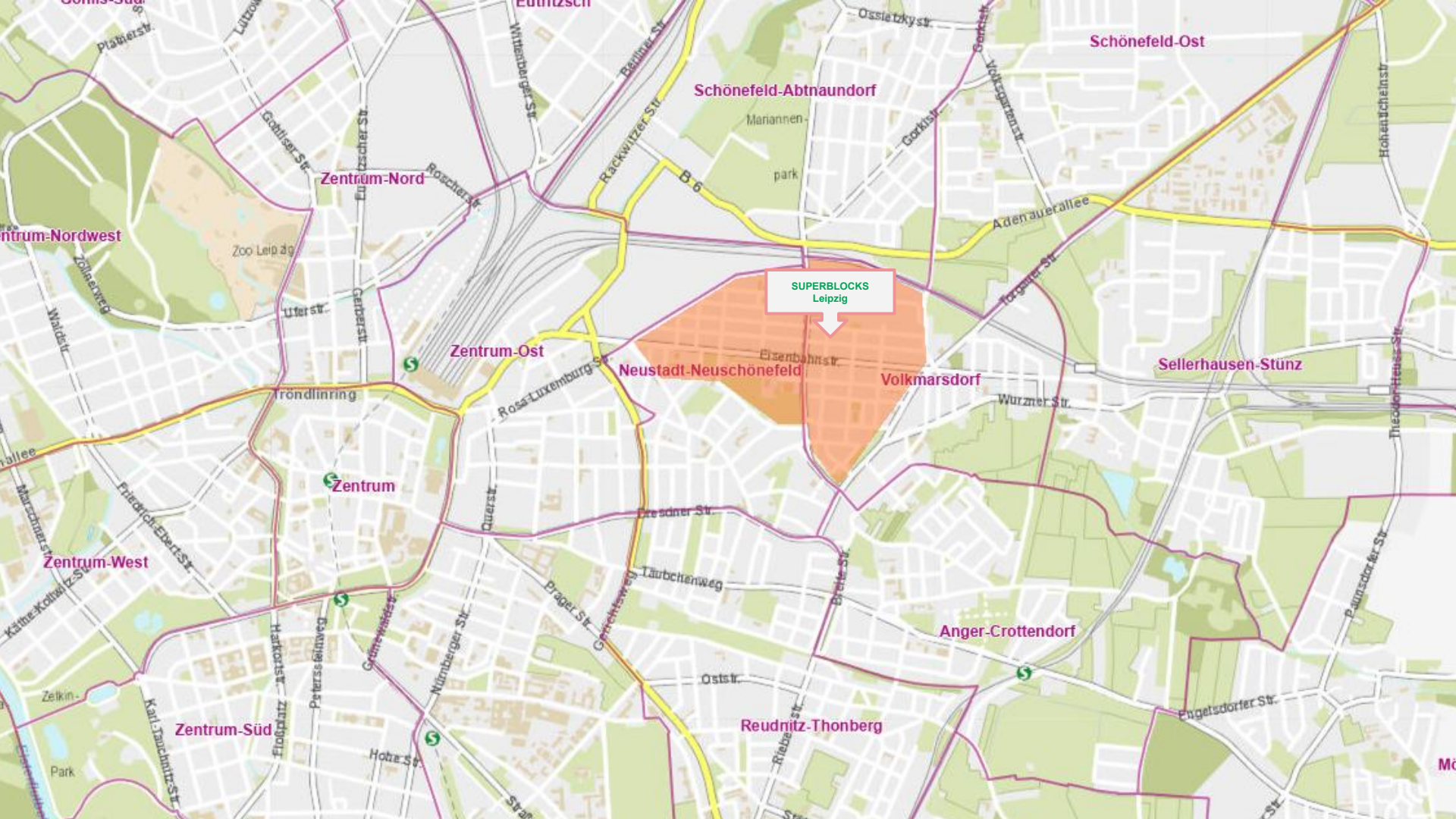
# Leipzig wächst extrem

Abbildung 1: Wanderungssaldo Leipzigs 1991 bis 2021 und unterjährig 2022



Quelle: Melderegister (Bürgerservice), Amt für Statistik und Wahlen Leipzig

\*Jan bis Nov. 2022



SUPERBLOCKS  
Leipzig

Zentrum-Nord

Zentrum-Nordwest

Zoo Leipzig

Zentrum-Ost

Neustadt-Neuschönefeld

Volkmarshausen

Sella Hausen-Stünz

Zentrum

Zentrum-West

Zentrum-Süd

Reudnitz-Thonberg

Schönefeld-Abtraudorf

Schönefeld-Ost

Anger-Crottendorf

# Ausgangssituation

- Hohes Bevölkerungswachstum der letzten Jahre im Leipziger Osten

Stadtteil	2012	2022	Differenz
Volkmarsdorf	8.451	13.935	5.484
Neustadt-Neuschönefeld	10.006	13.741	3.735
Gesamt	18.457	27.676	9.219

