



**Stadt Leipzig**

## **MobiKon – Leipzig**

Mobilitätskonzept erweiterte Innenstadt Leipzig mit dazugehörigem Kommunikationskonzept



Foto: Tom Thiele

Abschlussbericht: 2020 - 2021

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung

**Das diesem Abschlussbericht zu Grunde liegende Vorhaben wurden mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) unter dem Förderkennzeichen 01UV2001.**

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung

## Inhaltsverzeichnis

### I. Kurze Darstellung

1. Aufgabenstellung
2. Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde
3. Planung und Ablauf des Vorhabens
4. wissenschaftlichem und technischem Stand, an den angeknüpft wurde, insbesondere
  - Angabe bekannter Konstruktionen, Verfahren und Schutzrechte, die für die Durchführung des Vorhabens benutzt wurden
  - Angabe der verwendeten Fachliteratur sowie der benutzten Informations- und Dokumentationsdienste
5. Zusammenarbeit mit anderen Stellen

### II. Eingehende Darstellung

1. Verwendung der Zuwendung und des erzielten Ergebnisses im Einzelnen, mit Gegenüberstellung der vorgegebenen Ziele/ wichtigsten Positionen des zahlenmäßigen Nachweises
2. der Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit
3. voraussichtlichen Nutzens, insbesondere der Verwertbarkeit des Ergebnisses im Sinne des fortgeschriebenen Verwertungsplans
4. des während der Durchführung des Vorhabens dem ZE bekannt gewordenen Fortschritts auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen
5. der erfolgten oder geplanten Veröffentlichungen des Ergebnisses nach Nr. 6

## I. Kurze Darstellung

### 1. Aufgabenstellung

In der Fördermaßnahme „MobilitätsWerkStadt 2025“, förderte das BMBF (Bundesministerium für Bildung und Forschung) bundesweit Kommunen, um die nachhaltige Mobilität in Deutschland voranzubringen und einen aktiven Beitrag zur Verkehrswende zu leisten. Das eigentliche Förderziel beinhaltet die Förderung systemischer, transdisziplinärer und umsetzungsorientierter Mobilitätsforschung, um Mobilitätssystem nachhaltiger gestalten zu können, die individuelle Mobilität der Menschen zu sichern und die Umwelt- und Lebensqualität in urbanen Räumen zu steigern. Angestrebt war ein partizipativer Prozess mit Bürgerinnen und Bürgern und relevanten Akteure der Kommunen. Der Wettbewerb umfasst drei Phasen. In der ersten Phase umfasste die Aufgabenstellung, dass rund 50 Kommunen ein Jahr lang ein integriertes kommunales Mobilitätskonzept erarbeiten. Mit Hilfe von Förder- und Entwicklungsaufträgen konnten und können wissenschaftliche Einrichtungen gebunden werden. In der zweiten Phase wurden aus den 50 Kommunen ca. 15 gewählt, um innerhalb von drei Jahren die Ergebnisse der ersten Phase zu planen, zu erproben und umzusetzen. In der dritten Phase werden die Umsetzungen verstetigt und Transferstrategien erarbeitet. Insbesondere für Leipzig bestand die Aufgabe darin, im „Mobilitätskonzept erweiterte Innenstadt Leipzig“ die wesentlichen Randbedingungen und Strategien für das Stadtzentrum für eine Neuausrichtung der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung zu erörtern. Diese sollen den Menschen mit seinen Mobilitätsbedürfnissen in den Mittelpunkt stellen, eine Abkehr vom Leitbild der autogerechten Stadt hin zu einer autounabhängigen Mobilität erklären und dabei den Umgang mit dem Erbe der autogerechten Stadt thematisieren, um so den Weg für eine nachhaltige Mobilität in Zukunft bereiten. Laut Schätzungen geht man davon aus, dass in Leipzig bis 2035 über 650 000 Menschen leben werden. Wenn die Bevölkerungsprognose wie erwartet eintritt und sich nichts am Verkehrsmittelwahlverhalten ändert, werden die vorhandenen Verkehrsanlagen in Leipzig mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht mehr leistungsfähig genug sein, um den aus der Bevölkerungsentwicklung zu erwartenden steigenden Anforderungen zu genügen.

Vor diesem Hintergrund ergaben sich folgende Forschungsfragen:

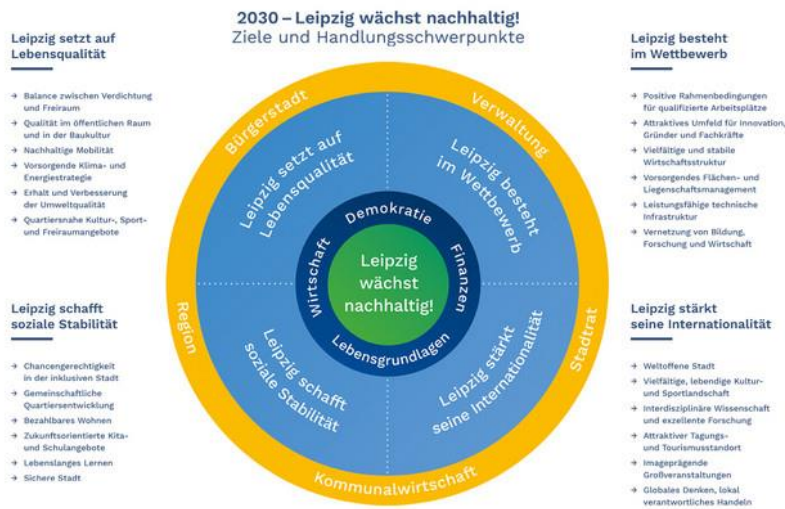
- Wie kann in Leipzig auch in Zukunft eine hohe städtebauliche Qualität und eine deutliche Effizienzsteigerung der Funktionalität von Straßen und Plätzen gewährleistet werden, um die Lebensqualität zu erhalten und weiter zu verbessern?
- Welche Rolle spielt dabei der notwendige Prozess der Nachhaltigkeitstransformation und wie kann er helfen eine gesunde aber dennoch leistungsfähige und wirtschaftsstarke Stadt zu erhalten?
- Wie kann die Stadt in Zukunft der Konzeption der nachhaltigen Mobilität gerecht werden?

