

# Hinweisblatt gesamtstädtische Planungsprämissen

## Übergeordnetes

- Priorität haben die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, die Aufenthaltsqualität, die Begrünung und die Kühlung.
- Der Multifunktionsstreifen wird als neues Element der Straßenraumgestaltung in Leipzig etabliert und ist, wenn technisch möglich, bei Straßenbaumaßnahmen mit Neuaufteilung des Verkehrsraumes zu berücksichtigen. Siehe *Hinweisblatt Einordnung und Gestaltung von Multifunktionsstreifen*.

## Mobilität

### Fußverkehr

- Barrierefreie Fußverkehrsanlagen müssen konsequent geführt und eingeordnet werden.
- Vorhandene Gehwegbreiten sind zu erhalten und bei Minderbreiten nach RAST zu erweitern (Regelmaße siehe *Anhang 1*).
- An Knotenpunkten gilt die Priorisierung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr.
- Gehwegvorstreckungen sind an Knotenpunkten zu nutzen
- Durchgehend aufgepflasterte Gehwegüberfahrten ins Nebennetz sind bei technischer Eignung vorzusehen (bei unsignalisierten Knoten).
- Barrierefreie Querungen sind bei Bedarf neu einzuordnen (ÖPNV-Haltepunkten, Knotenpunkt, Parkeingänge usw.).

### Radverkehr

- Durchgängig geführte Radverkehrsanlagen sind im Hauptnetz in ausreichender Breite einzuordnen. Die Orientierungswerte für Radfahranlagen sind nach den Maßgaben des Radverkehrsentwicklungsplans und der Netzbedeutung zu beachten (siehe *Anhang 2 und 3*).
- Bei Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn sind Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m zum ruhenden Verkehr einzuordnen.
- Radabstellanlagen sind im Multifunktionsstreifen und an Gehwegvorstreckungen im Nebennetz ohne Behinderung des Fußverkehrs einzuordnen (LSA-Knotenpunkte sind freizuhalten).

### ÖPNV

- Haltestellen sind barrierefrei zu erhalten beziehungsweise herzustellen. Vorhandene Fahrgastunterstände sind möglichst zu erhalten. Bei nicht Vorhandensein sind witterungsgeschützte Fahrgastunterstände und Sitzmöglichkeiten zu ergänzen.

### Wirtschaftsverkehr

- Die Belange des Wirtschaftsverkehrs (u.a. Lieferdienste, Kurierdienste, Paketzusteller, Lebensmittellieferanten, Pflegedienste, Handwerker, Abfall-/ Entsorgungsfahrzeuge) sind Rechnung zu tragen.
- Lade- und Lieferzonen sind im Verlauf der Hauptverkehrsstraße ohne Multifunktionsstreifen (hier vorliegend) nicht vorgesehen. Die Belange müssen daher im Nebennetz unter möglichst guter Erreichbarkeit der Hauptverkehrsstraße abgebildet werden.

## Stadtgrün

- Durchgängige Beschattung der Seitenräume sind möglichst vorzusehen. In Bereichen mit starker Wärmebelastung ist eine Verschattung sowie eine Begrünung der Gleistrasse empfohlen. Die Qualitätskriterien für zukünftige Planungen VSP Coole Straßen (VII-A-07090-VSP-01) sind zu berücksichtigen.
- Bestandsbäume sind nach Möglichkeit zu erhalten, in Straßenabschnitten mit wenigen oder ohne Stadtgrün sind Bäume einzuordnen und zu ergänzen.
- Ziele des Straßenbaumkonzeptes sind zu berücksichtigen und umzusetzen (siehe [Straßenbaumkonzept Leipzig 2030](#)).
- Das Baumraster muss im Hinblick auf den 2. Rettungsweg mit der Branddirektion abgestimmt werden.
- Pflanzkonzepte mit Schwerpunkt auf ökologischen und klimatischen Mehrwert für Straßenbäume und für Multifunktionsstreifen sollen erarbeitet werden.
  - Baumarten mit größeren Kronendurchmessern sind zu bevorzugen.
  - Sollte eine Bepflanzung durch Bäume nicht möglich sein, sind standortgerechte und klimaresiliente Bepflanzung einzuordnen (z. B. Stauden).
- Bei Straßenbaumneupflanzungen sind die „Standards der Stadt Leipzig für die Planung und Ausschreibung von Straßenbegleitgrün“ einzuhalten (siehe *Anhang 4*).
- Die Beachtung des Baumschutzes einschließlich dendrologischer Baubegleitung ist in allen Planungsphasen einzubeziehen.
- Es sollen großzügige, offene Baumscheiben realisiert werden.
  - Baumscheiben sollten in Stockholmer Modell integriert werden. Unterirdische Verbindungen der Rigolen zwischen den Baumstandorten sind anzustreben.
  - Baumscheiben sind von Leitungen freizuhalten.
  - Leitungsumverlegungen/ Neuverlegungen sind in ihrer Lage so zu planen, dass keine wurzelhemmende Schutzvorrichtung in der Baugrube erforderlich ist.
  - Sofern Mindestabstände unterschritten werden, sind neue Leitungen direkt im Leitungsgraben zu schützen.
  - Eine Vergrößerung des Wurzelraumes ist durch Verwendung überbaubarer Substrate oder Stützkorn anzustreben.