- ...führt zu Übernutzungerscheinungen und Dichtekonflikten im öffentlichen Raum
- ...führt zu Erhöhung des Verkehrsaufkommens im und durch die Stadtviertel
- ...Stadtteile mit geringsten Kraftfahrzeugbestand je Einwohner in Leipzig

# Boulevard Eisenbahnstraße

## Eine Straße voller Geschäfte

#lokale\_Verbundenheit #Lokalität #Anliegereinzelhandel

#Stadt\_der\_kurzen\_Wege #Lebensmittel

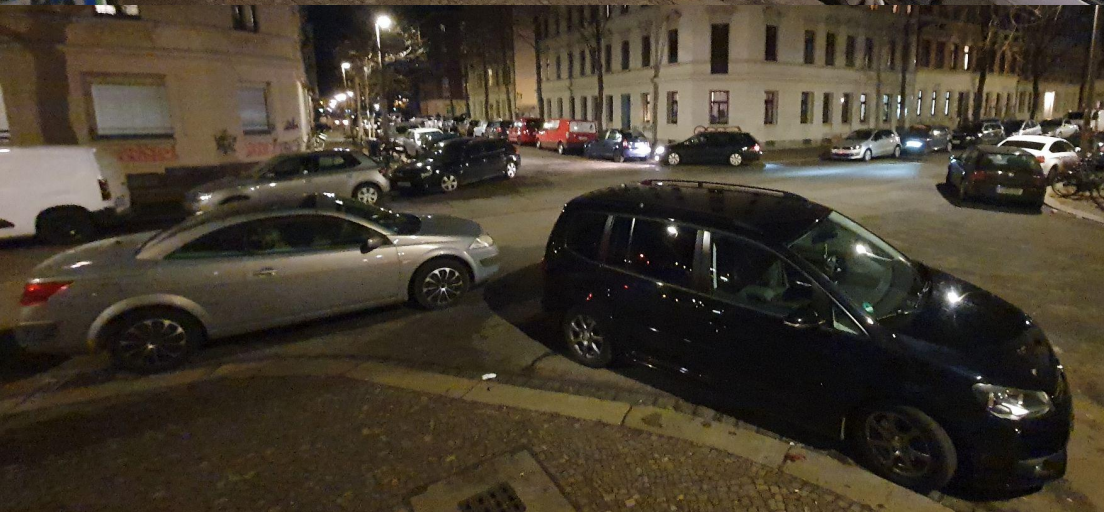
#Vielfalt #Familienunternehmen

#Baustelle #Großstadtcharme #Bahnhofsviertel

#Ankunftsquartier #Hafen\_der\_Stadt







# aktive Nachbarschaft + Pandemie = Lösung?

## Vielfältige Probleme im öffentlichen Raum:

Verkehrsgefährdung für Fuss- und Radverkehr

kleine Wohnungen, kaum grüne Hinterhöfe

Obdachlosigkeit, Armut, Drogenkonsum, Kriminalität, Vermüllung

Perspektiv- / Orientierungslosigkeit

# Neue Nähen - SUPERBLOCKS Leipzig



Bundesministerium  
für Wohnen, Stadtentwicklung  
und Bauwesen

NATIONALE  
STADTENTWICKLUN  
POLITIK



Stadt Leipzig

Das Projekt wird durch das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik gefördert.





# NEUE NÄHEN SUPERBLOCKS LEIPZIG 2022

[Klick here →](#)

POST  
CORONA  
STADT



SUPERBLOCKS  
Leipzig

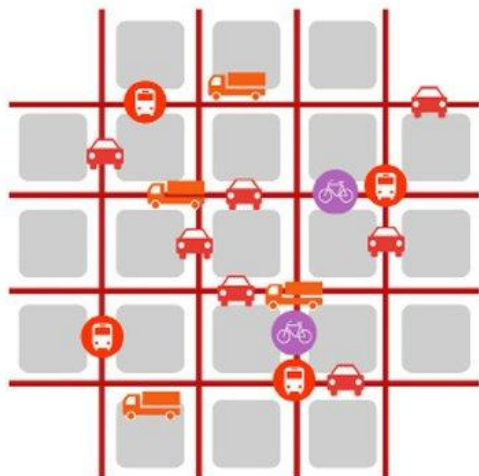
▶ 🔊 0:00 / 4:00



# Grundlagen und Entwicklung von Lösungsansätzen

- Förderprogramm Post-Corona-Stadt zur Umsetzung innovativer Ideen und Konzepte für die resiliente Stadtentwicklung
- Förderprojekt „Neue Nähen Superblocks Leipzig“ aufgesetzt
  - Gefördert durch BMWWSB als Pilotprojekt
  - Projektträger: Superblocks Leipzig e.V.
  - Zeitraum Oktober 2021 bis April 2024
  - Letter of Intent der Stadt Leipzig zur Unterstützung des Projekts
- Projektidee: Umgestaltung des öffentlichen Raums durch zivilgesellschaftliches Engagement
- Idee der Superblocks aus Barcelona wird aufgegriffen und auf Leipzig übertragen