Das „Mobilitätskonzept erweiterte Innenstadt Leipzig“ knüpfte an die bisherige Arbeit des „Stadttraumkonzeptes erweiterte Innenstadt“ an. Die Intention dabei war, von einem breiten Beteiligungsansatz der Bürgerinnen und Bürger sowie Vertreterinnen

und Vertreter aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Vereinen und Verbänden sowie Handel, Bildung, Verkehrsunternehmen und Umwelt in Form von verschiedenen Veranstaltungen wie dem Projektbeirat, dem wissenschaftlichen Beirat, Planungswerkstätten, Expertenworkshops sowie Vortragsveranstaltungen und einem quartalsweise erscheinenden Newsletter zu profitieren. Aufgabe war es ebenfalls, gemeinsam mit unserem wissenschaftlichen Partner, der Technischen Universität Dresden und anderen Akteuren, ein Mobilitätskonzept für die erweiterte Innenstadt nicht nur zu erstellen, sondern auch mit der Stadtgesellschaft zu diskutieren.

## 2. Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde

Die Voraussetzungen für die Erarbeitung eines eigens für die erweiterte Innenstadt entwickeltes Mobilitätskonzept, war die Intention, einen elementaren Teil, neben anderen Fachgutachten wie der denkmalpflegerischen Rahmenzielstellung zum Promenadenring, für die Bearbeitung des Stadtraumkonzeptes erweiterte Innenstadt zu schaffen. Die Stadt Leipzig hat auf die Anforderungen nachhaltiger Entwicklungen 2018 mit dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept Leipzig 2030 reagiert. Dabei



steht der Leitsatz „Leipzig wächst nachhaltig!“ im Mittelpunkt einer Entwicklung, die eine sozial- und nutzungsgemischte Stadt der kurzen Wege und eine doppelte Innenentwicklung verfolgt – ganz im Sinne der Leipzig Charta. Die Umsetzung verkehrspolitischer

Ziele des Stadtentwicklungsplans Verkehr (Zielplanung 2025) und besonders das Nachhaltigkeitszenario - Rahmenplan zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030, mit dem Primat der nachhaltigen Mobilität und der Förderung des Umweltverbundes, waren Voraussetzungen für das Projekt „MobiKon-Leipzig“.

## 3. Planung und Ablauf des Vorhabens

MobiKon-Leipzig wurde in mehrere Arbeitspakete gegliedert.

### AP 1-1 Projektsteuerung (Stadt Leipzig)

Die Projektsteuerung erfolgte durch die bei der Stadt Leipzig einzurichtende und im Rahmen des Projekts zu fördernde Stelle. Aufgaben der Projektsteuerung war die Koordinierung des gesamten Prozesses, das Erfüllen der Berichtspflichten und der Projektabrechnung. Als Grundlage für die Arbeitsschritte im Prozess wurde von der Projektsteuerung ein Projektplan erstellt, welcher es ermöglicht, das Projekt „Mobilitätskonzept erweiterte Innenstadt Leipzig“ planmäßig, in Bezug auf die

Strukturen, den Ablauf und den Ressourcen des Projektes durchzuführen. Die Projektsteuerung koordinierte insbesondere auch die Arbeit im Kernteam (AP 4-1) und im Kommunikationsteam (AP 4-2). Dabei war die Projektsteuerung das Bindeglied zwischen dem Projektleiter, welcher die wesentlichen projektspezifischen Entscheidungen traf, sowie den mit Arbeitsaufgaben betreuten Partnern und Akteuren. Ebenso koordinierte sie die Zusammenarbeit mit dem wissenschaftlichen Partner an der Technischen Universität Dresden und half dabei bei möglichen unvorhersehbaren Schwierigkeiten sowie unerwarteten Problemen, frühzeitig Gegenmaßnahmen zu ergreifen und das Projekt wieder in die richtigen, dem Projektplan entsprechenden, Bahnen zu lenken.

#### AP 1-2 Analyse und Evaluation des bisherigen Projektverlaufs des Stadtraumkonzepts (TU Dresden)

Das Mobilitätskonzept sollte künftig einen elementaren Teil des Stadtraumkonzeptes erweiterte Innenstadt darstellen. Insofern war zu Beginn der Projektlaufzeit eine Überprüfung und Evaluation der bisherigen Schritte der Diskussion des Stadtraumkonzeptes, seit Beginn im Oktober 2017, erforderlich. Hieraus waren durch die TU Dresden Hinweise für die weitere Arbeit am Mobilitätskonzept zu formulieren.