## Wasser

- Die Bewirtschaftung des Niederschlagswassers erfolgt vor Ort.
- Ein Konzept zur dezentralen Niederschlagswasserbewirtschaftung des öffentlichen Verkehrsraums ist zu erstellen und umzusetzen.
  - Versickerungsfähigkeit ist frühzeitig im Baugrundgutachten zu beachten.
  - Das Einleiten von nach DWA schadstoffbelasteten Straßenwässern in den Wurzelbereich der Bäume ist nicht zulässig. Eine Reinigung vor lokaler Versickerung ist hinsichtlich technischer und ökonomischer Machbarkeit zu prüfen.
  - Die Gehwege sind mit Gefälle zur Baumscheibe und ohne Anschlag auf der gehwegseitigen Baumscheibeneinfassung zu gestalten.
  - Die Oberflächenbeläge des Multifunktionsstreifens und des Gehweges sind wassersensibel zu gestalten.

## Städtebau und Denkmalpflege

- Grundlage für die weitere Planung ist ein sensibler Umgang mit dem städtebaulichen, künstlerischen sowie baugeschichtlichen Zeugniswert im Planungsraum.

- Denkmalschutzrelevante städtische Ausstattungsgegenstände vor Ort sind zu erhalten und zu berücksichtigen.
- Die Wiederverwendung von bestehendem Material (Schlacke- und Kopfsteinpflaster, Krustenplatten) ist unter Gesichtspunkten des Ressourcenschutzes, der Wirtschaftlichkeit, der Wassersensibilität und Straßenraumgestaltung zu prüfen und anzustreben.

## Wirtschaftlichkeit

- Die Anlagen der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung sind entsprechend der Technischen Regeln der LWW, wenn notwendig, zu sanieren oder zu erneuern.
- Bei der Einordnung von Leitungen im unterirdischen Bauraum sind bei der Aufteilung des Straßenraums ausreichend dimensionierte Trassen einzuplanen.
- Es ist darauf zu achten, dass ein vollumfänglicher Eingriff in den öffentlichen Raum, statt viele kleinere Eingriffe durchgeführt werden. Dazu sind die anstehenden Baumaßnahmen (inkl. Hausanschlüsse) zu bündeln.
- Straßenabschnitte, die aus Städtebaufördermitteln hergerichtet wurden, sind weitestgehend zu erhalten, Fördermittelbindungen sind zu beachten.
- Zur Optimierung des unterirdischen Raumes sowie zur Ressourcenschonung und der oberirdischen Gestaltungsspielräume sind Leer- und Sammelrohre für Telekommunikation und anderem Leitungsbau zu integrieren.
- Stromnetzplanung ist im gesamten Pilotgebiet zu beachten.

## Anhänge

Anhang 1: Regelmaße

Anhang 2: Radverkehrsentwicklungsplan – Anlage 1 – Hauptnetz Rad

Anhang 3: Radverkehrsentwicklungsplan – Anlage 2 – Qualitätsstandards

Anhang 4: Standards der Stadt Leipzig für die Planung und Ausschreibung von Straßenbegleitgrün

Anhang 5: DWA-Regelwerk November 2020 Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser – Teil 1: Planung, Bau, Betrieb