## Current Model



## Superblocks Model



-  PUBLIC TRANSPORT NETWORK
-  BICYCLES MAIN NETWORK (BIKE LANE)
-  BICYCLES SIGNPOSTS (REVERSE DIRECTION)
-  FREE PASSAGE OF BICYCLES
-  PRIVATE VEHICLE PASSING
-  RESIDENTS VEHICLES
-  URBAN SERVICES AND EMERGENCY
-  DUM CARRIERS
-  DUM PROXIMITY AREA
-  ACCESS CONTROL
-  BASIC TRAFFIC NETWORK
-  SINGLE PLATFORM (PEDESTRIANS PRIORITY)





# Mobiles Wunschbüro & Mitmachforum



19.09.2022 SUPERBLOCKS-Befragung

**Abschnitt Ludwigstraße**

Wie willst du diesen Straßenabschnitt in einer verkehrsberuhigten Erprobungsphase für 3 Monate nutzen?

Du darfst maximal 3 Klebpunkte vergeben:

- Mobile Hochbeete
- Regenwasserbehälter
- Vogel- und Insektenhotels
- Mobile Bäume
- Fahrradservice-Stationen
- (Lasten-)Fahrradstellplätze
- Spielbereiche
- Sport-/ Fitnessbereiche
- Öffentliche Toilette
- Sitzmöglichkeiten

**Abschnitt Schulze-Delitzsch-Straße**

Wie willst du diesen Straßenabschnitt in einer verkehrsberuhigten Erprobungsphase für 3 Monate nutzen?

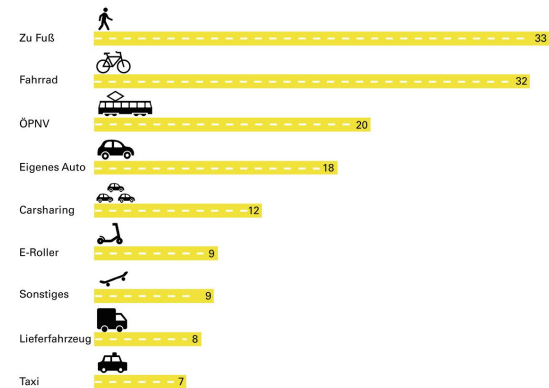
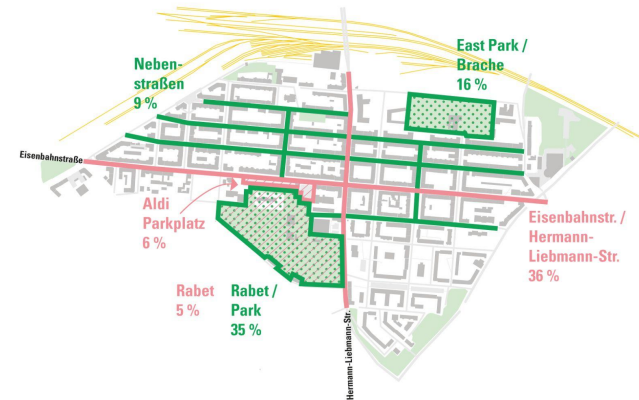
Du darfst maximal 3 Klebpunkte vergeben:

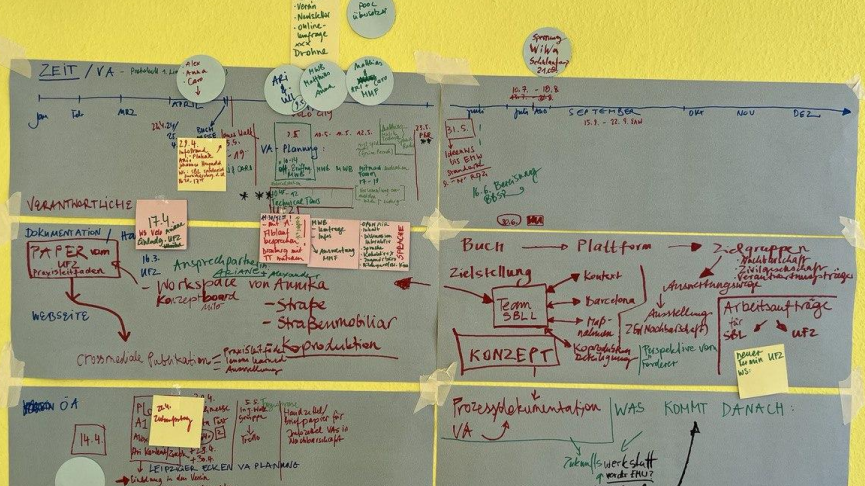
- Mobile Hochbeete
- Regenwasserbehälter
- Vogel- und Insektenhotels
- Mobile Bäume
- Fahrradservice-Stationen
- (Lasten-)Fahrradstellplätze
- Spielbereiche
- Sport-/ Fitnessbereiche
- Öffentliche Toilette
- Sitzmöglichkeiten