Die Prozessanalyse sollte dabei helfen die Projektziele genau zu definieren, das Projekt inhaltlich von anderen Projekten abzugrenzen, den direkten Bezug zum Stadtraumkonzept erweiterte Innenstadt darzustellen, die angedachten Arbeitspakete ihrem Detaillierungsgrad weiter auszuformulieren und die angestrebten Ergebnisse möglichst klar abzugrenzen. Mit der Evaluierung der bisherigen Projektarbeit im Stadtraumkonzept erweiterte Innenstadt konnten die bisherigen Prozesse bewertet und Anforderungen und Erwartungen an das Projekt Mobilitätskonzept erweiterte Innenstadt formuliert werden. Die gewonnenen Erkenntnisse aus der Analyse und der Evaluierung wurden mit dem Projektplan (AP 1-1 Projektsteuerung) rückgekoppelt und halfen dabei vom bisherigen Prozess zu lernen und entsprechende Anpassungen am Projektplan vorzunehmen. Im Sinne der Objektivität lag dieses Arbeitspaket in der Hauptverantwortung bei der TU Dresden als unabhängige wissenschaftliche Institution.

#### AP 2-1 und AP 2-2 Mobilitätskonzept erweiterte Innenstadt (TU Dresden)

Aus den Erkenntnissen des AP 1-2 und den Anpassungshinweisen zum Projektplan wurden im nächsten Schritt Empfehlungen zur Erstellung eines Mobilitätskonzeptes abgeleitet (AP 2-1) und diese intensiv mit den Projektpartnern und Akteuren diskutiert. Dies diente insbesondere dazu, zu Beginn den Konkretisierungsgrad des Mobilitätskonzeptes möglichst genau abzustecken und entsprechende noch notwendige Analysegrundlagen und Unterlagen von Seiten der Stadt Leipzig zusammenzustellen. Sowohl zur Vertiefung der Prozessanalyse als auch zur inhaltlichen Vorbereitung von „MobiKon – Leipzig“ hatte die TU Dresden ein Experteninterview vorbereitet.

Die Experteninterviews waren wie folgt aufgestellt:

Ziele für die Experteninterviews:

- Vertiefung der Prozessanalyse durch Einbeziehung der Sichtweise wichtiger Akteure und inhaltliche Vorbereitung des Mobilitätskonzeptes
- die Wahrnehmung der bisherigen Aktivitäten zur Kommunikation wird im Rahmen der Fragen zur Wahrnehmung des Prozesses mit abgefragt

Themenkomplexe für die Interviews:

- Kenntnis und Wahrnehmung des Stadtraumkonzepts erweiterte Innenstadt
- Wahrnehmung Prozess zur Erstellung des Stadtraumkonzepts erweiterte Innenstadt
- Erwartungen an das Mobilitätskonzept

Mögliche Interviewpartner:

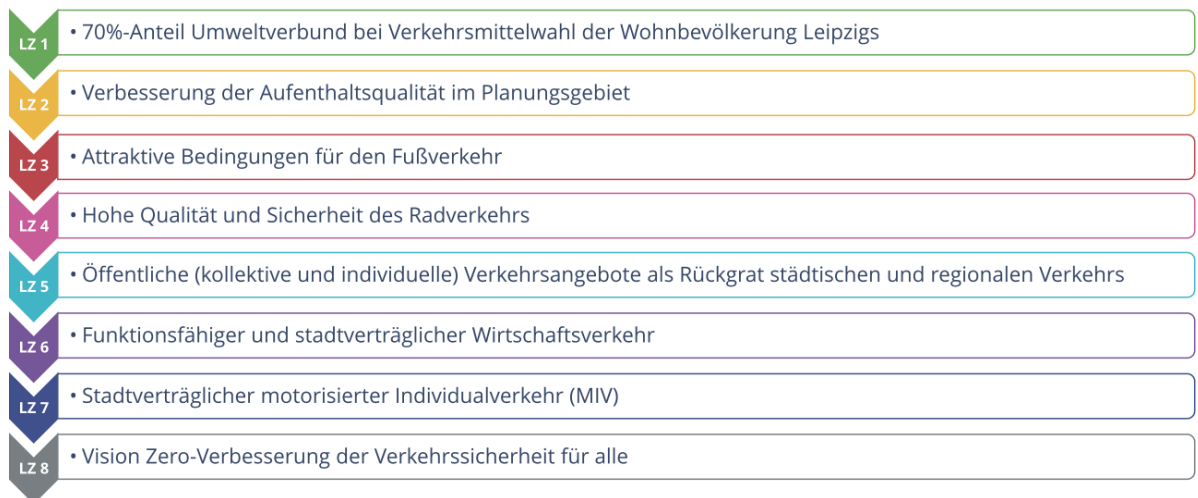
- Fraktionen Stadtrat und dazugehörige Gremien
- Verwaltung, Arbeits-/ Führungsebene, relevante Ämter (mind. Verkehrs- und Tiefbauamt (VTA), Stadtplanungsamt (SPA))
- Verkehrsunternehmen Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
- Vertreterinnen und Vertreter relevanter Akteursgruppen, z. B. Handel, Wirtschaft, Verbände

Auf Grundlage der Interviews, der Empfehlungen und aus der Analyse und Evaluation wurde durch die TU Dresden ein Mobilitätskonzept erweiterte Innenstadt mit Hilfe mehrere Workshops erstellt.

Die Corona-Pandemie hat uns vor nie da gewesene Herausforderungen gestellt. Präsenzveranstaltungen in den Größenordnungen wie in gewohnter Ausführung waren nicht mehr möglich. Neue Lösungsansätze waren die Koordination von Hybridveranstaltungen. So wurde der erste Workshop unter Einhaltung der Hygienerichtlinien als Präsenzveranstaltung für Teilnehmerinnen und Teilnehmer eingerichtet, die nicht über die notwendige Technik zur Teilnahme an einer Videokonferenz verfügen. Der Großteil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer konnten sich per Video zuschalten, beide Gruppen hatten die Möglichkeit, trotz aller vorheriger Bedenken, in einen regen Meinungsaustausch zu treten. Im Workshop wurden virtuelle Arbeitsräume geschaffen, um in Gruppen an den Zielen des Mobilitätskonzeptes erweiterte Innenstadt zu arbeiten. Die Bemühungen wurden mit sehr guten Ergebnissen sowie einem positiven Feedback belohnt.