## Anhang 1: Regelmaße

Straßenbereich	Beschreibung	Mindestmaß
Gehweg	Geschlossene Bebauung, geringe städtebauliche Dichte: maximal 3 Geschosse	2,50 m
	Geschlossene Bebauung, mittlere städtebauliche Dichte: 3 bis 5 Geschosse	3,00 m
	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere städtebauliche Dichte: 3 bis 5 Geschosse	3,30 m
	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mit häufig frequentierter ÖPNV-Linie, hohe städtebauliche Dichte	4,00 – 5,00 m
	Geschäftsstraße mit Auslagen, hoch frequentierte ÖPNV-Linie	5,00 – 6,00 m
Multifunktionsstreifen		3,00 m
Radfahrstreifen	IR III; <i>Details siehe Anhang 3</i>	2,25 m
Radfahranlage	im Haltestellenbereich	1,85 m
PKW-Fahrspur		3,25 m
Rettungsfahrzeuge	befahrbarer Bereich	5,55 m
Tram, Bahnkörper	bes. Bahnkörper, 1-seitig, markiert (o. Bord)	2,80 m
	bes. Bahnkörper, 1-seitig, Rasengleis	3,40 m
	bes. Bahnkörper, 2-seitig, markiert, in Haltestelle	5,20 m
	bes. Bahnkörper, 2-seitig, mit Bord	6,20 m
Tram, Haltestelle	Länge	46,00 m
Bus, Haltestelle	Länge	18,00 m
Haltestelle	Breite Wartefläche (Bus & Bahn)	3,00 m
	RVA, Kaphaltestelle/Radfahrkap	1,50 m (+0,50 m)
	RVA, angehobene Fahrbahn	1,85 m (+0,50 m)
Leitung	Baum	2,50 m
Leitung	Bord	0,90 m (Straße) 0,60 m (Gehweg)
Leitung	Mastfundament	2,00 m
Mindestdeckung TWL	AW-Druckleitung	1,20 m
Mindestdeckung	Freigefälle Kanal	0,80 m
LWW-Baugrube	LVB-Schiene	1,33 m
Sicherheitsraum	LVB-Gleis	0,70 m

**Tabelle 2: Grundanforderungen an Anlagen des Fußgängerverkehrs innerorts**

	<b>Kurzbeschreibung bzw. Nutzung</b>	<b>DTV<sup>1)</sup> [Kfz/24h]</b>	<b>Breite im Seitenraum<sup>1)</sup></b>	<b>Maßnahmen im Querverkehr<sup>2)</sup></b>
1	Straßenunabhängig geführte Wege	–	3,00 m	(wenn Straßen gequert werden, gegebenenfalls dort erforderlich)
2	Befahrbare Wohnwege	< 500	Mindestbreite Straßenraum 4,50 m	keine Querungsanlagen erforderlich
3	Wohnstraße, offene Bebauung Einfriedungen ≤ 0,50 m Einfriedungen > 0,50 m	< 5 000	2,10 m 2,30 m	in der Regel keine Querungsanlagen, gegebenenfalls vorgezogene Seitenräume
4	Geschlossene Bebauung, geringe Dichte maximal 3 Geschosse	< 5 000	2,50 m	vorgezogene Seitenräume
5	Geschlossene Bebauung; mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5 000	3,00 m	Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume
6	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5 000	3,30 m	Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume, Teilaufpflasterungen, FGÜ
7	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung mit häufig frequentierte ÖPNV-Linie, hohe Dichte	< 5 000 < 10 000	4,00 m 5,00 m	Mittelinseln, FGÜ, gegebenenfalls LSA LSA
8	Ortsdurchfahrt, geringe Dichte, landwirtschaftliche Nutzung	< 15 000 ≥ 15 000	3,30 m 4,00 m	Mittelinseln, FGÜ, gegebenenfalls LSA LSA
9	Geschäftsstraße mit Auslagen, hoch frequentierter ÖPNV-Linie	< 15 000 ≥ 15 000	5,00 m 6,00 m	Linienhafte Querung: Mittelstreifen, FGÜ LSA

<sup>1)</sup> Werden die vorgegebenen Verkehrsstärken um mehr als 5 000 Kfz/24h überschritten, ist die Seitenraumbreite um 1,0 m zu erhöhen. Sind in einer Straße punktuell oder linienhaft örtliche Besonderheiten zu berücksichtigen, so können Zuschläge im Seitenraum nach der Tabelle 3 infrage kommen.

<sup>2)</sup> Die Hinweise für die Ausstattung mit Maßnahmen für den Fußgängerquerverkehr gelten jeweils für durchschnittliche Verhältnisse. Zur Auswahl der geeigneten Art von Querungshilfen vgl. Abschnitt 3.3.