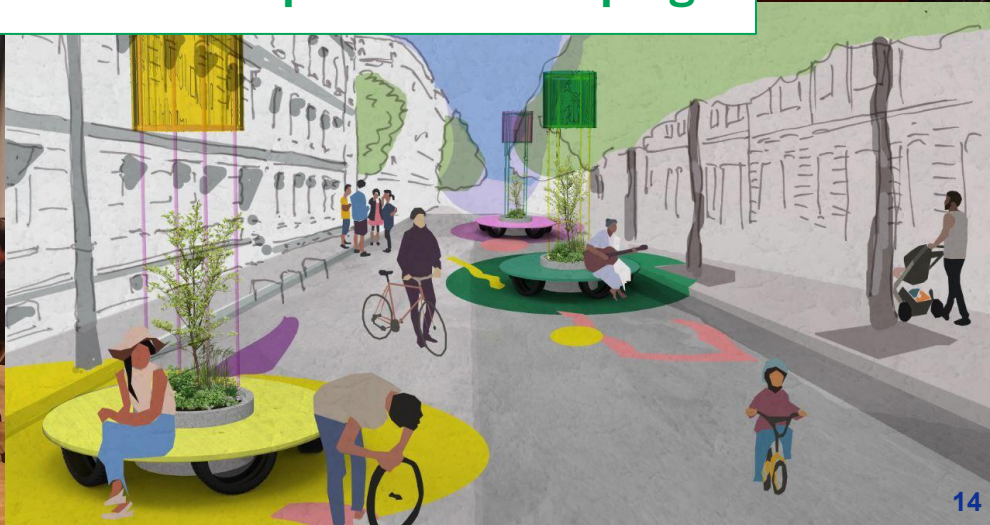
## An diesen Orten im Projektgebiet halten sich die Befragten **am liebsten** und **gar nicht gerne** auf

Jeweils die Top 3 der freien Antworten, in Prozent





# Projektbeirat "Neue Nähen - Superblocks Leipzig"



**Wir haben 1 Plan, 1 Letter of Intent aber irgendwie geht es trotzdem nicht vorwärts.**

**Turning Point 1** - neue Leitung der Straßenverkehrsbehörde

**Turning Point 2** - Begehung mit dem Oberbürgermeister

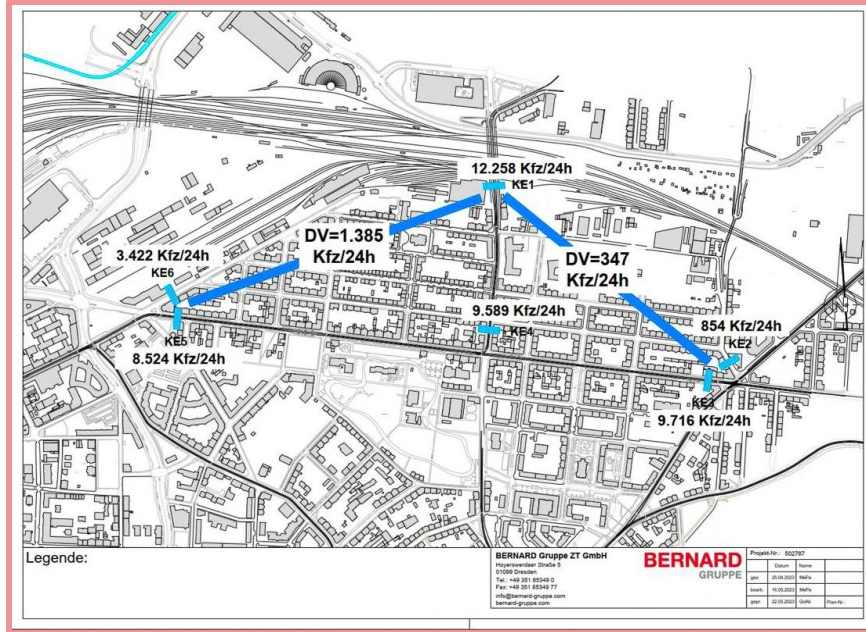
**Turning Point 3** - Velo-City Konferenz 2023

# Anschnallen! Jetzt geht's richtig los!

1. Verkehrszählung
2. Planung und Umbau ab 3. Mai 2023
3. Eröffnung am 11. Mai 2023



# Verkehrsplanerisches Konzept



**§ 45 StVO** Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die Parkmöglichkeiten für Bewohner, die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen, verkehrsberuhigten Bereichen und Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer **geordneten städtebaulichen Entwicklung** im Einvernehmen mit der Gemeinde an.