Im ersten Schritt wurde im Workshop am 23.11.2020 für das Planungsgebiet relevante Ziele abgeleitet sowie deren Rolle für die Gesamtstadt diskutiert und dann zu einem Zielsystem abgestimmt. Ein Projektbeirat, zusammengestellt aus Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Vereinen und Verbänden sowie Handel, Bildung, Verkehrsunternehmen und Umwelt repräsentierten die Stadtgesellschaft und bildete ein Verbund aus einer breiten

## Öffentlichkeit.



Durch die Sammlung von Maßnahmen analog zum normativen Rahmen und anhand von Expertengesprächen entstand ein kohärentes Maßnahmenkonzept, das in Wechselbeziehung mit den zu erreichenden Zielen steht. Im zweiten und letzten Workshop am 26.02.2021, wurde eine Präsentation bezüglich der Maßnahmen, zu den erarbeiteten Zielen für die "erweiterte Innenstadt" vorgestellt. Mit Hilfe des Webkonferenzsystems "BigBlueButton" konnte in Form von Gruppenarbeiten die vorgeschlagenen Maßnahmen diskutiert, ergänzt, modifiziert und priorisiert werden. Die Ergebnisse konnten dann in einer virtuellen Plenumsdiskussion ausgewertet und weitere Schritte erarbeitet werden.

### AP 3-1 bis AP 3-4 Kommunikationsstrategie (TU Dresden, externe Dienstleister, Stadt Leipzig)

Erfahrungen aus anderen Projekten der Stadt Leipzig zeigten eindrucksvoll, dass es für die Erreichung der Ziele bei einem Prozess mit vielen verschiedenen beteiligten Akteuren, einem emotional hochsensiblen Thema (wie es insbesondere beim Innenstadtverkehr und dem Leipziger Promenadenring der Fall ist) und der Beteiligung der breiten Öffentlichkeit, hilfreich sein kann, auf eine geeignete und projektspezifisch zugeschnittene Kommunikationsstrategie, als Grundlage für die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes, zurück zu greifen.

Dazu wurde zunächst durch die TU Dresden auf Basis der bereits geleisteten Prozessanalysen Empfehlungen zur Erstellung einer Kommunikationsstrategie erarbeitet.

### **Empfehlungen:**

1. Die bisherige Kommunikationsstrategie ist insgesamt gut, sie sollte im Grundsatz beibehalten werden unter stärkerer Einbindung der Stadtplanung, in enger Abstimmung mit den Kommunikationsaktivitäten zur Nachhaltigkeitsstrategie etc.
2. Die Kommunikation „nach innen“ sollte verstärkt und könnte etwas breiter angelegt sein. Die Planung von vier Workshops für das Mobilitätskonzept ist nach unserer Einschätzung bereits ein wichtiger Schritt zur Stärkung der Kommunikation nach innen. Auf die Verknüpfung zum Stadtraumkonzept (insb. auch thematisch) sollte dabei weiterhin geachtet werden.
3. Die Kommunikation „nach außen“ ist bereits mit ganz vielfältigen Formaten gut aufgestellt. Die vom externen Dienstleister zu erstellende Kommunikationsstrategie



sollte sich aufgrund unterschiedlicher Befindlichkeiten auf diesen Kommunikationspfad konzentrieren. Dabei geht es vor allem auch darum, wie in kooperativen Planungsprozessen die breite Öffentlichkeit regelmäßig informiert aber auch konsultiert wird.

4. Es wird empfohlen die Kommunikation des Stadtraumkonzepts und des Mobilitätskonzepts nach außen sorgsam aufeinander abzustimmen. Auf der einen Seite dürfen die Adressatinnen und Adressaten nicht inhaltlich überfordert werden (Argument für getrennte Kommunikation). Auf der anderen Seite liegen Städtebau und Mobilität so eng beieinander und bedingen sich gegenseitig, dass Teilaspekte im Zusammenhang zu kommunizieren sind (Argument für gemeinsame Kommunikation).
5. Aufgrund von Corona sind verschiedene Aktivitäten gebremst oder ausgesetzt. Vor diesem Hintergrund empfehlen wir, die Aktivitäten zur Kommunikation derzeit weitgehend ruhen zu lassen und erst in 2021 wiederaufzunehmen.

Im Anschluss sollte durch die Stadt Leipzig auf Basis dieser Empfehlungen die Erstellung eines Kommunikationskonzeptes an ein externes Büro ausgeschrieben und beauftragt werden. Das Kommunikationskonzept diene einerseits dazu, den internen Arbeitsprozess zu fokussieren und andererseits die Kommunikation nach „außen“, zur kommunalen Politik und allgemeinen Öffentlichkeit herzustellen und am Laufen zu halten. Während der EMW 2020 sollte durch externe Dienstleister bzw. zu beteiligende dritte geeignete Aktivitäten entsprechend des Kommunikationskonzeptes durchgeführt werden. Zu der EMW 2020 (Europäische Mobilitätswoche) war ursprünglich der offizielle Kampagnenstart zum Mobilitätskonzept erweiterte Innenstadt geplant. Ab diesem Zeitpunkt sollte die breite Öffentlichkeit durch die Stadt Leipzig informiert, aber auch regelmäßig konsultiert werden, um die Diskussion zu den verkehrlichen Entwicklungen im Projektgebiet zu vertiefen.