# Zielstellung neuer öffentlicher Raum

## Status Quo

- Hoher Anteil Durchgangsverkehr
- Raum zwischen Häusern wird größtenteils für das Parken von Fahrzeugen und für Anlieger- und Durchgangsverkehr genutzt
- 40 % Fläche für Fußverkehr
- 60 % Fläche für ruhenden und fließenden Verkehr
- Weder Aufenthaltsflächen noch Interaktionsflächen im Straßenraum

## Zukünftig

- Vermeidung Durchgangsverkehr
- Raum zwischen den Häusern wird größtenteils für Aufenthalt, Gewerbe und Interaktion umgestaltet
- Fläche steht vorrangig dem Fußverkehr zur Verfügung
- Ruhender und Fahrverkehr spielen untergeordnete Rolle
- Erschließung aller Häuser bleibt gewährleistet

# Ziel: Verkehrsversuch Hildegardstraße



- Verkehrsrechtliche Anordnung als Verkehrsversuch bis Mai 2024
- Bestandteil der Beteiligung
- Ergebnisoffen

- Zwei Elemente:  
Diagonalsperre und  
Verkehrsberuhigter  
Bereich



# Rechtsgrundlage (i)

## Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

### § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie

1. zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum,
2. zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße,
3. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen,
4. zum Schutz der Gewässer und Heilquellen,
5. hinsichtlich der zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen sowie
6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelder Maßnahmen.

(1a) Das gleiche Recht haben sie ferner

1. in Bade- und heilklimatischen Kurorten,
2. in Luftkurorten,
3. in Erholungsorten von besonderer Bedeutung,
4. in Landschaftsgebieten und Ortsteilen, die überwiegend der Erholung dienen,
- 4a. hinsichtlich örtlich begrenzter Maßnahmen aus Gründen des Arten- oder Biotopschutzes,
- 4b. hinsichtlich örtlich und zeitlich begrenzter Maßnahmen zum Schutz kultureller Vergänglichkeiten, die außerhalb des Straßenraums stattfinden und durch den Straßenverkehr, insbesondere durch davon desengorgierenden Lärm, erheblich beeinträchtigt werden,
5. in der Nähe von Krankenanstalten und Pflegeanstalten sowie
6. in unmittelbarer Nähe von Erholungsstätten außerhalb geschlossener Ortschaften,

wenn dadurch anders nicht vermeidbar ein Belästigungsgrad durch den Fahrzeugverkehr verhütet werden können.

(1b) Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen

1. im Zusammenhang mit der Einrichtung von fußgängerpflichtigen Parkplätzen für Großveranstaltungen,
2. im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, bei sonstiger Anleihe oder Phokomelle oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen,
- 2a. im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freigabe für angeordnete Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen,
3. zur Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen,
4. zur Erhaltung der Sicherheit oder Ordnung in diesen Bereichen sowie
5. zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die Parkmöglichkeiten für Bewohner, die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen, verkehrsberuhigten Bereichen und Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Einvernehmen mit der Gemeinde an.

(1c) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen,

Zeichenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („rechts vor links“) gelten. Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.

(1d) In zeitlichen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) können auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden.

(1e) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die für den Betrieb von maßgebend verkehrsberuhigten Strecken erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen auf der Grundlage des vom Konzessionsnehmer vorgelegten Verkehrszeichenplans an. Die erforderlichen Anordnungen sind spätestens drei Monate nach Eingang des Verkehrszeichenplans zu treffen.

(1f) Zur Kennzeichnung der in einem Luftreinhalteplan oder einem Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 oder 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgesetzten Umweltzonen ordnet die Straßenverkehrsbehörde die dafür erforderlichen Verkehrsverbote mittels der Zeichen 270.1 und 270.2 in Verbindung mit dem dazu vorgesehenen Zusatzzeichen an.

(1g) Zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge ordnet die Straßenverkehrsbehörde unter Beachtung der Anforderungen des § 3 Absatz 1 des Elektromobilitätsgesetzes die dafür erforderlichen Zeichen 314, 314.1 und 315 in Verbindung mit dem dazu vorgesehenen Zusatzzeichen an.

(1h) Zur Parkbevorrechtigung von Carsharingfahrzeugen ordnet die Straßenverkehrsbehörde unter Beachtung der Anforderungen der §§ 2 und 3 des Carsharinggesetzes die dafür erforderlichen Zeichen 314, 314.1 und 315 in Verbindung mit dem dazu vorgesehenen Zusatzzeichen mit dem Carsharing-Symbol nach § 39 Absatz 11 an. Soll die Parfäche nur für ein bestimmtes Carsharingunternehmen vorgehalten werden, ist auf einem weiteren Zusatzzeichen unterhalb dieses Zusatzzeichens die Firmenbezeichnung des Carsharingunternehmens namentlich in schwarzer Schrift auf weißem Grund anzugeben.

(1i) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Gebieten mit hoher Fahrradverkehrsdichte, Fahrverbote im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („rechts vor links“) gelten. Die Anordnung einer Fahrradzone darf sich nicht mit der Anordnung einer Tempo 30-Zone überschneiden. Innerhalb der Fahrradzone ist in regelmäßigen Abständen das Zeichen 244.3 als Sinnbild auf der Fahrtrah aufzubringen.

## (1b) Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen

5. zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

- Zielsetzung Stadt Leipzig: Lebensqualität in Quartieren zu erhöhen (INSEK, FK Nachhaltige Mobilität, STEP-VÖR, Mobilitätsstrategie 2030; klassifiziertes Straßennetz)
- Eine konkrete Zielsetzung ist es, den Verkehr in Quartieren zu minimieren; Durchgangsverkehr soll gar nicht durch Quartiere fahren

• § 45 Abs. 1b Nr. 5: „...zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“

- Anordnung von Verkehrsbeschränkenden Maßnahmen, um die geordnete städtebauliche Entwicklung zu unterstützen
- Mögliche Maßnahmen: Modale Filter, Einfahrverbote, verkehrsberuhigte Bereiche

## Rechtsgrundlage (ii)

- Um eine Verkehrsrechtliche Anordnung nach §45 Abs. 1b Nr. 5 Alt. 2 zu erlassen, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:
  - Konzeptionelle Auseinandersetzung, welche Maßnahmen zur Beschränkung der Benutzung von Straßen dem Ziel der städtebaulichen Entwicklung dienen
  - Anforderungen an das Konzept
    - Bezug zu konkreten Örtlichkeit
    - Auseinandersetzung mit verkehrlichen Auswirkungen der Maßnahmen
  - Die erarbeiteten Maßnahmen müssen durch den Stadtrat beschlossen werden



Sondernutzungsanträge

sondernutzungsanträge



# Offizielle Eröffnung am 11.5.2023







## Eindruck Superblock-Testgebiet Hildegardstraße

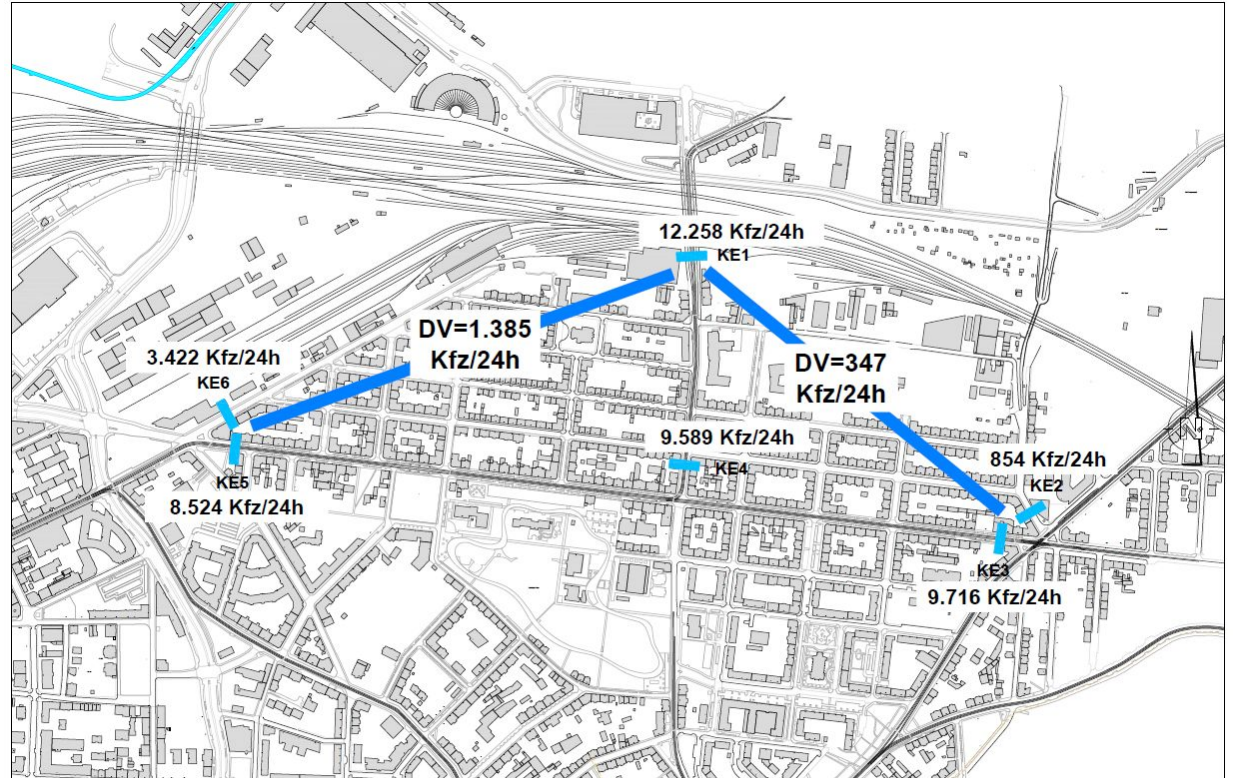
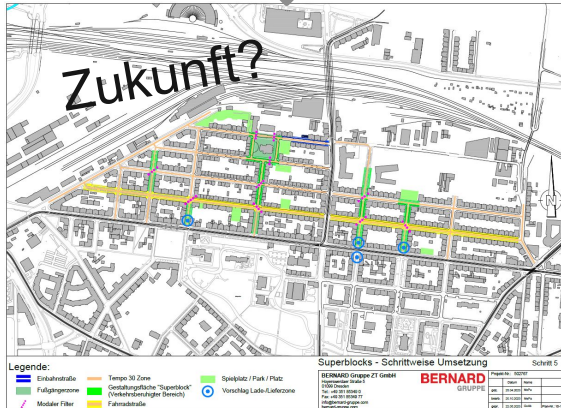
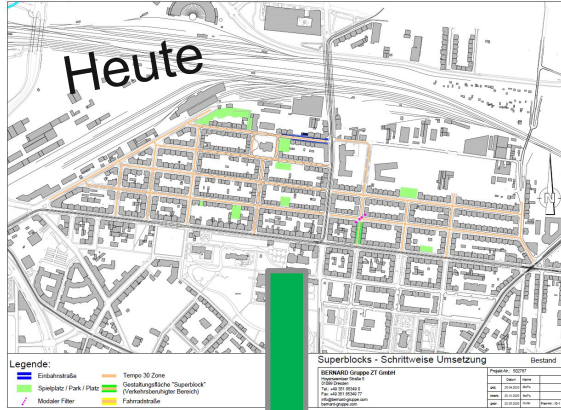