Aufgrund der pandemischen Situation zum Projektbeginn im Frühjahr 2020 kam es immer wieder zu strukturellen Einschränkungen, auch konnte die Öffentlichkeit in dem geplanten Maße nicht einbezogen werden. Der Kampagnenstart des Kommunikationskonzeptes im Zeitraum der EMW 2020 und die Ausstellung und Vorinformation zum Stadtraumkonzept erweiterte Innenstadt und dem Mobilitätskonzept erweiterte Innenstadt Leipzig mussten abgesagt werden. Die Gegebenheiten veranlassten uns, das Kommunikationskonzept nicht zu beauftragen, die Verschiebung der ursprünglich geplanten Maßnahmen waren aus zeitlichen Gründen nicht möglich. Mit Experteninterviews und Online – Formaten haben wir auf die besonderen Umstände reagiert (siehe AP 2-1 und AP 2-2) und konnten so eine breite Öffentlichkeit für die Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes gewinnen.

#### AP 4-1 bis 4-5 Arbeitsgruppen (TU Dresden, Stadt Leipzig)

Um die Projektarbeit während der gesamten Projektlaufzeit sach- und fachgerecht zu begleiten, wurden unterschiedliche Arbeitsgruppen eingerichtet. Wesentliche Abstimmungen erfolgen neben den verwaltungsinternen Arbeitsgruppen in einer zusätzlichen Arbeitsgruppe Mobilitätskonzept (moderiert durch die TU Dresden). Mit Unterstützung des weitergeführten Projektbeirat Stadtraumkonzept erweiterte Innenstadt mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Vereinen und Verbänden sowie Handel, Bildung, Verkehrsunternehmen und Umwelt und der Unterstützung des wissenschaftlichen Beirates wurden die Rahmenbedingungen für ein Mobilitätskonzept diskutiert. Die verwaltungsinternen

Arbeitsgruppen setzten sich zusammen aus dem Kernteam, welches sich in ca. monatlichen Sitzungen traf und dem Kommunikationsteam, welches sich einmal im Jahr 2020 zu einer Sitzung getroffen hatte.

Verwaltungsintern erfolgte die Bearbeitung in einem Kernteam mit Mitarbeitern folgender Ämter: Stadtplanungsamt, Amt für Stadtgrün und Gewässer, Amt für Umweltschutz, Amt für Wirtschaftsförderung, Amt für Wohnungsbau und Stadterneuerung, Verkehrs- und Tiefbauamt, Radverkehrsbeauftragten, Fußverkehrsverantwortlichen und den Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH. Im Kommunikationsteam sind folgende Ämter beteiligt: Stadtplanungsamt, Verkehrs- und Tiefbauamt und Referat für Kommunikation.

Je nach Erfordernis und Diskussionsschwerpunkt haben wir themenabhängig Vertreterinnen und Vertreter weiterer Ämter oder ggf. Akteure aus der Zivilgesellschaft zu den Abstimmungsrunden eingeladen.

#### AP 5-1 bis AP 5-4 City-Lab-Verkehrsversuch (Stadt Leipzig, ggf. externe Akteure)

Im Rahmen eines City-Labs sollten wesentliche Merkmale des neuen Mobilitätskonzepts im Rahmen von temporären Verkehrsversuchen in verkehrsärmeren Zeiten (Sommerferien) bzw. während der EMW 2020 ausprobiert und „in-Wert-gesetzter“ öffentlicher Raum erlebbar gemacht werden. Das City-Lab sollte als Reallabor dazu beitragen, in der Öffentlichkeit ein Bewusstsein für die vorhandenen Flächen zu schaffen, wie auch als Möglichkeit dienen, verkehrliche Änderungen direkt vor Ort auszuprobieren. Diese verkehrlichen Änderungen sollten im vorgegebenen Rahmen ohne großen Aufwand, z. B. bauliche Veränderungen für die Dauer des City-Labs als Verkehrsversuch umgesetzt und getestet werden. Die Qualität und Funktionalität des öffentlichen Raums werden im praktischen Versuch von Beteiligten und Betroffenen anders wahrgenommen als durch ein nur theoretisches Konzept. Das Format City-Lab bietet durch den Mitmach-Charakter eine große Bandbreite an Beteiligung an, wodurch auch Personen erreicht werden können, welche sich sonst nicht aktiv in Bürgerbeteiligungsformaten einbringen. Zudem wird durch das Erleben vor Ort eine interaktive Auseinandersetzung gefördert, welche der Diskussion im Prozess des Mobilitätskonzeptes zu Gute kommen können.

Aufgrund der pandemischen Situation, welche zu diversen Verschiebungen im Zeitablauf des Projektes führte, war uns eine Organisation der Verkehrsversuche 2020 und 2021, wie eigentlich geplant, nicht möglich. Dennoch bekamen die Bürgerinnen und Bürger sowie Besucherinnen und Besucher am 19.09.2021 zur Europäischen Mobilitätswoche ("Ring frei!"-autofreier Ring) die Möglichkeit, den Leipziger Innenstadtring zu Fuß, mit dem Rad, tanzend oder mit anderen Mobilitätsformen zu erkunden. Ziel dieser Veranstaltungen war, Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern für die Mobilitätswende und ihre Möglichkeiten für ein zukunftsfähiges Leipzig zu finden und die Diskussion zu Maßnahmen in der erweiterten Innenstadt vorzubereiten, die geeignet sind, Leipzig auf den Weg zu einer nachhaltigen Mobilität zu bringen.

#### **4. Wissenschaftlichen und technischen Stand, an den angeknüpft wurde, insbesondere:**

- **Angabe bekannter Konstruktionen, Verfahren und Schutzrechte, die für die Durchführung des Vorhabens benutzt wurden**
- **Angabe der verwendeten Fachliteratur sowie der benutzten Informations- und Dokumentationsdienste**

Zur Entwicklung eines Mobilitätskonzepts für die erweiterte Innenstadt Leipzigs konnte angeknüpft werden an die verfahrenstechnisch empfohlenen Planungsschritte der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung und des Planungsprozesses nach FGSV.

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hat mit den Hinweisen zur Verkehrsentwicklungsplanung 2013 und den Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse 2018 zwei Grundlagendokumente veröffentlicht. Darüber hinaus wird von der Europäischen Kommission die systematische Entwicklung von Sustainable Urban Mobility Plans gefördert und unterstützt (Rupprecht Consult (editor): Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition, 2019). Eine Vielzahl von Quellen und Planwerken zur Entwicklung des Mobilitätskonzeptes für Leipzig sind auf den Internetseiten der Stadt abrufbar. Weitere Dokumente und Planwerke sind im Zuge der inhaltlichen Diskussionen von der Stadt Leipzig zur Projektbearbeitung zur Verfügung gestellt worden. Dazu gehören unter anderem, das Verkehrskonzept Autoarme Innenstadt, das Entwicklungskonzept Clara-Zetkin-Park und Johannapark, das Energie- und Klimaschutzprogramm 2014–2020, das Fachkonzept Nachhaltige Mobilität, das Gutachten Flaniermeilen, die Fußverkehrsstrategie »Die Ouvertüre« (Entwurf), der Green City Plan Stadt Leipzig 2018, das Integriertes Stadtentwicklungskonzept „Leipzig 2030“, der Luftreinhalteplan der Stadt Leipzig, die Mobilitätsstrategie 2030 mit Nachhaltigkeitsszenario, der Nahverkehrsplan, der Radverkehrsentwicklungsplan 2010-2020, das Straßenbaumkonzept Leipzig 2030, der Stadtentwicklungsplan Verkehr und Öffentlicher Raum, das Sofortmaßnahmenprogramm zum Klimanotstand 2020.

#### **5. Zusammenarbeit mit anderen Stellen**

Die Kooperation mit anderen Stellen beruhte vor allem auf der Zusammenarbeit mit wissenschaftlichen Einrichtungen wie der TU Dresden auf Basis eines Förder- und Entwicklungsauftrages sowie dem Projektbeirat mit Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Vereinen und Verbänden sowie Handel, Bildung, Verkehrsunternehmen und Umwelt, einem wissenschaftlichen Beirat mit Expertinnen und Experten aus ganz Deutschland und den Fachämtern der Stadt Leipzig. Für die zweite Phase des Projektauftrages „MobilitätsWerkStadt 2025“ konnten wir mit Chemnitz, Dresden und Dortmund drei Partnerkommunen gewinnen. Jedoch wurde die Projektskizze „MobiKon II“ für die zweite Phase nicht positiv beschieden.

### III. Eingehende Darstellung

#### 1. Verwendung der Zuwendung und des erzielten Ergebnisses im Einzelnen, mit Gegenüberstellung der vorgegebenen Ziele/ wichtigste Positionen des zahlenmäßigen Nachweises

In einem mehrstufigen Prozess konnte ein Mobilitätskonzept für die erweiterte Innenstadt Leipzig erstellt werden. Das vorgegebene Ziel dabei war es, ein ganzheitliches Konzept für nachhaltige Mobilität mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Vereinen und Verbänden sowie Handel, Bildung, Verkehrsunternehmen und Umwelt, die ein Querschnitt aus der Stadtgesellschaft ergeben, zu entwickeln. Dabei sollten vor allem Ziele formuliert und die passenden Maßnahmen auf die lokalen Gegebenheiten von Leipzig angepasst werden, um die Mobilitätsstrategie 2030 der Stadt Leipzig zu konkretisieren. In mehreren Workshops sollte mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadtgesellschaft aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Vereinen und Verbänden sowie Handel, Bildung, Verkehrsunternehmen und Umwelt das Mobilitätskonzept ergänzt, modifiziert und priorisiert werden. Ursprünglich sollten die Workshops in Präsenz über die Verwaltung der Stadt Leipzig organisiert werden (siehe Planung und Ablauf des Vorhabens (AP 2-1 und AP 2-2 Mobilitätskonzept erweiterte Innenstadt (TU Dresden))). Die Veranstaltungen mussten über ein Online – Format geplant werden. Die Organisation hat die TU Dresden übernommen, welches erhebliche Mehrkosten verursacht hat. Da Experteninterviews dazugekommen sind und ebenfalls die Analyse und Evaluation des bisherigen Projektverlaufes des Stadtraumkonzeptes für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes deutlich umfangreicher ausgefallen ist, kam es zu einer Anpassung der Bearbeitungskosten durch den Auftragnehmer (siehe Tabelle). Die ursprünglichen Personalausgaben (0812) sind aufgrund der Einstufung der Entgeltgruppe 12, Stufe 1 (Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst) geringer ausgefallen als geplant.