vorher



nachher

# 4. Vorstellung Konzept (Entwurf)



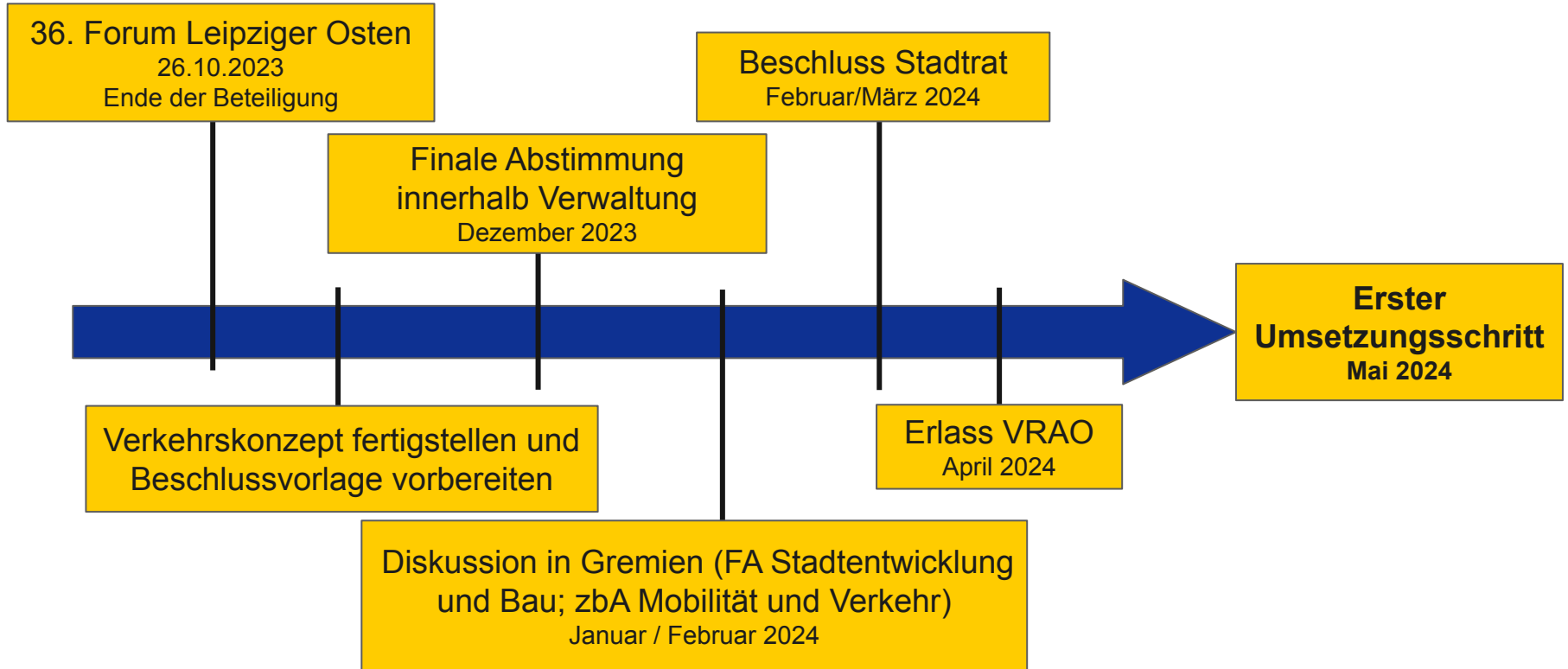
Legende:

BERNARD Gruppe ZT GmbH  
Hoyerswerdaer Straße 5  
01099 Dresden  
Tel: +49 351 85349 0  
Fax: +49 351 85349 77  
info@bernard-gruppe.com  
bernard-gruppe.com

**BERNARD GRUPPE**

Projekt-Nr.: 502767	
psd	Datum Name
psd	25.04.2023 MaPa
beab	16.05.2023 MaPa
gpr	22.05.2023 GdAa
	Plan-Nr.