Ausgabenpositionen		Alt	Neu		gesamt
			2020	2021	2020/2021
0812	Personalausgaben E12-E15	64.592,00 €	40.010,26 €	15.899,54 €	55.909,80 €
Summe A		64.592,00 €	40.010,26 €	15.899,54 €	
0835	Vergabe von Aufträgen	27.500,00 €	22.707,05 €	12.292,95 €	35.000,00 €
0843	Sonstige allgemeine Personalausgaben	6.700,00 €			
0846	Dienstreisen	1.000,00 €			
Summe B		35.200,00 €	22.707,05 €	12.292,95 €	35.000,00 €
Gesamtsumme A+B		99.792,00 €	62.717,31 €	28.192,49 €	90.909,80 €
0861	Gesamtausgaben	99.792,00 €	90.909,80 €		
0862	Eigenmittel	999,86 €	627,17 €	281,92 €	909,09 €
0864	Bundesmittel	98.792,14 €	62.090,14 €	27.910,57 €	90000,71 €

Nr.	Arbeitspaket	Stadt Leipzig	BMBF	TU Dresden
1-1	Projektsteuerung, Koordinierung und Abrechnung		55.909,80 €	
1-2	Analyse und Evaluation des bisherigen Projektverlaufs des Stadtraumkonzepts			5.000 €
2-1	Empfehlungen zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes als Grundlage für die weitere Diskussion im Projektbeirat			5.000 €
2-2	Erstellen des Mobilitätskonzeptes erweiterte Innenstadt Leipzig			22.000 €
3-1	Empfehlungen zur Erstellung des Kommunikationsstrategie für die weitere Diskussion im Projektbeirat und Politik			3.000 €
3-2	Erstellen der Kommunikationsstrategie			
3-3	Kampagnenstart der Kommunikationsstrategie während der Europäischen Mobilitätswoche (EMW 2020)			
3-4	Anpassen und Erstellen der Kommunikationsstrategie für 2021			
4-1	Sitzung des verwaltungsinternen Kernteams monatlich			
4-2	Sitzung des verwaltungsinternen Kommunikationsteams zweimonatlich			
4-3	Sitzungen der Arbeitsgruppe Mobilitätskonzept erweiterte Innenstadt			
4-4	Sitzungen des Projektbeirats Stadtraumkonzept erweiterte Innenstadt und Fachexkursion des Projektbeirats mit Stadträten nach Krakau			
4-5	Sitzung des wissenschaftlichen Beirats des Stadtraumkonzepts erweiterte Innenstadt			
5-1	Vorbereitung eines Verkehrsversuchs zur Umsetzung einzelner Elemente des neuen Mobilitätskonzeptes			
5-2	Durchführung eines Verkehrsversuchs zur Umsetzung einzelner Elemente des neuen Mobilitätskonzeptes (Sommerferien)			
5-3	Durchführung eines Verkehrsversuchs zur Umsetzung einzelner Elemente des neuen Mobilitätskonzeptes (Europäische Mobilitätswoche)			
5-4	Vorbereitung eines Verkehrsversuchs zur Umsetzung einzelner Elemente des neuen Mobilitätskonzeptes Sommerfeien 2021			
<b>Summe:</b>			55.909,80 €	35.000 €
<b>Tatsächlich genutzte Bundesmittel Summe:</b>			<b>90 909.80 €</b>	

## **2. Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit**

Die Notwendigkeit der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für die erweiterte Innenstadt in Leipzig ergibt sich aus der hohen Bedeutung dieses Planungsraumes für den gesamten Stadtverkehr – auch mit Blick auf das für Leipzig prognostizierte Bevölkerungswachstum. Durch die hohe Nutzungsmischung und die Vielfältigkeit der verkehrserzeugenden Einrichtungen im Innenstadtbereich stellt die Abwicklung der damit einhergehenden Verkehre eine besondere Herausforderung dar. Da künftig und insbesondere durch die Mobilitätsstrategie 2030 der Stadt Leipzig die Belastung durch den motorisierten Individualverkehr weiter reduziert werden soll, sind konzeptionelle sowie planerische Aktivitäten bereits frühzeitig notwendig, um den Umsetzungshorizont 2030/2035 zu halten. Dementsprechend ist die Stadt Leipzig zusammen mit der TU Dresden als Unterauftragnehmer die Aufgabe angegangen, unter Beteiligung möglichst vieler lokaler Akteure Ideen und Strategien aus den vorhandenen Planwerken zu operationalisieren und konzeptionell auf den Planungsbereich der erweiterten Innenstadt zu überführen. Unter Berücksichtigung der Klimaschutzpolitischen Ziele und Herausforderungen, welche die Stadt Leipzig in den nächsten Jahren und Jahrzehnten zu stemmen hat, zeigt sich der unmittelbare Bedarf konzeptioneller und wissenschaftlich abgesicherter Planungsschritte. Damit begründet sich in besonderer Weise die Angemessenheit des Vorhabens. Mit der geleisteten Arbeit wird der Grundstein für die Mobilität der nächsten Jahrzehnte in der erweiterten Innenstadt Leipzigs gelegt, auf dem die lokal vernetzten Akteursgruppen aufsetzen und konkretisierende Aktivitäten angeschoben werden können.

## **3. Voraussichtlicher Nutzen, insbesondere der Verwertbarkeit des Ergebnisses im Sinne des fortgeschriebenen Verwertungsplans**

Nach Projektende wurden die Erkenntnisse aus MobiKon-Leipzig für wissenschaftliche Zwecke und für die universitäre Lehre weiterverwendet und aufgearbeitet. Einerseits ermöglichen die methodischen und verfahrenstechnischen Erkenntnisse zur Durchführung und Verknüpfung von qualitativen Experteninterviews künftig eine zielgerichtetere Durchführung von Experteninterviews in anderen Forschungsprojekten. Andererseits sind die Systematisierungs- und Darstellungsmöglichkeiten bei der Verzahnung der Zieldefinition und Maßnahmenentwicklung von hohem Wert. Diese werden nach Abschluss des Vorhabens weiterverwendet und münden zudem in die Aktualisierung einiger Lehrinhalte im Rahmen der Lehrveranstaltungen zur Verkehrs- und Infrastrukturplanung. Mit der Entwicklung künftiger Masterstudiengänge an der TU Dresden (Zeithorizont bis 2025) können insbesondere die Inputs der durch die Europäische Kommission unterstützten SUMP's und die dazu erforderlichen Planungsschritte in englischsprachige Lehrmaterialien überführt werden. Das Projekt trägt damit insbesondere auch zum Capacity Building an der TU Dresden bei. Dazu wurden im Projekt neben erfahrenen Projektbeteiligten im Rahmen der Projektleitung insbesondere auch Mitarbeitende mit noch vergleichsweise wenig Planungserfahrung eingesetzt.

Das Mobilitätskonzept ist als weiteres Fachkonzept genau in der Schnittstelle zwischen Stadtraumkonzept und den einzelnen verkehrsartenbezogenen Fachkonzepten sowie den Planfällen/ - berechnungen, des unter Berücksichtigung der aktuellen Bevölkerungsprognosen aufgebauten und gepflegten Verkehrsmodell (IVML) angesiedelt. Damit ordnet es sich im Konkretisierungsgrad als Handlungskonzept oberhalb der eigentlichen Erschließungskonzeption der erweiterten Innenstadt und des konkreten Straßenraumentwurfs bzw. lokal verortbarer Einzelmaßnahmen (Maßnahmen

aus verkehrsartenspezifischen Fachkonzepten und des Fachkonzepts zum Wirtschaftsverkehr) ein. Die gutachterlichen Beiträge aus dem Expertenkreis der Wissenschaft (Fachgutachten) sind weitere Ideengeber für städtebauliche und mobilitätsbezogene Strategien.

### **Fachplanerische Konkretisierung und Umsetzung**

Zielsystem und Maßnahmenkonzept können Grundlage für die weitere Arbeit mit dem Mobilitätskonzept (MobiKon-Leipzig) sein und den Ausgangspunkt der fachlichen Konkretisierung darstellen:

Die formulierten Maßnahmen resultieren aus Planwerken und intensiver fachlicher Diskussion mit lokalen Fachplanerinnen und -planern. Die Ausgestaltung der Maßnahmen in Vorbereitung zur Umsetzung ist damit teils in den Planwerken bereits erfolgt oder durch das Fachwissen insbesondere bei den Akteuren des Verkehrs- und Tiefbauamtes zu konkretisieren.

MobiKon-Leipzig dient daher insbesondere der Fokussierung auf Anforderungen der erweiterten Innenstadt und erlaubt somit den Entscheidungsträgerinnen und -trägern der Stadt Leipzig eine fundierte Planungsgrundlage.

### **Wirkungskontrolle und Evaluation**

Inwieweit sich die Umsetzung von Maßnahmen positiv auf die Entwicklung des Anteils des Umweltverbundes an allen Verkehrsvorgängen der Leipziger Bevölkerung und so zu einer nachhaltigeren Mobilität gemäß der Leipziger Mobilitätsstrategie auswirkt, kann nur durch zielgerichtetes Monitoring beurteilt werden. Dazu ist die regelmäßig durchgeführte Verkehrserhebung Mobilität in Städten – SrV ein zentrales Element. Weiter sind im Zielsystem MobiKon-Leipzig Indikatoren benannt, die sich zur Beurteilung der Wirksamkeit der Maßnahmen eignen und auf deren Basis die Umsetzung fachplanerisch kontinuierlich beobachtet und bewertet werden kann.

## **4. Während der Durchführung des Vorhabens dem ZE bekannt gewordener Fortschritt auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen**

Während und nach dem Projektverlauf haben sich mehrere Institutionen für eine nachhaltige Verkehrs – und Stadtentwicklung eingesetzt. Überall in Leipzig entstanden am Weltfahrradtag neue Radwege. Der Ökolöwe hat zusammen mit vielen Verbänden, Initiativen und Bürgervereinen sicherer Pop-up Radwege aufploppen lassen. Darüber hinaus bekamen die Bürgerinnen und Bürger sowie Besucherinnen und Besucher am 19.09.2021 zur Europäischen Mobilitätswoche ("Ring frei!"-autofreier Ring) die Möglichkeit, den Leipziger Innenstadtring zu Fuß, mit dem Rad, tanzend oder mit anderen Mobilitätsformen zu erkunden. Die Intention solcher Veranstaltungen soll sein, Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern für die Mobilitätswende und ihre Möglichkeiten für ein zukunftsfähiges Leipzig zu finden und die Diskussion zu Maßnahmen in der erweiterten Innenstadt vorzubereiten, die geeignet sind, Leipzig auf den Weg zu einer nachhaltigen Mobilität zu bringen.

## Autofreier Sonntag

Organisiert von: Seecon Ingenieure, Verkehrswende Leipzig, teilAuto und Clever Shuttle



60 Personen in 46 PKW, 60 Fußgänger:innen, 60 Radfahrer:innen - Fotoaktion zu Flächengerechtigkeit auf dem Innenstadtring in Leipzig. Foto: Frank Lochau



Foto: fotostoff-grithartung-EMW



## **5. Erfolgte oder geplante Veröffentlichungen des Ergebnisses nach Nr. 6**

Der erste Entwurf des Mobilitätskonzeptes erweiterte Innenstadt Leipzig wurde am 15.04.2021, beim 7. Projektbeirat den Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Vereinen und Verbänden sowie Handel, Bildung, Verkehrsunternehmen und Umwelt vorgestellt. Im Juni 2021 ist das Mobilitätskonzept auf folgender Seite öffentlich einsehbar:

<https://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/verkehrsplanung/verkehrskonzepte/stadtraumkonzept/mobilitaetskonzept-erweiterte-innenstadt>