# Weiteres Vorgehen





**VielFalterGarten (BUND Leipzig)**





Helden wider Willen e.V. / art 4 social change e.V.

# Zwischenfazit: Spannungsfelder, Konflikte, offene Fragen und Impulse

*Anika Schmidt & Annegret Haase, UFZ Leipzig*

## ■ Straßenräume werden zu Aushandlungsräumen

- Erfahrung als Voraussetzung für Bewusstseinswandel (Vgl. Vettori 2022)
- **dauerhafte Veränderungen werden sichtbar und „spürbar“ (stärkere Emotionen!);**
- **konflikthaften Narrative über den Wandel des Quartiers treten deutlicher hervor (Vgl. Frago/Graziano 2020 für Barcelona)**
- Reaktion im Projekt □ **schrittweises Herangehen, Reflexion und Anpassung**

## ■ Offene Fragen der Multifunktionalität des Straßenraums

- Potentielle Konflikte zwischen verschiedenen Nutzungen (Rad – Fuß – Auto – Aufenthalt – Grün - Klima); Regeln und Gesetze z.T. schwer nachvollziehbar
- deutscher Planungs- und Rechtskontext setzt engen Rahmen für Verkehrswende vor Ort (u.a. Parkraummanagement, langfristige Umverteilung von Straßenraum)

Schmidt, A., Haase, A. (2023): „Wir schließen Straßen, um sie zu öffnen!“ Städtische Koproduktion und Umgestaltung des Straßenraums in Leipzig. In: Judith Fritz, J.; Tomaschek, N. (Hrsg.): Partizipation: das Zusammenwirken der Vielen für Demokratie, Wirtschaft und Umwelt, University – Society – Industry, Band 12. Waxmann Verlag: Münster, S. 171-188.

# Zwischenfazit: Spannungsfelder, Konflikte und offene Fragen

*Anika Schmidt & Annegret Haase, UFZ Leipzig*

## ■ **Koproduktion (Projektteam und Stadt Leipzig), Beteiligung und reale Machtverhältnisse:**

- Aufgabenverteilung zwischen Projektteam und Ämtern lange unklar (u.a. fehlende Ressourcen) Kein gemeinsames „Verfahren“ für transparente Kommunikation und Beteiligung
- Projekt als Erprobungs- und Lernraum für Koproduktion für verkehrsberuhigende Maßnahmen
- → **Kooperative und koproduktive Ansätze** in der Quartiersentwicklung müssen erprobt und erlernt werden! (Vgl. Glossar gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung, BBSR)

## ■ **Konfliktlinien und Gerechtigkeitsfragen**

- Offene Fragen zu passenden „Informationskanälen“, Mitsprache, unterschiedlichen „Betroffenheiten“, Angst vor weiterer Aufwertung und Verdrängung
- Wunsch des Projektteams: intersektionale Bedarfe verdeutlichen und „leise Stimmen“ hörbar machen
- → Anerkennung und „Bearbeitung“ möglicher **sozial-räumlicher Effekte und Zielkonflikte** und Anwendung **wohnungspolitische Instrumente** (z.B. Erhaltungssatzung)

Schmidt, A., Haase, A. (2023): „Wir schließen Straßen, um sie zu öffnen!“ Städtische Koproduktion und Umgestaltung des Straßenraums in Leipzig. In: Judith Fritz, J.; Tomaschek, N. (Hrsg.): Partizipation: das Zusammenwirken der Vielen für Demokratie, Wirtschaft und Umwelt, University – Society – Industry, Band 12. Waxmann Verlag: Münster, S. 171-188.

## Zitat Tobias David, Referent im Büro des Oberbürgermeister

(...) Yes, smart solutions can help to make our lives easier, **but: quality of life for people is not created in the digital orbit but on the streets and squares - very old school.** Give people back the public spaces, let children play in the streets again, create safe cycle paths and footpaths and places to live.

(...) *Ja, smarte Lösungen können helfen, unser Leben einfacher zu machen, **aber: Lebensqualität für die Menschen entsteht nicht im digitalen Orbit, sondern auf den Straßen und Plätzen – ganz alte Schule.** Geben Sie den Menschen den öffentlichen Raum zurück, lassen Sie Kinder wieder auf der Straße spielen, schaffen Sie sichere Rad- und Fußwege und Orte zum Leben.*





**Soziale Verkehrswende jetzt!**

**Vielen Dank für  
Ihre Aufmerksamkeit!**

